Titre : **2e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES** **HISTORIQUE** **1914-1918**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Train des équipages** **1914-1918**
Auteur :	Origine : **Collection Jean-Luc DRON**
Référence : **AMIENS, MAURICE LAFOREST IMPRIMEUR** **SD**	Transcripteur : **Martial LOPEZ** Date : **2010**

Ancestramil

2e Corps d'Armée

2e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

HISTORIQUE

GUERRE 1914 – 1918

AVANT-PROPOS

En raison du rôle d'un Escadron du Train mobilisé, ses nombreuses formations aux détachements nombreux et aux fonctions multiples sont réparties dans les grandes unités. (Corps d'Armés, Divisions d'Infanterie, etc.), et dans les services de l'Intendance, de Santé et États-Majors divers. Un Escadron se trouve donc totalement dispersé et ne présente pas, comme les autres Corps de troupe, le tout régimentaire soumis aux mêmes événements heureux ou malheureux. Il est par suite difficile d'établir un historique d'ensemble et l'on doit se borner, à résumer succinctement les Services rendus ou les divers évènements concernant chaque unité.

En ce qui concerne le 2e Escadron, il n'a pas été possible de retrouver de nombreux journaux de marche et il a fallu se résoudre à n'indiquer que sommairement la formation et le rôle de nombreuses unités. Il a en outre paru nécessaire de présenter un résumé succinct sur l'arme du Train pour que les hommes qui en font partie et auxquels sera adressé le présent historique aient à leur disposition une documentation succincte sur leur arme qui, créée en 1807 par **NAPOLÉON,** avait déjà mérité d'obtenir, 5 ans après, le drapeau qui lui fut solennellement remis à Mayence en 1812. Depuis, il n'a pas démérité et l'on peut affirmer hautement que la conquête et le développement de notre domaine colonial - Algérie, Tunisie, Madagascar, Tonkin, Chine, Maroc etc., ont nécessité de sa part un effort et une aide qui le classent parmi les meilleurs et les indispensables pionniers de l'œuvre colonisatrice de la FRANCE.

De ces diverses considérations, résulte la division et dessous de l'Historique :

1) Le Train : Organisation succinctes depuis 1807 ; Le Passé ; Le Présent et l'Avenir.
2) L'Étendard.
3) Organisation du 2e Escadron du Train, avant, pendant et après la guerre 1914-1918.
4) Liste des Chefs de Corps depuis la création du 2e T. E. M.
5) Unités formées par la 2e T. E. M.
6) Historique succinct des unités et du dépôt : 1er) Repliement du Dépôt ; 2e) unités.
7) Listes des pertes (Tués et morts de maladie ou blessures).
8) Conclusion.

2e Corps d'Armée

2e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

LE TRAIN. - ORGANISATION Succincte depuis 1807.

LE PASSÉ

1807. — Création de huit bataillons du Train, le 26 mars. Formés à l'aide des Compagnies de Transport de la régie établies en 1789.

Depuis la fin du règne de **LOUIS XIV** jusqu'à cette date, les transports avaient été assurés par des entreprises civiles dont les Compagnies avaient reçu un commencement d'organisation militaire. Un parc avait été créé en 1807 à Sampigny. Il était chargé de la confection du harnachement et du matériel ainsi que de son entretien en temps de paix. Les entrepreneurs prenaient ce matériel en consigne dès le début d'une campagne et fournissaient les hommes et les chevaux. Préalablement, le service avait été fait à l'aide de réquisitions.

1811. — Création de deux nouveaux bataillons et de douze bataillons à six compagnies.

1812. — Réorganisation de cinq bataillons nouveaux à l'aide des débris des quinze bataillons du Train qui avaient fait la Campagne de Russie, plus un bataillon organisé en Allemagne, composé de dix Compagnies et chargé spécialement du Service des Ambulances.

1813. — Le Train des Équipages se compose encore en 1813 de 13 bataillons.

1814. — Suppression de tous les bataillons du Train. Formation d'un seul.

1815. — Décret Impérial portant organisation de dix nouveaux bataillons. Il ne reçoit pas son exécution

Licenciement. — Après les Cent Jours, licenciement de l'Escadron formé en 1814.
Création de deux compagnies à effectif variable.

1822. — 18 Décembre. — Augmentation d'une Compagnie de dépôt et d'un État-major, lesquels ajoutés aux deux Compagnies existantes forment un Escadron.

1823. — Organisation de brigades civiles de mulets de bât.
Licenciement des brigades civiles, conservation d'un certain nombre d'entre elles, avec lesquelles on forme des Compagnies légères.
Ajoutées à l'Escadron existant déjà, elles prennent le nom de ***« Corps du Train ».***

1830 — Réorganisation, — Le nombre des Compagnies actives est porté à 8, l'ordonnance du 10 novembre 1830 prévoit la formation de huit compagnies de réserve en cas de guerre.

1832. — Création d'une Compagnie attachée au Corps d'expéditionnaire d'Algérie
.

1833. — Licenciement de six compagnies de l'intérieur.

1838. — Création de détachements provisoires en Afrique.

1840. — Création de quatre Compagnies à l'intérieur.

1842. — Création de quatre Escadrons actifs de compagnies temporaires et de six compagnies d'auxiliaires indigènes en Algérie. (Ordonnance du 11 janvier 1842),

1850. — Suppression des Compagnies temporaires et de 6 Compagnies d'auxiliaires indigènes en Algérie et d'une Compagnie active.

1852. — Décret du 29 février portant formation de 5 Escadrons à 3 Compagnies, susceptibles d'être dédoublées en temps de guerre.

1855. — 7 février. — Création d'un Escadron de deux Compagnies dans la garde Impériale, une troisième Compagnie y est ajoutée au mois de décembre.

14 Février — Création d'un sixième Escadron

1860. — Licenciement du 6e Escadron et de la 3e Compagnie de la Garde,

1867. — Mai — Licenciement de toutes les Compagnies. Les Compagnies dédoublées sont licenciées en juin.

1868. — Rétablissement des Compagnies licenciées.

1869. — Décret du 28 janvier — Licenciement des 5 Escadrons de ligne et organisation de 3 régiments composés d'un État-major, un peloton Hors Rang et seize Compagnies.

Les Compagnies des deux Régiments de l'Intérieur sont portées à vingt-quatre, plus vingt-huit groupes auxiliaires.

1873. — Décret du 1er mai — Licenciement des trois Régiments de la Garde, pour former quatre nouveaux Régiments à trois Escadrons.

1875. — La loi du 13 mars, modifiée par celle du 15 décembre de la même année, rattache le Train à l'Artillerie, licencie les quatre régiments pour former 20 Escadrons à trois Compagnies et douze Compagnies mixtes pour l'Algérie, rattachées pour l'Administration aux Escadrons de France.

C'est de l'organisation du 13 mars 1875 que provient le 2e Escadron du Train des Équipages Militaires, formé des première, deuxième et troisième Compagnies du 3e Régiment.

1919. — L'instruction du 28 novembre sur la composition provisoire des Escadrons du Train (métropole) prescrit : chaque Escadron comprend :

- Un État-major,
- Une ou plusieurs Compagnies hippomobiles,
- Une Compagnie automobile régionale.

En outre, certains Escadrons comprennent :

- Un État-major de circonscription,
- Une Compagnie d'ouvriers (réparation du matériel automobile) — (201e).

1921. — Le 1er août 1921, par suite de la création des Bataillons d'Ouvriers d'Artillerie, les 201e Compagnies d'Ouvriers sont supprimées et passent aux Bataillons d'Ouvriers.

1922. — Le 1er janvier 1922, une Compagnie hippomobile est supprimée (sauf dans certains Escadrons désignés).

Les Secrétaires d'État-major et du recrutement sont par suite de la suppression des sections de secrétaires d'État-major et de recrutement, directement incorporés dans les Escadrons du Train, chargés de les instruire et de les mobiliser.

a) LE PRÉSENT ET L'AVENIR

Ce n'étaient pas les faibles effectifs du Train du temps de paix qui pouvaient donner aux non-initiés une idée même faible du formidable développement qu'il devait prendre à la guerre.
La mobilisation d'un Escadron est parmi les plus difficiles et on peut s'en rendre compte en remarquant simplement que, lorsque l'effectif de paix d'un régiment d'infanterie est doublé ou au plus triplé, celui d'un Escadron est au moins vingtuplé. Toutes ses formations sont autonomes, c'est-à-dire s'administrent elles-mêmes, et en 1914, tous les Escadrons avaient (à part quelques-uns : 19e, 14e, 15e, etc..) une mobilisation, analogue et devaient former : des Sections de convois administratifs, des convois de boulangerie, des ambulances, des groupes de brancardiers, etc. En outre, il existait un embryon de formation automobile que la guerre devait développer dans une proportion insoupçonnée.

La Mobilisation préparée avec le plus grand soin s'est effectuée de façon remarquable, peut-on-dire, et les diverses unités ont pu rejoindre aux heures fixées les grandes unités, État-major ou services auxquels elles étaient affectées. Les Escadrons, organes d'instruction de leurs nombreux réservistes provenant du Train, de l'Artillerie, de la Cavalerie et aussi de préparation de la Mobilisation ont satisfait à leur tâche délicate. Ce fut d'abord la marche à la frontière et le franchissement joyeux ; mais peu après, il fallut reculer. Retraite pénible, étapes longues sous une chaleur torride et rendues difficiles par l'encombrement des routes, autant que pénibles par le triste spectacle des malheureuses populations fuyant devant l'envahisseur. Mais, dès le 7 septembre, le fameux ordre du jour du Généralissime indiquant le redressement et l'obligation : ***« de se faire tuer sur place plutôt que de reculer »*** venait ranimer les cœurs. Quelques jours après, c'était la première victoire de La Marne, suivie malheureusement de la stabilisation du front qui allait modifier le véritable rôle du Train et lui donner apparemment un rôle plus effacé que ne lui aurait attribué la guerre de mouvement.

Pendant les 4 longues années, le ravitaillement se poursuit, non seulement en effets et vivres, mais en transports de toute nature : (fils de fer barbelés, rondins, munitions, eau, nettoyage du champ de bataille, etc..), complétés, en outre, par de nombreux détachements d'hommes et chevaux, mis à la disposition des divers services (génie, forestier, routier, etc..) sans oublier les formations sanitaires, groupe de brancardiers, en particulier, où le service fut toujours pénible et souvent dangereux. Cette stabilisation du front et la prolongation de la guerre firent apporter, dans l'organisation du Train, de nombreuses modifications : suppression des convois d'armée, détriplement des convois de C. A., et création des convois

divisionnaires, compagnies de bovins, compagnies d'âniers, qui rendirent les plus grands services pour porter, jusque dans la tranchée, les divers approvisionnements d'eau, vivres, munitions.

Les jeunes classes de la réserve furent versées, soit dans le Service automobile, qui prenait une extension formidable, soit dans l'Artillerie de campagne, lourde et surtout de tranchée. On oublie, un peu trop, peut-être, le nombre très grand, de Tringlots qui donnèrent leur vie dans les Batteries de Crapouillots, avec une sérénité et un courage qui indiquaient la forte instruction militaire qu'ils avaient reçue dans leur arme d'origine.

Remplacés par des Territoriaux d'Artillerie qui furent versés dans des U. T. H. ou C. V. A. X., ces Territoriaux qui provenaient en grande partie de Sections de Munitions et de Batteries d'Artillerie, n'en furent pas toujours satisfaits. Sous prétexte de les éloigner de la ligne de feu, on les avait placés dans des unités qui, par la nature de leurs transports de toute sorte poussés jusque sur la ligne de feu, les exposent le plus souvent, beaucoup plus qu'ils ne l'avaient été dans les unités d'où ils provenaient. D'ailleurs, il faut se rappeler que, lorsque l'Aviation ennemie fut à son apogée, le danger était bien plus grand pour tout ce qui se mouvait à la surface au sol que pour les Troupes telles que l'Artillerie, qui avaient des abris à proximité. Convois au bivouac, Convois sur route étaient soumis, soit au bombardement de l'Artillerie, soit aux bombes et même aux mitrailleuses des Avions ennemis ; c'est ce qui explique que, bien que ne combattant pas, dans le sens précis du mot, le Train ait subi des pertes relativement importantes, puisqu'elles ont atteintes plus de 4 %. Le Train a fourni également de nombreuses Formations Hippomobiles seul.

Il suffit de comparer les effectifs en 1915 et en 1918, pour se rendre compte de l'importance et des modifications subies par le Train pendant la Campagne.

Il existait au 1er mai 1915 :

- Train Hippo. 85.000
- Train Auto. 18.000

Total 103.000

II fut formé au 1er octobre 1918 :

- Train Hippo. 17.000
- Train Auto 91.000

Total 168.000

Train des Équipages Hippomobiles

625 Compagnies à 4 Sections, soit 2.500 Sections environ 72.000 voitures.

Train Automobile

1.400 Sections avec 92.000 camions et 6.000 voitures de tourisme.

Ces effectifs considérables indiquent l'importance de l'arme du Train, qui, fidèle à ses traditions, a toujours apporté une aide efficace aux autres armes, en accomplissant avec entrain, dévouement et abnégation, les missions qui lui ont été confiés. La tâche du Soldat du Train, tâche obscure, ingrate et souvent périlleuse, exige un courage réfléchi, peut-être même plus méritoire que celui d'un combattant qui peut rendre les coups qu'il reçoit et qui a, pour le soutenir, l'énervement du combat, l'ardeur de la lutte et l'espoir des récompenses

accordées aux glorieux vainqueurs. Le Soldat du Train doit avoir un moral fortement trempé, une éducation militaire peut-être plus grande que tout autre et n'avoir qu'un but qui sera en même temps sa récompense intime ***« l'accomplissement du devoir ».***

Le Train a surtout brillé dans les Campagnes Coloniales et l'on peut hautement affirmer qu'il a grandement contribué au développement du Domaine Colonial de la France. A Madagascar, le 30e Escadron, créé pour la durée de la Campagne et dissous aussitôt après, comprenait 4.800 Conducteurs. Ses pertes furent de 67 % de l'effectif, le plus fort pourcentage de toutes les Troupes qui prirent part à la campagne. Un vieux Général des Guerres d'Afrique disait un jour ***« C'est le Fantassin et le Tringlot avec son mulet qui ont conquis l'Algérie. »*** Ces seuls exemples suffisent pour montrer le rôle de l'arme dans le passé et dans le présent. Mais quel sera son rôle futur ? Deviendra-t-elle, comme certains le préconisent, une subdivision d'arme de l'Artillerie ou créera-t-on comme nous voulons l'espérer, ***« Le Train — Corps des Transports ».***

Il est actuellement impossible de se prononcer, mais le résumé succinct de l'historique nous montre qu'après chaque Grande Guerre, le Train subissait des modifications et que, d'abord réduit jusqu'à disparaitre, il était ensuite reconstitué plus fortement qu'auparavant.

Plus que jamais, la technique moderne, le rôle de plus en plus prépondérant de l'automobile imposent de profondes modifications dans l'arme du Train. Quelles qu'elles soient, nous sommes certains que, s'adaptant rapidement à la nouvelle organisation, le Tringlot sera toujours le modèle de discipline, d'abnégation et de sacrifice que d'autres ont pu égaler, mais n'ont jamais surpassé.

II. L'ÉTENDARD

Depuis sa création en 1807, le Train des Équipages a tantôt reçu un drapeau, tantôt un Étendard, selon son organisation du moment, en Régiments, bataillons ou Escadrons.

Le premier drapeau fut remis à MAYENCE, en 1812, au dépôt des bataillons du Train des Équipages de la Grande Armée qui devaient prendre part à la Campagne de RUSSIE.

Les drapeaux ou Étendards qu'a reçus le Train des Équipages Militaires lui ont été remis aux époques ci-dessous :

- En Mars 1812 : le drapeau remis à MAYENCE.
- En 1815, un Étendard.
- En 1848, un Étendard.
- En 1852, un Étendard.
- En 1880, l'Étendard actuel (le 14 juillet).

Cet Étendard était alternativement confié aux 19e et 20e Escadrons, stationnés respectivement à Paris et Versailles. Le 20e Escadron ayant quitté Versailles pour tenu garnison à Nancy, c'est au 19e Escadron de PARIS qu'est confiée la garde de l'unique Étendard du Train, qui a défilé sous l'Arc de Triomphe avec les glorieux emblèmes des autres armes, lors des fêtes de la Victoire en 1920.

Pourtant, par un étrange retour des événements, cet Étendard a été confié pendant quelques temps au 30e Escadron du Train, nouvellement crée à l'Armée Française du Rhin et, le 14 juillet 1921, il a été remis solennellement au 30e Escadron à Mayence, par le Général **DEGOUTTE**, Commandant l'A. F. R., en présence de toutes les Troupes de la Garnison. Ainsi, le 30e Escadron en devenait momentanément dépositaire, dans la ville même où, en 1812, avait été remis le premier drapeau. Depuis, il a été rendu au 19e T. E. M. qui conserve l'honneur insigne d'en assurer la garde.

Notre glorieux Étendard porte les inscriptions suivantes :

1) **ESPAGNE, 1808**
2) **RUSSIE, 1812.**
3) **ALGÉRIE, 1830-1870**
4) **CRIMÉE, 1854-1855**
5) **EXTRÊME-ORIENT, 1885-1886**
6) **MADAGASCAR, 1895**

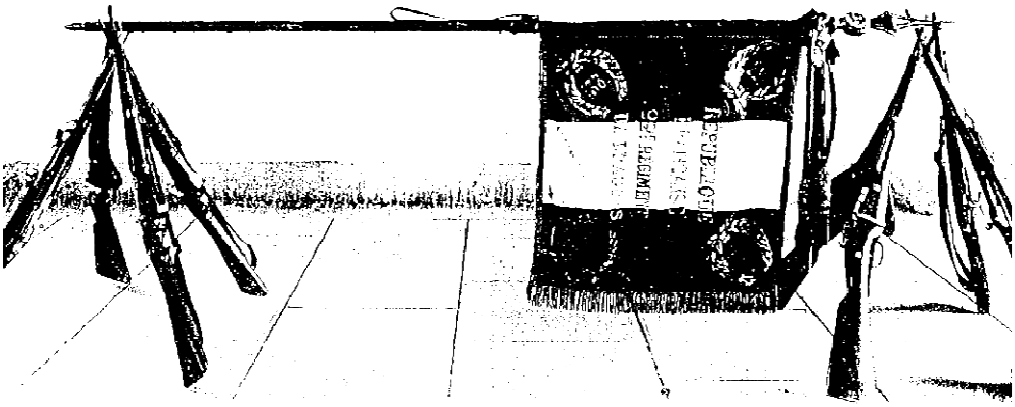
Il recevra sans doute de nouvelles inscriptions que lui méritent les indiscutables services rendus pendant la dernière Campagne en France, en Orient et au LevanT, ainsi que ceux déjà rendus et que le Train continue à rendre au Maroc et que l'on peut résumer, en citant **Gustave BABIN,** qui s'exprime ainsi dans son livre intitulé « Au Maroc » : « *Sans le Train des Équipages nous serions incapables de conserver les territoires que nous occupons. Les historiens seront bien injustes s'ils ne consacrent pas au Train des Équipages quelques-unes de leurs plus éloquentes pages* ».

La D. M. de Janvier 1921 avant porté a 8 les inscriptions sur les Étendards et drapeaux nous partageons l'opinion du Commandant **ASTOUIN**, Directeur du Train de l'A. F. R., et ancien

Commandant du 2e Escadron du Train, qui exprime le vœu, dans son remarquable ***« Projet de réorganisation, des Transports »*** que les nouvelles inscriptions soient les suivantes :

- **MAROC, 1906-1922.**
- **Verdun, 1916.**
- **ORIENT, 1915-1918.**
- **FRANCE, 1918.**

Celles de Crimée et Extrême-Orient étant supprimées, puisqu'hélas la limite est fixée à huit.



III.

IV. HISTORIQUE PARTICULIER DU 2e ESCADRON DU TRAIN.

a) AVANT 1914

Le 2e Escadron du Train a été créé le 21 avril 1875 par application de la loi du 13 mars 1875. L'État-major et les 3 Compagnies qui l'ont composé provenaient du 1ère, 2e, 3e Compagnie du 3e Escadron du 3e Régiment, licencié le même jour. Les Compagnies du nouvel Escadron prirent les numéros 1, 3, 5. L'effectif de l'Escadron, à sa formation, était de :

- Officiers 18
- Troupe 388
- chevaux et mulets 229

Les 3 Compagnies ont, pris part à la guerre de 1870 :

- La 1ère fut attachée au 19e Corps.
- La 3e fut attachée au 25e Corps.
- La 5e fut attachée à l'Armée de Paris.

Elles appartenaient à cette époque au 1er Régiment du Train des Équipages Militaires :

- La 1ère Compagnie était la 8e au 1er Régiment
- La 3e Compagnie était la 9e du 1er Régiment.
- La 5e Compagnie était la 10e du 1er Régiment.

Depuis 1875, l'Escadron a fourni des détachements aux diverses Expéditions Coloniales : Madagascar, chine, Maroc, etc. Mais, il n'a pris part à aucune d'elles en Corps constitué.

b) DEPUIS 1914

A partir du 2 août 1914 et pendant les hostilités, le 2e Escadron du Train a formé diverses unités Hippomobiles et Automobiles qui ont été dissoutes au plus tard le 31 décembre 1919.

A la date du 1er janvier 1920, le 2e Escadron du Train a été constitué ainsi :

- Section P. H. R.
- 2 Compagnies Hippomobiles :
  - La 1ère, formée par la 40e Compagnie de dépôt.
  - La 2e, formée par la 5e Compagnie qui avait reçu les éléments de la 8e Compagnie (armées) dissoute.
  - La 140e Compagnie Automobile Régionale, formée du fusionnement de la 140e Compagnie de dépôt et des T. M. 1020 et T. M. 1022
  - La 201e Compagnie d'Ouvriers Automobiles, formée par les éléments de la S. P. (Section de parc) 61 et de la T. M. de triage 799 stationnée à Conty.

L'effectif total était à cette date :

- Officiers 37
- hommes 1661
- chevaux ou mulets 570

Au 1er octobre 1921, la 201e Compagnie d'Ouvriers cesse d'appartenir au 2e Escadron du Train et forme la 2e Compagnie du 2e Bataillon d'Ouvriers.

Au 1er janvier 1922, par suite de la dissolution d'une Compagnie Hippomobile, le 2e Escadron du Train ne comprendra plus que :

- Un P. H. R.
- Une Compagnie Hippomobile, (1ère Compagnie).
- Une Compagnie Automobile, (140e Compagnie).

Comme tous les autres Escadrons du Train, le 2e n'a fourni à la Mobilisation que des unités ou détachements aux diverses Formations et Services du 2e Corps d'Armée ou d'Armées et n'a pu, par suite, obtenir de récompenses collectives.

Ses unités se trouvant éloignées, de par leur rôle même, de la ligne de feu, leurs pertes ont été infiniment moindres que celles des autres Corps de Troupe plus exposés. Ces pertes ne sont d'ailleurs et malheureusement pas négligeables. Elles se sont élevées à :

- Officiers 4
- Sous-officiers 6
- Troupe 245

V. CHEFS DE CORPS QUI ONT COMMANDÉ LE 2e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES.

CHAUSSADE	Chef d'Escadron	du 13 mars 1875	au 7 juin 1880.
De BONNEFOUS de CAMINEL	Chef d'Escadron	du 7 juin 1880	au 5 février 1884.
JUGE	Chef d'Escadron	du 27 février 1884	au 8 juillet 1886.
COLLOT	Chef d'Escadron	du 8 juillet 1886 au 2 décembre 1891.	
ALBERTINI	Chef d'Escadron	du 4 décembre 1891	au 8 janvier 1896.
MILAN	Chef d'Escadron	du 8 janvier 1896 au 12 août 1898.	
JACQUINOT	Chef d'Escadron	du 12 août 1898	au 6 novembre 1901.
FERRY	Chef d'Escadron	du 30 décembre 1901	au 18 mai 1908.
NAYROLLES	Chef d'Escadron	du 23 juin 1908	au 10 octobre 1913.
LHOMME	Chef d'Escadron	du 11 octobre 1913	au 16 janvier 1918.
ASTOU1N	Chef d'Escadron	du 15 septembre	au 12 février 1920.

		1919	
IGNACE	Capitaine-Commandant P. I.	depuis le 13 février 1920.	

COMMANDANTS DU DÉPÔT PENDANT LA CAMPAGNE 1914-1918

DUCHENOIS	Capitaine	du 2 août 1914	au 19 juin 1917.
LEMOUCHOUX	Chef d'Escadron	du 20 juin 1917	au 10 juillet 1919.
IGNACE	Capitaine C. P.	du 11 juillet 1919	au 14 septembre 1919.

VI. LISTE DES COMPAGNIES

DES UNITÉS AUTOMOBILES ET AUTRES FORMATIONS

Ayant fonctionné pendant la Guerre 191-1-1918

Désignations des unités et Affectation	Date de Création	Date de Dissolution
1ère Compagnie, C. V. A. D. 1/2	2 Août 1914	1er janvier 1917
2e Compagnie, C. V. A. D. 2/2	2 Août 1914	24 juillet 1916
3e Compagnie, Boulangerie de Campagne N° 2	2 Août 1914	21 juillet 1917
4e Compagnie, C. V. A. D. 3/2	2 Août 1914	26 octobre 1919
5e Compagnie, Ambulance de Corps, Groupe de Brancardiers de Corps	2 Août 1914	16 août 1919
6e Compagnie, C. V. A. D. 4/2	2 Août 1914	19 juillet 1916
7e Compagnie, Boulangerie Divisionnaire, 52	2 Août 1914	1er avril 1916
7e Compagnie, Quartier Général, N° 52	2 Août 1914	9 mars 1919
8e Compagnie, Dépôt de Remonte Mobile	2 Août 1914	16 août 1919
9e Compagnie, Boulangerie Divisionnaire, 59	2 Août 1914	1er juillet 1917
9e Compagnie, Quartier Général, 69e Division	2 Août 1914	20 janvier 1919
11e Compagnie, Boulangerie Divisionnaire, N° 69	2 Août 1914	1er juillet 1917
17e Compagnie, Conv. Administ. Des E. N. E.	22 novembre 1916	27 octobre 1919
21e Compagnie, C. V. A. D., 38e C.	2 Août 1914	26 octobre 1918
22e Compagnie, C. V. A. D. 52, 69e Division	2 Août 1914	25 octobre 1918
23e Compagnie, C. V. A. X. N°6	2 Août 1914	27 mars 1919
24e Compagnie, C. V. A. X., 22	2 Août 1914	29 décembre 1915
25e Compagnie, C. V. A. X.	2 Août 1914	24 avril 1915
26e Compagnie, C. V. A. D.1/2 et 69e Division	2 Août 1914	26 septembre 1914
27e Compagnie, C. V. A. D 3/4 et 69e Division	2 Août 1914	13 août 1916
28e Compagnie, C. V. A. D., 81e Division	2 Août 1914	11 février 1919
29e Compagnie, C. V. A. D., de la 87e D. I.	11 septembre 1914	11 janvier 1916
30e Compagnie, C. V. A. D. 170	1er juillet 1917	25 octobre 1918
31e Compagnie, unité de TR., N°2	25 décembre 1916	6 janvier 1919
32e Compagnie, C. V. A. X., N°7	1er janvier 1917	9 janvier 1919
53e Compagnie Comp. D'Amiens	14 février 1917	1er février 1919

55e Compagnie Quartier Général de la 4e D. I. G. B. D., 4e D. I. Amb., 5/2 62		11 février 1916	16 août 1919
70e Compagnie, Ambulance et Sect. d'Hôpital		1er mai 1916	1er février 1919
80e Compagnie.		1er juin 1917	31 juillet 1919
C. V. A. D. de la 81e D. I. T.		11 septembre 1914	11 janvier 1916
Groupe de Brancard. de la 48e D. I. T.		1er avril 1915	1er octobre 1915
Groupement Automobile		2 Août 1914	19 août 1914
Section du parc Automobile N°16		2 Août 1914	1er avril 1915
Section Automobile T. M. N° 201		2 Août 1914	1er juillet 1917
Section Automobile T. M. N° 202		2 Août 1914	26 décembre 1918
Section Automobile T. M. N° 1020		17 février 1918	31 décembre 1919
Section Automobile T. M. N° 1021		1er janvier 1919	1er avril 1919
Section Automobile T. M. N° 1022		1er janvier 1919	31 décembre 1919
Section Automobile T. M. N° 1023		1er janvier 1919	1er avril 1919
Section Automobile de parc, N° 61		1er janvier 1919	31 décembre 1919
Dépôt Automobile	140e Compagnie Automobile	15 décembre 1918	31 décembre 1919
Dépôt Hippomobile	Peloton Hors Rang	1er janvier 1917	31 décembre 1919
	40e Compagnie	2 Août 1914	31 décembre 1919
	41e Compagnie	2 Août 1914	5 juillet 1919
	5e Compagnie	16 août 1919	31 décembre 1919

VII. Historique Succinct du Dépôt et des unités mobilisées

A. DÉPÔT

a) REPLIEMENT DU DÉPÔT

Le dépôt du 2e Escadron du Train dut évacuer Amiens, le 30 août 1914, après avoir assuré l'enlèvement du matériel de tous les services de la Place qui se repliaient.

Commandé par le Capitaine-major **DUCHENOIS**, il comprenait un effectif de :

- 14 Officiers.
- 138 Sous-officiers.
- 3.405 Brigadiers et Conducteurs.
- 1.739 Animaux.

Ignorant la marche des opérations et dépourvu de tout renseignement, c'est presque surpris que le dépôt dût se replier au milieu de mille difficultés : le service des chemins de fer ayant cesse de fonctionner et le matériel roulant des équipages faisant défaut.

Le 30 août, au matin, l'Armée du Général **D'AMADE** était aux prises avec l'ennemi qui avançait sur la route d'Albert à Amiens.

Un Officier de l'État-major de cette Armée se présentait à 4 heures du matin pour demander qu'un convoi prélevé sur les éléments du départ fût mis à sa disposition pour un transport de munitions d'Artillerie déposées aux environs de Dury. 25 voitures, contenant divers matériels, habillement, harnachement, couchage et munitions, furent déchargées et constituèrent le convoi demandé sous le commandement du Lieutenant de réserve **DUMONT**.

Il en résulta que tout le matériel, chargé sur ces voitures qui firent défaut au moment du départ, dût être abandonné dans la cour du quartier Gribeauval dont les portes furent fermées le 30 août 1914, à 13 heures.

Pour le repliement, l'effectif du dépôt avait été fractionné en 4 détachements :

- Le 1er sous les ordres du Capitaine **HARET**, du Service des Remontes.
- Le 2e sous les ordres du Capitaine **DILLET**, du Service des Remontes.
- Le 3e sous les ordres du Capitaine **MABIT,** du 2e T. E. M.
- Le 4e sous les ordres du Capitaine **DUCHENOIS**, Capitaine-major, Commandant le dépôt.

Les 3 premiers détachements furent mis en route le 29 et dans la nuit du 29 au 30 août. Le 4e détachement quitta Amiens le 30 août à 13 heures. Chaque détachement avait pris la direction de l'Ouest. C'est-à-dire vers un point où il serait possible d'embarquer pour rejoindre la résidence éventuelle du dépôt.

L'embarquement eut lieu à Gisors et Évreux les 2 et 3 septembre et les Détachements débarques à Vannes les 4 et 5 septembre y furent cantonnés dans les docks de l'Arsenal.

L'évacuation fut lente et l'acheminement vers les gares d'embarquement rendu difficile et pénible par suite de l'encombrement des routes occasionné par la retraite et l'exode des populations affolées, dont le territoire était soumis aux exactions et au pillage des Allemands.

De véritables colonnes de réfugiés faisaient route avec les Convois du dépôt et c'était avec beaucoup de difficultés que l'on parvenait à réaliser des étapes de 20 à 25 kilomètres par jour. Le nombre de chevaux garnis était restreint et les voitures étant surchargées, il fallait à chaque cote un peu rapide doubler et même tripler les attelages, d'où un inévitable ralentissement dans la marche des colonnes.

Du 5 septembre 1914 au 1er mars 1916, le dépôt replia séjourna à Vannes où l'installation quoique sommaire était cependant suffisante.

Le 1er mars 1916, il fut transféré à Quimperlé, petite ville du Finistère, n'ayant aucune installation, même primitive, pour recevoir des Troupes Montées. Par suite, pendant près de 18 mois, les hommes et les chevaux furent disséminés dans tous les coins de la ville où il fut possible de les abriter quelque peu. Les hommes logeaient dans les auberges, maisons, halles, et les chevaux, étaient placés, partie dans les écuries disponibles, et partie à la corde pour ceux qui n'avaient pu trouver d'abri (60% environ). Ce ne fut que vers juin 1917 que des baraquements-écuries furent construits pour abriter les animaux.

Le 1er janvier 1918, des ordres avaient été donnés pour le retour du dépôt à Amiens, où un détachement précurseur s'était rendu pour la préparation du cantonnement. Par suite d'événements imprévus, le départ fut différé et ce n'est que les 13 et 14 décembre suivants que le dépôt réintégra sa garnison d'avant-guerre.

b) HISTORIQUE DU DÉPÔT

Le 2 août 1914, le dépôt comprenait 2 Compagnies : les 40e et 41e. Cette dernière fut dissoute le 5 juillet 1919.

Un Peloton Hors Rang avait été créé le 1er janvier 1917. Une Compagnie Automobile, la 140e, formée le 15 décembre 1918, constitue le dépôt automobile.

La 5e Compagnie rentrée des Armées, fit partie du dépôt à partir du 16 août 1919 et absorba les éléments de la 8e Compagnie (des Armées), dissoute.

Le dépôt fut dissous le 31 décembre 1919 et le 2e Escadron actuel reconstitué à la date du 1er janvier 1920.

Les commandements du dépôt ont été exercés successivement par :

- **MM. Capitaine DUCHENOIS,** du 2 août 1914 au 19 juin 1917.
- Chef d'Escadron **LEMONCHOUX**, du 20 juin 1917 au 10 juillet 1919.
- Capitaine **IGNACE**, du 11 juillet 1919 au 16 septembre 1919.
- Chef d'Escadron **ASTOUIN**, du 17 septembre au 31 décembre 1919.

B. UNITÉS MOBILISÉES

a) 1ère COMPAGNIE - (C. V. A. D. 1/2)

La mobilisation du C. V. A. D. 1/2 est effectuée à Dury, près d'Amiens. Après avoir été chargée des denrées nécessaires au ravitaillement des Troupes du Corps d'Armée, la Compagnie s'embarque en 6 trains à LONGUEAU (Somme) à l'effectif suivant :

- 6 Officiers (Le commandement est exercé par le Capitaine **VERMERSCH**.)
- 15 Sous-officiers.
- 22 Brigadiers.
- 257 Conducteurs.
- 336 chevaux.
- 180 voitures.

Le C. V. A. D. débarque à Stenay le 10 août 1914. Il exécute aussitôt le ravitaillement quotidien des Trains Régimentaires, tout en changeant de cantonnement tous les jours. A partir du 23 août, il stationne, après chaque ravitaillement, en bivouac d'alerte, on raison de la proximité de l'ennemi. Au début de septembre, la circulation et le ravitaillement sont très difficiles à assurer par suite de l'encombrement des voies par les immigrants et les T. R. des différents Corps ; les convois cheminent à droite et à gauche des routes, laissant le milieu de la chaussée libre pour permettre à l'Artillerie et à plusieurs formations du Génie de doubler à grande allure. Le 15 septembre, le bivouac est établi près de Sainte-Menehould et le ravitaillement quotidien du C. A. continue.

Le 25 décembre, au cours du rechargement du convoi en gare de Sainte-Menehould, un Avion allemand laisse tomber trois bombes sur la gare, un cheval est blessé.

Jusqu'en septembre 1915, la Compagnie opère dans La Meuse.

Le Capitaine **VERMERSCH** est fait Chevalier de la Légion d'Honneur, par le Général **JOFFRE**, avec la citation suivante :
« Conduit sa Section dune manière remarquable et a rendu les plus grands services, depuis le début de la campagne. »

Le 13 septembre, la Compagnie reçoit les félicitations suivantes :

« L'Intendant Militaire Directeur ne veut pas laisser partir le convoi du 2e C. A. qui a si puissamment, par une collaboration de tous les instants, assuré dans les meilleures conditions, les ravitaillements quotidiens et l'exploitation des ressources locales, sans adresser à tous, Officiers, Gradés et hommes de Troupe du Train des Équipages Militaires et du Service de l'Intendance, l'expression de sa plus vive satisfaction pour l'endurance, le zèle, le dévouement et l'esprit de discipline dont ils ont fait preuve en toutes circonstances, depuis le commencement de la campagne. Tout en gardant l'espoir de les revoir bientôt sous ses ordres, il souhaite à tous bonne chance jusqu'à la fin des hostilités. »

L'Intendant Militaire Directeur,
Signé : **HUGUIN**

Le Sous-intendant Militaire des P. et C. et du T. de B. ajoute ses félicitations dans les termes suivants :

« En transmettant au personnel des parcs et Convois, l'ordre ci-dessus, le Sous-intendant Militaire s'interdit d'y faire la moindre addition qui risquerait d'en amoindrir la portée. Il tient néanmoins à affirmer à tous combien les expressions si cordiales et si vraies de Monsieur l'Intendant Militaire Directeur reflètent sa pensée personnelle. A tous les dévoués collaborateurs qui vont quitter le C. A. : après quatorze mois de travail commun, il adresse l'expression émue de ses sincères regrets. »

Le Sous-intendant Militaire,
Signé : **MACAIRE.**

Le Maréchal des Logis **DECUIVRE** est l'objet de la citation suivante :
« Chargé en première ligne d'un service particulièrement dangereux a rempli ses fonctions avec une remarquable compétence, en faisant preuve de beaucoup de courage et d'une grande énergie ».

Dès le début de 1916, l'unité, cantonnée à Barbonne (Marne) est employée à l'exploitation forestière tout en assurant le Service de l'Intendance.

Le 27 Décembre, le C. V. A. D. 1/2 est transforme en C. V. A. X. N° 7 (32e Compagnie du 2e T. E M.). Le Lieutenant-colonel Commandant le G. T. E. N° 1 lui adresse les félicitations suivantes :

« Ce n'est pas sans un profond regret que le Lieutenant-colonel se sépare du C. V. A. D. 1/2, au groupement depuis 16 mois.
*A sa tête se trouvent des Chefs comme le Capitaine **VERMERSCH**, le Lieutenant **SERET**, qui ont su, avec une parfaite bonne grâce, se dépenser sans compter pour le bien du Pays.*
Le C. V. A. D. 1/2 a traversé des moments difficiles, exécuté des travaux pénibles. Il a fait

preuve, toujours, d'un zèle modeste, persévérant, utile, et rempli exactement ses devoirs.
Le Lieutenant-colonel le constate avec grand plaisir et l'en félicite ».

b) 32e COMPAGNIE - (C. V. A. X. N° 7)

Dans les premiers mois de l'année 1917, le C. V. A. X. effectue le même service que l'ancien C. V. A. D.

Le 15 Avril, la Compagnie est mise à la disposition du Service des Routes de la Xe Armée, dans la région de Cuisy, Jumigny, Beaurieux. Elle effectue à l'avant des transports de fascines et de matériaux divers pendant l'attaque fin 16 ; un homme est tué au cours de cette mission. Elle passe au 18e C. A. le 24 Avril et cantonne à Maizy.

Les fractions mises à la disposition du Génie pour le Service Routier, et qui se rendent chaque jour à l'avant, assurent un service pénible à proximité des lignes allemandes.

Elles sont fréquemment bombardées. Le bivouac, à Malzy, est survolé chaque nuit par des Avions allemands qui laissent tomber des bombes ; les hommes couchent dans les Tranchées-abris. Le bivouac est fréquemment soumis à des émissions de gaz. Le 9 mai, un groupe de fractions sous le commandement du Lieutenant **SERET,** se rendent dans diverses localités voisines : Conceveux, Cuiry, Chaudardes, Craonnelle ; ces fractions assurent un service analogue : transports de matériaux divers, grenades, etc., à l'avant, et parfois, jusqu'aux Tranchées de première ligne ; ces transports sont effectués pendant la nuit. Les bivouacs sont bombardés par des pièces allemandes dans la journée et ils sont soumis pendant la nuit aux bombardements par Avions. Du 1er mai au 15 juin, les pertes de la Compagnie sont les suivantes : 3 tués (dont le Maréchal des Logis *MARION*), 7 blessés, 22 chevaux tués et plus de 25 blessés, plusieurs voitures démolies.

Le 22 août, la Croix de Guerre est remise an Brigadier **BLED** et aux Conducteurs **GRÉBONVAL, PENNON** et **Le TROUILLEC** ; le 24 septembre elle est remise au Maréchal **BENOIST**.

Dans le courant du mois d'octobre, cette distinction est accordée au Capitaine **VERMERSCH**, au Maréchal des Logis Fourrier **POLTOUX**, aux Brigadiers **AVE**. **ROUARD, PAYEN** et aux Conducteurs **BOISSET, FLET.**

Le Maréchal des Logis **LÉVÊQUE** est promu Sous-lieutenant (1er janvier 1918).

Le 24 mars 1918, tous les Détachements de la Compagnie sont rassemblés à Bazoches et l'unité se dirige sur Assainvlllers, en passant par Soissons et Compiègne ; cette dernière localité, évacuée par la population, est soumis à de violents bombardements par Avions ; Les Troupes Anglaises commencent à refluer. Après avoir dépassé Compiègne, la marche de la colonne est fort ralentie et rendue difficile par la circulation intense, des Convois Automobiles qui, en longues files, transportent des Troupes Françaises. Il n'est pas possible de gagner Assainvlliers : les Allemands avancent rapidement sur Rollot et notre Artillerie se met en position sur la route. La Compagnie se dirige alors sur Tricot où elle bivouaque.

Elle ravitaille aussitôt deux Divisions et exécute des transports de nuit jusqu'aux lignes (tonneaux d'eau, artifices éclairants, matériel d'Infanterie et du Génie). Le 1er avril, les détachements de transports sont pris, en avant de Courcelles, sous un violent bombardement

: un Conducteur est blessé, ses chevaux sont tués et sa voiture démolie. Les bivouacs de la Compagnie sont bombardés. Les convois de nuit continuent à être pris sous de violents bombardements.

La Cavalerie de l'unité est bien éprouvée : 15 chevaux fatigués meurent d'épuisement du 7 au 16 avril. Dans la même période, 27 chevaux sont évacués. Les pertes du mois d'avril sont : un Conducteur blessé et 7 chevaux tués.

L'Adjudant **ARNAUDIES** est promu Sous-lieutenant (18 mai).

A partir du 8 juin les bivouacs de la Compagnie sont établis dans la région de Levigneu, Villers-Cotterêts, La Vanoise. Les Détachements de l'unité fournissent un grand effort pour assurer l'enlèvement de matériel de toute nature du Génie et d'Artillerie. Les transports deviennent de plus en plus difficiles, toutes les routes, les chemins, les pistes étant encombrées de convois très nombreux. Plusieurs dizaines de Chars d'Assaut sont rassemblés auprès des Détachements de La Vanoise. La canonnade redoubla de violence. De nombreuses Troupes Américaines et Anglaises passent à Levigneu. Sur les routes, trois files de convois d'Artillerie passent de front sans interruption. L'Aviation Française est très active.

Le 18 juillet, la Xe Armée Française attaque à son tour et avance d'une façon sensible. Le Lieutenant **BREGAND**, avec ses 70 voitures, assure le transport des munitions d'Artillerie du 11e C. A. Le détachement du Maréchal des Logis Dabadie marche avec les Équipages de Ponts. Le 31 juillet, la portion principale de la Compagnie se rend à Neuilly-Saint-Front qui vient d'être enlevé à l'ennemi.

Le 4 août elle se dirige sur Breugneux : tous les villages traversés sont dévastés ; on rencontre de nombreux cadavres de chevaux non encore enfouis.

Au-delà d'Oulchy-le-Château, la Compagnie traverse une plaine ou deux jours auparavant ont eu lieu des combats épiques. De nombreuses équipes de Brancardiers, aidées par des prisonniers allemands donnent une sépulture aux héroïques Soldats tombés dans cette plaine.

La Compagnie est bivouaquée près de Pierrefonds, à partir du 13 août. Elle est placée sous les ordres du Chef d'Escadron **GIRARD**, Commandant le T. E. M. du 7e C. A. Elle exécute divers transports : matériel du Génie à proximité des lignes de combat, pierres pour la réfection des chaussées.

Le 19 août à 23 heures, le Détachement du Maréchal des Logis **BENOIST** est pris sous un violent bombardement : le Conducteur **CABROL** est tué et le Conducteur **MAROUDE** est blessé. Dans la nuit du 20 au 21, le Conducteur **ANIMOT** est blessé, 3 chevaux sont tués et deux autres sont blessés. Dans la nuit du 21 un 22, 4 chevaux sont tués. Les Avions de bombardement ennemis montrent toute la nuit une grande activité : ils laissent tomber de nombreuses bombes ; certains, volant très bas, mitraillent les chemins suivis par les convois.

Du 22 août au 30 septembre, trois Détachements mis à la disposition du 54e R. I. T., suivent ce Régiment dans ses replacements qui sont nombreux et rapides, par suite de l'avance victorieuse de nos Troupes.

Le Conducteur **LESAGE** est tué par un éclat d'obus (2 septembre).

Le Maréchal des Logis **ROUSSEL** est cité à l'Ordre du Régiment (15 septembre).

Les pertes de juin à septembre 1918 sont : **2 hommes tués, 2 hommes blessés**, 14 chevaux tués, 2 chevaux blessés.

Du mois d'octobre à la fin de décembre la Compagnie ne chôme pas. Elle est mise à la disposition de l'Intendance, du Service de Santé, du Génie.

Elle est dissoute le 9 janvier 1919.

c) 2e COMPAGNIE - (C. V. A. D. 2/2)

Elle mobilise à Prouzel dès le 2 août 1914 à l'effectif suivant :

- 4 Officiers (Capitaine **LACOSTE**, Commandant l'unité).
- 300 hommes.
- 425 chevaux.
- 200 voitures.

Elle s'embarque le 9 août à la Gare Saint-Roch (Amiens) et elle débarque le lendemain à DUN. Après une série de mouvements, elle se trouve à Sainte-Menehould, le 20 septembre.

En 1915, elle évolue dans la région d'Argers, Remicourt, Dugny, Souilly. En 1916, elle cantonne dans La Marne. Le 22 juillet 1916, elle s'embarque à Chalons à destination de Quimperlé, où elle est dissoute. Depuis août 1914 jusqu'à sa dissolution, la 2e Compagnie C. V. A. D. 2/2 a marché de pair avec la 1ère Compagnie C. V. A. D. 1/2 et effectué avec elle les divers ravitaillements du 2e C. A., puis a été affectée à la même époque à l'exploitation forestière.

d) 3e COMPAGNIE.

Le 2 août 1914, la 3e Compagnie constitue la Boulangerie de Campagne N°2, sous le commandement du Capitaine **BOSCAL de REDIS MORNAC**. Elle comprend 5 Officiers, 346 hommes, 443 chevaux, 187 voitures. Elle rejoint Reims à partir du 7 août et elle est affectée comme Boulangerie d'Armée, à l'Armée de Paris.

Le 28 août, la Boulangerie N° 2 arrive à Chartres ; le 6 septembre, elle se trouve à Saint-Averlin, près Tours ; le 13 octobre elle cantonne à Saint-Symphorien, près de Tours. Le 3 décembre, elle s'installe définitivement à Dugny et à Aubervillers.

Le 7 juillet 1916, elle est transformée en fours Godelle et réduite aux effectifs suivants :

- 4 officiers.
- 151 hommes.
- 241 chevaux.
- 91 voitures.

Elle est dissoute le 20 juillet 1917.

e) 4e COMPAGNIE - (C. V. A. D. 2/3)

Du 2 Août 1914, au 10 Novembre 1914.

La 4e Compagnie a été formée à Plachy-Buyon, le 2 août 1914, sous le commandement du Capitaine **MENOUX**, à l'effectif de :

- 3 Officiers : Capitaine **MENOUX**, Lieutenant **VANDAL**, Lieutenant **LESACHE**.
- Troupe230
- Animaux 424
- 2 Officiers, d'Administration de C. O. A.
- 1 réserve et un Détachement de C. O. A. : 80 hommes.

Elle constituait la 3e Section d'un Convoi Administratif d'Armée.

Embarquée à Amiens le 9 août, elle, démarque à LIART et va cantonner à Rozoy-sur-Serre (Aisne) où la 6e Compagnie vient la rejoindre. Elle est à la disposition de la Ve Armée.

Vers le 19 août, elle quitte Rozoy-sur-Serre, franchit la Frontière Belge à Regniowez et va s'installer à Baileux (Belgique).

La bataille de Charleroi nous ayant été défavorable, la Compagnie quitte Baileux, repasse la frontière à Regniowez et, suivant le même itinéraire qu'à l'aller, revient à son ancien cantonnement d'Auvilllers-les-Forges et commence sa pénible retraite sur Rozoy-sur-Serre, Rennevllle, Notre-Dame-De-Liesse, Bruyères, Bourg-et-Commin, Braisne, Cuiry-House, Hartennes-Et-Taux, Fère-en-Tardenois, Jaulgonne, Montmirail, Romilly-sur-Seine et enfin s'arrête à Trancault-le-Repos (Aube) pour la Bataille de La Marne.

Après un repos de deux jours, la Compagnie repasse La Seine à Nogent, remonte au Nord dans la région de Fismes, par Provins, Courtacon, La Ferté-Gaucher, Nogentel, Château-Thierry, Epieds, Beuvardes, Fresnes, Cierges et Cohan, où elle fait deux prisonniers du 8e Régiment de Dragons allemand.

Elle travaille quelque temps entre Vesles et Marne pendant que les fronts se stabilisent et ravitaille à Fismes, Courville, Arcis-le-Ponsart et Dormans.

Mais les Allemands déclenchent leur ***« Course à la Mer »*** et, mise à la disposition du 10e Corps, la Compagnie va se porter à marches forcées dans la région d'Arras. Les immenses fatigues de la retraite de Belgique vont recommencer.

Elle quitte donc le triangle Fismes, Dormans, Château-Thierry et atteint Senlis le 28 septembre par Betz, Nanteuil-le-Haudouin et Borest pour reconstituer son chargement.

Arrivée à Senlis, dont la gare brûlée par les Allemands ne permet pas les ravitaillements, elle se dirige le même jour sur Crépy-en-Valois pour recharger le Convoi.

Le 29 septembre, au point du jour, elle se met en route pour Amiens, qu'elle atteint le 30 dans la soirée, après avoir traversé L'Oise à Verberie sur un pont de bateaux, les localités de Norroy, Saint-Just-en-Chaussée, Breteuil, Esquennois, Rossignol et Dury.

Elle avait couvert ainsi plus de 120 kilomètres en deux journées et une nuit.

Le 1er octobre, elle est à Rainneville, le 2, à Guincourt-les-Pas (près Pas-en-Artois), ravitaille le 4 à Bries-aux-Bois, à proximité de la ligne de feu et atteint Avesnes-le-Comte dans la soirée.

Quelques jours après, étant à Penin, elle passe au 33e Corps d'Armée nouvellement formé et va cantonner à Ramecourt, près Saint-Pol-sur-Ternoise.

Ce Corps opérant au Nord-ouest d'Arras, la Compagnie est ramenée dans la région située entre Avesnes-le-Comte et Aubigny-en-Artois. Elle cantonne à Gouy-en-Artois, Ternas, Penin, etc. Au commencement de novembre, elle est à Givenchy-le-Noble, qu'elle quitte pour s'installer à Manin vers le 10 et où elle restera jusqu'à la fin avril 1915, ravitaillant chaque jour à Hermaville.

Pour la Grande Offensive de mai 1915, elle est à Troisvaux près Saint-Pol, où elle cantonne depuis son départ de Manin jusqu'au 25 juillet. Puis elle vient s'installer auprès du Quartier Général, à Aubigny-en-Artois. Elle y cantonne jusqu'au 25 février 1916, ravitaillant chaque jour et effectuant de nombreux transports pour le Service du Génie.

Mais le 33e Corps a beaucoup souffert dans les durs combats d'Artois, et l'offensive allemande sur Verdun est déclenchée depuis, le 21 février. Il est retiré de la ligne de feu.

La 4e Compagnie quitte Aubigny-en-Artois le 25 février 1916, gagne, Vacquerie, prés Frévent, et y cantonne quelques jours. Puis elle s'embarque à Frévent, débarque à Montdidier et s'installe à Villers-Tourny, pour une huitaine.

Elle s'embarque à nouveau, sous une violente tempête de neige, à Melgnelay, à destination du secteur de Verdun. Le débarquement s'effectue à Revigny et, rassemblée à Lalmont, la Compagnie arrive à Senoncourt vers le 12 mars, en passant par Loupy et Courcelles-sur-Aire. Elle ravitaille à Dugny et effectue de nombreux transports dans Verdun, dont on exploite les ressources et à la Citadelle.

Le 33e Corps, fortement éprouvé, est retiré de la ligne de feu dans les derniers jours de mars et dans les premiers jouis d'avril, la Compagnie se porte, d'une seule traite, à Lolsey, à l'Est de Bar-le-duc, par Benoitevaux, Courouvre, Pirrefitte, Villotte-devant-Saint-Mihiel, Brize et Gery. Elle y reste une dizaine de jours et ravitaille à Nançois-Tronville et à Erize-Saint-Dizier.

Le 33e Corps, laissant une partie de ses Troupes au Nord-ouest de Saint-Mihiel, quitte la région de Bar-le-Duc pour aller au Camp de Saffais, au Sud-est de Nancy.

La Compagnie se partage alors en deux tronçons.

L'un, commandé par le Sous-lieutenant de réserve **DUBOILLE**, va cantonner à Gimecourt, pour ravitailler la partie des Troupes laissées devant Saint-Mihiel.

L'autre Détachement, sous le commandement du Capitaine **MENOUX**, suit le gros du 33e

Corps, cantonne à Couvertpuis, Marson et Lay-Saint-Rémy Où il stationne quelques jours. Puis il se porte de nouveau à l'Ouest, cantonne à Sorcy, Ernecourt, revient à l'Est pour aller occuper Ludres (8 kilomètres Sud de Nancy) pendant une quinzaine, en passant par Sorcy, Ecrouves, Pierre-la-Treiche et Richard-Ménil, gîtes d'étapes intermédiaires.

Les ravitaillements s'effectuent à Lupcourt.

Au début de mai, le Détachement resté devant Saint-Mihiel rallie la Compagnie à Ludres.

Le 33e Corps ayant terminé ses évolutions et exercices au Camp du Safais, va occuper le secteur de Flirey au Nord de Toul.

La Compagnie cantonne à Écrouves, puis se fixe à Pagny-sur-Meuse pour neuf semaines, jusqu'après la mi-juillet. Elle ravitaille à Boucq et Aulnois-sous-Vertuzey.

Dans les derniers jours de juillet, le 33e Corps est ramené au repos dans la région de Toul.

La Compagnie quittant Pagny-sur-Meuse va cantonner à Barissy-au-Plain, sur la voie ferrée de Toul à. Neufchâteau, en passant par Ourches, Rigny-la-Salle, Rigny-Saint-Martin, Gibeaumelx, Uruffe et Vannes-le-Châtel.

Les ravitaillements se font en gare de Barisey-la-Cote et à Blenod-les-Toul.

L'Offensive de La Somme, commencée le 1er juillet bat son plein. Le 33e Corps, refait et reposé, va prendre part à de nouveaux combats.

Le 15 août 1916, la 4e Compagnie s'embarque à Barisey-la-Cote pour débarquer à Clermont (Oise).

De là, elle gagne Warfusé-Abancourt par Ailly-sur-Noye, Villers-Bretonneux et s'installe en bivouac au bois de Hamel un peu au Nord de la route Amiens - Péronne.

Elle ravitaille à la gare de Merignolles, entre Méricourt-sur-Somme et CHUIGNOLLES ; effectue de nombreux transports pour les coopératives du Corps d'Armée, fournit des Détachements aux U. T. H. reçoit et évacue plus de deux mille chevaux malades que toutes les formations du 33e Corps lui envoient ou qu'elle va chercher dans leurs cantonnements et bivouacs.

Le 10 novembre 1916, à. vingt heures, en allant contrôler le service d'un Détachement de transport affecté à la coopérative de Corps d'Armée, le Capitaine **MENOUX** est blessé par une bombe d'Avion à Amiens, rue de Beauvais, auprès du Petit Lycée.

Le bombardement aérien commencé à 19 heures, dure toute la nuit et fait près de cent victimes. Pour sa part, la bombe qui avait blessé le Capitaine **MENOUX** en fait dix-neuf, dont neuf tués et six amputés.

Le Capitaine **MENOUX** entré à l'Hôpital du Lycée d'Amiens le 10 novembre est remplacé dans son commandement par le Lieutenant de Territoriale Morhange, et peu de jours après, la Compagnie devient : Convoi Divisionnaire et subît une réduction d'effectif considérable.

La Compagnie, entrée en campagne sans Vétérinaire reçut en septembre 1914, le Vétérinaire Auxiliaire **LAMY**.

Trois Conducteurs furent, blessés par éclats d'obus en 1915, sur La Somme, et reçurent la Croix de Guerre au bivouac du bois de Hamel.

La 4e Compagnie a effectué sur route des parcours immenses et a eu à supporter de grandes fatigues.

Elle a assisté à toutes les Grandes Opérations de 1914, 1915 et 1916, puis 1917, 1918, 1919 comme Compagnie Divisionnaire et a été dissoute le 26 octobre 1919.

Partout, elle s'est révélée à hauteur de sa tâche, et des circonstances. Même dans les plus nombres jours de la retraite. Bon moral est toujours resté excellent.

f) 5e COMPAGNIE

La 5e Compagnie, mobilisée à Saleux, sous le commandement du Capitaine **VOGEL**, attelait les formations sanitaires du 2e C. A., et comprenait les Détachements suivants :

- G. B. C, sous le commandement direct du Capitaine Commandant.
- G. B. D. 3, commandé par le Sous-lieutenant **BRÉMOND**.
- G. B. D. 4, commandé par le Lieutenant **DECAUDIN**.
- 8 Ambulances commandées chacune par un Maréchal des Logis.
- 6 Sections d'Hospitalisation commandées chacune par un Brigadier.

Les G. B. D. 3 et 4 affectés respectivement aux 3e et 4e D. I., étaient chargés du transport des blessés des Postes de Secours aux Ambulances ; 2 Ambulances et 1 Section d'Hospitalisation étaient également affectées à chaque Division.

Le G. B. G., 4 Ambulances et 4 Sections d'Hospitalisation constituaient une réserve de Corps d'Armée et renforçaient les Éléments Divisionnaires, le cas échéant.

La moitié du G. B. D. 4, l'Ambulance 3 et la Section d'Hospitalisation N° 1, affectée à la couverture ont été embarqués à Longueau, le 2 août, à destination de Stenay.

Les autres Détachements ont embarqué à Saint-Roch, le 6 août 1914, à destination de DUN-sur-Meuse.

Les Détachements de couverture ont pris part à la bataille de Mangiennes-Virton et ont rejoint la Compagnie dans la région de Montmédy, le 20 août.

La Compagnie en entier a suivi la 2e C. A. dans la retraite de La Marne jusqu'à Blesnes et a repris la marche en avant jusqu'en Argonne où elle est restée jusqu'en février 1915.

A partir de cette date, le 2e Corps d'Armée a occupé les secteurs suivants :

- Champagne : Février-Mars 1915.
- Les ÉPARGES, la Tranchée de Calonne, d'Avril à Août 1915.

- Champagne : Septembre et Octobre 1915.
- TROYON, Tranchée de Calonne : Janvier 1916.

C'est dans cette dernière région qu'à la date du 11 janvier 1916, la 5e Compagnie a été fusionnée avec la 8e Compagnie pour constituer 3 nouvelles Compagnies :

- La 5e Compagnie (nouvelle), affectée à la 3e Division.
- La 8e Compagnie, affectée aux E. N. E. du 2e C. A.
- La 55e Compagnie, affectée à la 4e Division.

La 5e Compagnie, placée sous le commandement du Lieutenant PAYARD venu du 6e Escadron du Train, comprend alors :

- Le Détachement du Q. G. (E. M., Intendance, Trésor et Postes automobiles).
- Le G. B. D. 3.
- 2 Ambulances et une Section d'Hospitalisation faisant partie intégrale de la 3e D. I., la 5e Compagnie suit la Division dans tous les secteurs qu'elle occupe, c'est-à-dire :
    - Somme : Juillet à Décembre 1916.
    - LORRAINE : Janvier à Mars 1917.
    - CHEMIN des DAMES, CORMICY : Avril à Juin 1917.
    - AVOCOURT (R. G. de La Meuse) : Septembre 1917 à Mars 1918.
    - Somme : Avril à Juin 1918.
    - Champagne : Juillet à Septembre 1918.
    - LUNÉVILLE : Octobre à Novembre 1918.

Après l'Armistice, la Division a été envoyée, en occupation dans le Palatinat.

Depuis sa création en Compagnie Divisionnaire, la 5e Compagnie a été commandée successivement par les Lieutenants **FAYARD, COLIN, FOARE, DAGBERT, LOiseAU et BOULANGER.**

g) 6e COMPAGNIE. — 4e SECTION DU C. V. A. D. N° 2

Mobilisation et concentration. — Du 2 au 18 août.

La 6e Compagnie attelant la 4e Section du Convoi Administratif, a été formée du 2 au 9 août à Bacouël (9 kilomètres d'Amiens). Le 10 août, elle embarquait à Longueau en 5 trains pour être transportée à Liart d'où elle gagnait par voie de terre son premier cantonnement de guerre : Rozoy-sur-Serre, à 18 kilomètres de Liart où vint la rejoindre la 4e Compagnie (3e Section du C. V. A. D.).

Elle était à l'effectif de :

- 5 Officiers :
    - **MM. IGNACE**, Capitaine-commandant.
    - **LEBECQUE,** Lieutenant de réserve.

- **HENNEQUIN,** Lieutenant de réserve.
- **PARMENTIER**, Lieutenant de réserve.
- **CUDOZ**, Vétérinaire auxiliaire de réserve.

- 280 hommes.
- 424 Animaux.
- Un Détachement de C. O. A. comprenant 2 Officiers d'Administration :
  - **MM. JACOBS**, Officier d'Administration.
  - **PINCHEMEL**, Officier d'Administration.
- 33 Gradés ou Commis et Ouvriers d'Administration représentant le personnel technique du Convoi.

Constituant un Élément d'Armée, la 6e Compagnie, affectée à la Ve Armée, stationne à Rozoy-sur-Serre, jusqu'au 18 août.

Franchissement de la frontière et retraite, — Du 19 août au 13 septembre 1914.

Le 19, elle est dirigée sur la Belgique où elle arrive le 21. Mais le canon tonne et la bataille de Charleroi qui fait rage oblige nos Troupes à la retraite. Le 23, le Convoi rétrograde, par étapes journalières, jusqu'à Hartennes et Taux où il arrive le 31 août. La journée fut fiévreuse, les nouvelles mauvaises. L'exode des habitants de Soissons (à peine distante de 12 kilomètres) fuyant en foule désordonnée devant l'approche des Barbares, venait apporter sa note pénible et déprimante parmi les Conducteurs. Le Convoi faisait partie d'un Groupement composé du C. V. A. D. 2/3, un C. V. A. D. du 1er Corps, d'un Groupe d'ambulances et du C. V. A. D. 2/4.

Les ordres pour la journée du lendemain n'étaient pas encore arrivés à 22 heures. Les Chefs de Convoi et le Commandant du Groupe se réunirent et décidèrent qu'en présence du manque d'ordres et des bruits alarmants, il fallait prendre une décision : marche rétrograde vers le Sud par échelons, dans l'ordre suivant : Ambulances, Convoi du 1er Corps, puis C. V. A. D. 2/3 et C. V. A. D. 2/4 (6e Compagnie) qui s'était offert à rester le dernier pour couvrir la colonne avec ses hommes haut-le-pied ; les C. O. A. des deux Convois et la réserve de C. O. A. représentant un ensemble de 150 fusils environ, dans le cas d'une attaque par les éclaireurs ennemis, que les bruits colportés par les fuyards de Soissons rendaient possible. Aucun ordre ne parvint pendant la nuit ; les mesures décidées furent mises à exécution et les divers éléments du Groupe quittèrent HARTENNES et TAUX :

- Ambulances, de 3 à 3 heures 30.
- Convoi du 1er Corps, à 4 heures.
- C. V. A. D. 2/3, à 4 heures 30
- C. V. A. D. 2/4, à 5 heures.

Au moment de quitter Hartennes avec les derniers éléments (Compagnie formée avec les fusils disponibles), un Cycliste apporta l'ordre de ravitailler à Jouaignes (15 kilomètres de distance) le C. V. A. D. du 18e C. A. avec les C. V. A. D. 2/3 et C. V. A. D. 2/4. Immédiatement le C. V. A. D. 2/4 se dirigea sur Jouaignes et prévint le Commandant du Groupe ainsi que le C. V. A. D. 2/3 des ordres reçus.

Arrivé à Jouaignes, le C. V. A. D. 2/4 prit les dispositions pour effectuer le ravitaillement, en installant ses voitures dans les prairies, de façon à dégager la route.

Les Convois du 18e Corps qui n'avaient pas pris la même mesure se trouvaient embouteillés et, dans l'impossibilité de venir se ravitailler, leurs voitures étant coincées avec les voitures d'un parc Divisionnaire. Devant cette situation, et ayant reçu l'ordre de cantonner à Villeneuve-sur-Fère le jour même (14 kilomètres), le Capitaine Commandant la 6e Compagnie fit appeler les gestionnaires du Convoi du 18e Corps d'Armée et, (après entente avec les 2 gestionnaires) déposer sur le terrain les diverses denrées du ravitaillement ; il dirigea ensuite son Convoi sur Villeneuve-sur-Fère où il arriva à 20 heures.

Les Sections du Convoi du 18e C. A. ne purent quitter Jouaignes que le lendemain et elles y furent soumises dès l'aube à une canonnade ennemie qui leur causa des pertes sérieuses.

A partir du 2, la retraite s'accentue, les étapes sont pénibles, les nouvelles mauvaises : et, bien que des bruits de redressement du front circulent, les esprits restent incertains et très inquiets.

La Compagnie quitte Villeneuve-sur-Fère le 2 et arrive à Beaulne (30 kilomètres) à 11 heures. Elle quitte Beaulne à 21 heures 30 et ayant couvert 24 kilomètres, arrive à 3 heures du matin le 3 à Malaunay d'où, après une grande halte, elle gagne Mœurs (17 kilomètres) le même jour.

Le 4, le Convoi va se recharger en partie à Sézanne (3 kilomètres) et se dirige ensuite sur Queudes (10 kilomètres) où il arrive à 20 heures. Dans la nuit du 4 au 5, à 1 heure 30, départ pour Trancault-le-Repos (45 kilomètres). Arrivée à 20 heures, après une grand' halte de 3 heures A Saint-Martin de Bosseny. Ainsi, du 2 au 6, le Convoi a couvert par étapes de jour et da nuit 132 kilomètres dont 71 sans désemparer du 2 au 3 de 8 heures à 8 heures et 45 également d'une seule étape dans la journée du 5. Étapes dures et fatigantes, si l'on tient compte de la très forte chaleur, de l'encombrement des routes, des heures de départ et d'arrivée et de la longueur du Convoi qui dépassait 2 kilomètres (près de 200 voitures).

Le 7, heureusement, la Section séjourne à Trancault avec le C. V. A D. 2/3 (4e Compagnie) — repos nécessaire — car hommes et chevaux étaient très fatigués. Les nouvelles deviennent meilleures et enfin, le 11, nous apprenons les résultats de la première Marne.

Le 9, la Compagnie a reçu un renfort de 1 Sous-officier, 30 Conducteurs, 43 chevaux provenant d'un C. V. A. D. du 6e C. A. dissous.

Du 13 septembre au 7 octobre 1914.

Le 13 septembre, la Compagnie est mise à la disposition du 18e C. A. dont les Convois sont fatigués. Elle ravitaille les Divisions au Nord de Fismes, à Merval. Le 5 octobre, pendant le ravitaillement, un Avion allemand jette une bombe qui ne blesse heureusement personne. Deux Avions Français le prenant en chasse l'obligent à une fuite éperdue et on le voit bientôt, atteint par nos vigoureux Chasseurs aériens, s'abattre sur le sol (à Jonchery, apprend-on peu après).

Du 7 au 23 octobre.

Le 7 octobre, la Section est rendue à la Ve Armée. Le Détachement du 6e C. A. reçu le 9 septembre et qui avait été prêté en renfort aux Convois du 18e C. A. rejoint la Compagnie.

Pendant cette période du 13 septembre au 18 octobre, où le Convoi opéra comme élément de C. A. les ravitaillements eurent lieu à Merval et le rechargement se faisait en gare de Fismes, au retour et avant de rejoindre les cantonnements qui furent successivement Saint-Gilles et Dravegny.

Du 7 septembre au 23 octobre, la Section ravitaille alternativement des convois de C. A., des 1er et 3e Corps, dans la région Lagery, Damery, Champlat, Port-A-Binson, Arcis-le-Ponsart, Anthenay, Olyzy Et Binson-Orquigny.

Du 23 octobre 1914 au 6 mai 1915.

Le 23 octobre, la Compagnie est mise au repos à Goussancourt et Villers-Agron ; ce dernier village étant occupé par la fraction P. du Convoi.

Hommes et chevaux sont utilisés pour l'exploitation des ressources locales ; la plupart, mis à la disposition des cultivateurs, assurent les labours, semailles et charrois divers dans toute la région (10 kilomètres de rayon autour des cantonnements).

Le 20 novembre, arrive du dépôt un renfort de 30 hommes et de 40 chevaux.

Du 6 mai au 19 novembre 1915.

Le 6 mai 1915, la Section quitte Goussancourt pour aller cantonner à Mont-Saint-Père où elle reste jusqu'au 19 novembre, hommes et chevaux participant dans la plus grande mesure à la culture ; la Section n'effectue que de rares ravitaillements.

Du 19 novembre 1915 au 25 février 1916.

La Compagnie quitte Mont-Saint-Père et Chartèves (ce dernier village était occupé par le Groupe A.) pour gagner Coulommiers où elle assure quelques ravitaillements. Elle est surtout et spécialement utilisée à l'exploitation des fourrages (foin et paille) de la région (bottelage avec presses) et à leur transport, de Coulommiers à La Ferté-sous-Jouarre.

Du 25 février au 3 avril.

Le 25 février, le Convoi est envoyé d'urgence à l'Armée de Verdun (IIIe Armée). L'ordre de départ est subitement arrivé à 1 heure 30. Le Convoi était déchargé et hommes et chevaux répartis sur un rayon de 6 à 10 kilomètres ; de plus, la neige tombait épaisse et, lorsqu'après une nuit, de travail, le Convoi put quitter Coulommiers à 14 heures, une couche de neige de 25 centimètres recouvrait le sol. Cette première étape de Coulommiers à Réveillon fut extrêmement pénible : les voilures étaient chargées à plein, les roues patinaient et, en certains endroits, les attelages triplés ne parvenaient pas à faire avancer les voitures. La nuit ne tarda pas à venir, la neige tombant toujours ; on n'y voyait plus devant soi. Le Convoi s'égrena sur la route et quelques voitures tombèrent dans des contrebas, roulant presque jusqu'au Petit-Morin. Il était impossible d'avancer et le Convoi dut attendre sur place toute la nuit pour se reporter en avant, au jour ; seul, un petit groupe de tête, constitué de voitures plus légères, arriva au cantonnement à 24 heures. Le reste du Convoi rejoignit le lendemain, très péniblement d'ailleurs et grâce au doublement des attelages, les chevaux rendus disponibles étant successivement envoyés en renfort après que les voitures étaient conduites au parc. La dernière voiture n'arriva qu'à 18 heures, soit pour l'ensemble du Convoi 28

heures pour une étape de 30 kilomètres. Il fallut d'ailleurs remplacer 10 animaux pour pouvoir se reporter en avant le surlendemain. La situation de Verdun était critique et il fallait, route que coûte, apporter les rations du Convoi aux vaillants et héroïques combattants. Heureusement, le mauvais temps cessa et les suivantes étapes purent être couvertes régulièrement. Du 1er au 9 mars, la Section cantonna dans la région de Givry-en-Argonne et, du 9 mars au 3 avril, à Le Chatelier assurant le ravitaillement dans la région de Charmont, Triaucourt, Waly.

Du 3 avril au 17 avril.

Du 3 avril au 17 avril, la Compagnie bivouaque à Clermont-en-Argonnes entre la voie ferrée et la route de Clermont à Sainte-Menehould. Tous les jours, la petite ville étape soumise à des bombardements irréguliers. Une pièce allemande dite ***« la SONORE »*** en raison du sifflement particulier des obus qu'elle déversait aussi copieusement que quotidiennement, nous avertissait, du danger ; mais, si les autres Troupes d'étapes ou du P. C. Divisionnaire pouvaient se réfugier dans les abris dont elles disposaient, les animaux et hommes du Convoi n'avaient aucun couvert à leur disposition. Certains jours, la ville reçut plus de 70 obus. Le Convoi, grâce à l'abri naturel que lui offrait la butte au Nord de la voie ferrée dans la direction du canon ennemi installé à Varennes-en-Argonne, fut assez heureux pour ne perdre qu'une douzaine d'animaux et n'avoir qu'un homme blessé. Les autres Troupes de la garnison furent moins heureuses : tous les jours, il y avait d'assez nombreux blessés et tués. Le 15, 2 tués et 16 blessés. En particulier, 3 Territoriaux d'Infanterie sont gravement atteints devant le Convoi, sur la route, à 23 heures. Immédiatement secourus, ils furent portés à l'hôpital par les hommes du Convoi dont quelques-uns, malgré les obus qui continuaient à tomber, firent preuve d'un parfait dévouement et d'un grand courage. Pour ce fait, Ils furent félicités à l'Ordre de la D. E. S. ci-dessous :

Extrait de l'Ordre d'Étapes N° 628 de la IIe Armée :

« Le Général D. E. S. adresse toutes ses Félicitations aux :

- Sous-lieutenant de réserve **LEBECQUE**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.
- Maréchal des Logis **BEUGART**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.
- Brigadier **DUPONT**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.
- Conducteur **ALINE**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.
- Conducteur **LALOUETTE**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.
- Conducteur **THOMAS**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.
- Conducteur **HENAFF**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.
- Conducteur **LECLERCQ**, du 2e T. E. M. C. V. A. D. 2/4.

« Pour le courage et le dévouement dont ils ont fait preuve en portant secours, sous un bombardement sérieux, à des blessés tombés sur une route soumise au feu de l'Artillerie ennemie ».

Pendant ces 15 jours, la Section ravitailla presque quotidiennement dans la région de Jubécourt, où, le 15 avril, elle fut soumise en plein ravitaillement à une vague de gaz lacrymogène.

Du 18 avril au 19 mai.

La situation devenait vraiment dangereuse ; aussi le Convoi reçut-il l'ordre de se rendre à Auzécourt où il séjourna du 18 avril au 9 mai.
Du 10 mai au 14 juin.

Le 10 mai, la Compagnie cantonne à Laheycourt où elle reste jusqu'au 15 juin. Depuis le 17 avril jusqu'au 15 juin, le Convoi ravitaille dans la région Waly, Triaucourt et concourt également à l'exploitation forestière.

Du 15 juin nu 15 juillet l916.

Le 15 juin, la Compagnie est dirigée sur Longeville (5 Kilomètres de Bar-le-Duc) ; elle participe au ravitaillement des Troupes de Saint-Mihiel et à de nombreux transports éventuels d'étapes, jusqu'à sa dissolution.

Dissolution.

Par Décision du D. A. N° 9954 du 11 juillet, le C. V. A. D. 2/4 est supprimé à la date du 15 juillet. Le Matériel est versé au parc de Fagnières près Châlons-sur-Marne ; personnel et animaux sont dirigés sur le dépôt replié a Quimperlé. Les comptes du C. V. A. D. 2/4 sont définitivement arrêtés à la date du 19 juillet 1916.

Nota. — Au mois de février 1916, le Convoi avait passé à l'Artillerie, les hommes des jeunes classes (près de 180) remplacés par des Territoriaux. Ils furent pour la plupart versés dans l'Artillerie de Tranchée.

En 1915, trois de ses Sous-officiers avaient été versés dans l'Infanterie en qualité de volontaires et nommés Sous-lieutenants à titre temporaire.

Deux d'entre eux : les Sous-lieutenants **DUVAUCHELLE** et **PRÉVÔT** ont été tués glorieusement à l'Ennemi.

Le 3e, le Sous-lieutenant **PECQUET**, grièvement blessé, a été réformé et décoré de la Légion d'Honneur.

h) 7e COMPAGNIE

A partit du 2 août 1914, la 7e Compagnie mobilise les formations suivantes destinées à la 52e Division :

- Le détachement de la Trésorerie et des Postes
- Sections d'Hospitalisation
- Ambulances
- 1 G. B. D.
- Le Détachement du Service de Subsistance
- Une Section de Boulangerie de Campagne.

Ces formations sont dirigées sur Laon, sous le commandement du Lieutenant **LESUR**.

La Section de Boulangerie ne tarde pas à échapper à son Chef Le 1er octobre, elle est à Tours, à partir du 21 février 1915, elle est installée dans les faubourgs d'Amiens.

Le reste de la Compagnie suit dans ses mouvements la Division en Champagne, en Alsace, dans la Haute-Saône, dans le Doubs, à Verdun en Lorraine.

La dissolution est effectuée à la date du 8 mars 1919.

i) 8e COMPAGNIE

La 8e Compagnie a été mobilisée à Amiens, le 2 août 1914 sous le commandement du Lieutenant **FOARE**. Cette Compagnie attelait :

1) Les Détachements des Q. G. du 2e C A., 3e et 4e D. I. (Intendance, Trésor et Postes, etc.)
2) Le Dépôt de Remonte Mobile.

Le Détachement du Q. G. du 2e C. A. était placé sous le commandement du Lieutenant **FLINIAUX** et comprenait 4 Groupes différents.

Le D. R. M. était placé sous le commandement direct du Lieutenant **FOARE**, assisté du Lieutenant **COLIN** et d'un Vétérinaire.

Les détachements de cette Compagnie ont été embarqués avec leur Grande unité de rattachement et ont été dirigés dans la région de Stenay, point de concentration du 2e C. A.

La 8e Compagnie a suivi le 2e C. A. dans sa retraite de la Belgique jusqu'aux environs de Vitry-le-François et a repris la marche en avant jusqu'en ARGONNE.

Elle a pris part à l'Offensive de Champagne en mars et en septembre 1915 ; elle est restée dans la région de Verdun d'avril à août 1915 et de novembre 1915 à janvier 1916.

C'est dans ce secteur que le 21 janvier 1916, la 8e Compagnie a été fusionné avec la 5e Compagnie pour reformer 3 nouvelles Compagnies : 5e Compagnie, 55e Compagnie et 8e Compagnie (nouvelle).

Le Capitaine **VOGEL** prend le commandement de la Compagnie qui devient Compagnie Q. G. du 2e C. A. et comprend alors :

a) Les Détachements du Q. G. du 2e C. A. divisés en 5 Groupes :
   a. 1er Groupe : État-major
   b. 2e Groupe : Artillerie, Santé, Génie.
   c. 3e Groupe : Intendance.
   d. 4e Groupe : Trésor et Poste.
   e. 5e Groupe : Service Automobile.

Ces différents Détachements sont placés sous le commandement du Lieutenant **FLINEAUX**.

b) Le D. R. M. reste sous le commandement du Lieutenant **FOARE**, assisté d'un Officier et d'un Vétérinaire.
c) G. B. C. et 2 Ambulances : sous le commandement direct du Capitaine

VOGEL, Commandant de Compagnie.

Les Détachements du Q. G. des 3e et 4e D. I. ont été passés respectivement à la 5e Compagnie et à la 55e Compagnie.

A partir de cette date, la 8e Compagnie suit le 2e C.A. dans les divers secteurs qu'il occupe :

Somme, de juillet à décembre 1916.
LORRAINE, de juin à mars 1917
Aisne, CHEMIN des DAMES, avril à juin 1917.
Région d'AVROCOURT, septembre 1917 à février 1918.
Région de COMPIÈGNE, avril à juin 1918.
Région de CHÂTEAU-THIERRY (La FERTE-MILON), août 1918
Champagne, septembre 1918.
LUNÉVILLE, novembre 1918.

Occupation dans les pays rhénans jusqu'en mars 1919, date à laquelle le 2e C. A. a rejoint Amiens.

En février 1917, à Saint Nicolas-du-Port, le D. R. M. devient G. M. R. et cesse de faire partie de la 8e Compagnie, pour être passé à une Compagnie d'Armée.

j) 9e COMPAGNIE

La 9e Compagnie, sous le commandement du Capitaine PINTE, puis du Lieutenant **POUITOUT**, est affectée au Q. G. de la 69e Division d'Infanterie de réserve.

Elle comprend :

- Un Détachement principal
- Un G. B. D.
- Des Ambulances.

Fin août 1914, la 9e Compagnie prend part aux opérations de Belgique.

Le 16 septembre 1914, le Maréchal des Logis JACQUEMIN est grièvement blessé en conduisant, sous un feu intense, un convoi de blessés.

L'année 1915 est passée dans L'Aisne.

Le 21 février 1916, tous les éléments de l'unité sont transportés en Champagne.

Du 9 avril au 21 mai 1916, la Compagnie se trouve à Verdun. Ses diverses formations sont soumises au bombardement quotidien de l'Artillerie ennemie. Plusieurs hommes sont blessés par des éclats d'obus ; quelques-uns succombent de leurs blessures. Des voitures sont démolies. Le 31 mars, 8 chevaux sont tués.
Du 6 juin 1916 au 6 juin 1917, la 9e Compagnie se trouve dans L'Aisne.

A partir du 7 juin, l'unité se déplace dans La Marne et dans L'AUBE. Dès le mois de juillet, elle retourne à Verdun.

En 1918, nous la voyons dans L'Oise et dans La MEURTHE-et-MOSELLE.

La 9e Compagnie est dissoute le 20 janvier 1919.

Son personnel a obtenu les citations suivantes :

Extrait de l'Ordre N° 948 D de la VIIe Armée :

JACQUEMIN P. I. C. D., Maréchal des Logis (Groupe Divisionnaire de Brancardiers).

« A fait preuve, depuis le début des opérations, du plus grand dévouement, toujours prêt à aller chercher des blessés dans des circonstances périlleuses. A été grièvement blessé le 16 septembre 1914, en accompagnant sous un feu intense, un convoi de blessés ».

P. O. Le Chef du 1er Bureau.
Signé : HOERTER.

Ordre N° 196 bis de la 69e Division du 11-5-1917 :

Le Général MONROË Commandant la 69e Division cite à l'Ordre du Régiment le Conducteur de 1ère classe CHAQUART (Eugène Alfred).

« Vaguemestre au Q. G. A., en avril 1917, fait preuve d'un courage absolument remarquable dans l'exécution de son service en sortant, et en rentrant du Poste de commandement l'heure, fixées qu'elle qu'ait été la violence du bombardement ; avait déjà montré son esprit de devoir dans des circonstances analogues : Verdun en avril et mai 1916. »

Ordre N° 198 de la 69e D. I. du 14-5-1917.

Le Général MONROË Commandant la 69e D. I. cite à l'Ordre du Régiment le Conducteur CHOQUET (Paul Maurice).

« A fait preuve de bravoure en assurant pendant un mois et sous un bombardement incessant le ravitaillement et la nourriture du personnel du P. C. de la D. I. ».

Ordre N° 199 de la 69e D. I. du 14-5-1917.

Le Général MONROË cite à l'Ordre de la Division le Maréchal des Logis HAMET Pierre :

« Sous-officier dévoué, courageux, a assuré le ravitaillement du P. C. et des éléments du Q. G. dans des circonstances difficiles sous le feu de l'Artillerie ennemie, notamment au BOIS-BOURRU, en avril 1916, et dans L'Aisne, en avril 1917 ».

Ordre N° 98 du Directeur du Service de Santé du 24 mai 1917.

Le Médecin Principal de 1ère classe BILOUET, Directeur du Service de Santé du 32e C. A. cite à l'Ordre du Service de Santé du 32e C. A., (Citations assimilables à l'Ordre du Régiment) : le Maréchal des Logis BLANCHAMPS (Louis-Alfred) :

« Du 16 avril 1917 au 5 mai, a dirigé son service de transport de blessés jusqu'aux postes avancés dans une région très bombardée. Sous-officier modèle, s'était déjà signalé par son courage et son sang-froid devant Verdun ».

Le Conducteur MARTELLEUR (Louis-Auguste) :

« Du 16 avril au 5 mai a assuré son service, de transport de blessés dans une zone battue violemment par l'Artillerie ennemie. Soldat courageux, toujours prêt à marcher en toutes circonstances ».

Ordre N° 28/I. A. de la 69ème D. I. du 30 juin 1917.

Le Général MONROË cite à l'Ordre du Régiment : SIROT. Maurice-Louis-Victor, 2e classe :

« Soldat consciencieux et dévoué a été blessé deux fois au cours de la campagne ».

Ordre du Cors N° 42 (T. E. M. Du 32e C. A.).

Le Chef d'Escadron DEVARENNE Commandant le T. E. M. du 32e C. A. cite à l'Ordre du Régiment les militaires dont les noms suivent :

Le Brigadier FOURNIER Jehan de la 9e Compagnie du 2e T. E. M. :

« Gradé courageux et dévoué. En avril et mai 1916 a assuré constamment son service de transport de blessés dans une zone violemment battue par l'Artillerie. Blessé le 27 mai 1916 ».

Le Conducteur LEFÈVRE (Louis-Joseph), de la 9e Compagnie du 2e T. E. M. :

« Soldat consciencieux et dévoué. Blessé grièvement le 22 janvier 1915 ».

Le Conducteur PINAU Jules de la 6e Compagnie du 2e T. E. M. :

« Excellent Soldat, belle conduite au feu, blessé le 30 juin 1916. Père de cinq enfants, a demandé à être maintenu dans une formation de l'avant ».

Le Général MONROË, Commandant la 69e D. I., cite à l'Ordre de la D. I. les militaires dont les noms suivent :

BOURGEOIS Eugène, Adjudant :

« Commande depuis plus de deux ans le Détachement du Train du G. B. D. ; a toujours assuré avec compétence et courage l'évacuation des blessés, n'hésitant pas à se porter lui-même en toutes circonstance dans les endroits les plus exposés (Verdun : avril-mai 1916. Aisne : mai 1917 et Verdun : Septembre 1917). »

DEVISME Émile, Conducteur de 2e classe au G. B. D. :

« Conducteur très courageux, s'offrant spontanément dans les circonstances les plus critiques pour faire les évacuations de blessés. (Verdun : avril-mal 1916. Aisne : mai 1917. Verdun : septembre 1917). »

SEVAER Jean-Louis (Service Automobile.) :

« Toujours volontaire pour les services dangereux, a assuré régulièrement les liaisons postales du poste de commandement pendant la défense de Verdun 1916, l'attaque de L'Aisne (avril 1917) et l'attaque de Verdun (août, septembre 1917) dans des conditions particulièrement périlleuses, a reçu à plusieurs reprises des éclats d'obus dans sa voiture ».

k) 11e COMPAGNIE

Effectifs : 5 Officiers (Capitaine AMETTE Commandant l'unité), 300 chevaux, 120 voitures.

La Compagnie, qui a toujours stationné dans les environs d'Amiens, est dissoute le 30 juin 1917.

l) 17e COMPAGNIE

La 17e Compagnie est formée le 22 novembre 1916, sous le commandement du Capitaine BONCARD, a l'effectif suivant : 2 Officiers, 350 hommes, 175 chevaux, 60 voitures.

Elle est affectée aussitôt au ravitaillement ries éléments non endivisionnés du 2e C. A. Nous la trouvons dans La Meuse, dans La Marne, dans L'Aisne. L'ordre de dissolution l'atteint à LUNÉVILLE, le 27 août 1918.

m) 21e COMPAGNIE

La 21e Compagnie est mobilisée, sous le commandement du Capitaine ESPLAU, à l'effectif de : 5 Officiers, 300 hommes, 365 chevaux, 175 voitures.

Elle remplit le rôle de C. V. A. D. auprès de la 52e Division de réserve. Elle stationne à SAINT-IMOGES (Marne) du 1er octobre au 16 décembre 1914, puis à CHAMPILLON (Marne), jusqu'au 2 juin 1916, date à laquelle elle s'embarque à ÉPERNAY à destination des VOSGES. En 1918, elle opère dans La Meuse et dans L'Aisne.

n) 22e COMPAGNIE

La 22e Compagnie Territoriale, (à l'effectif de 5 Officiers, 241 hommes, 362 chevaux, 129 voitures) est formée à CAMON, près d'Amiens, du 6 au 14 août 1914, sous le commandement du Capitaine MOUTIN

L'unité est embarquée en 5 trains à destination de MAIMBESSON (ARDENNES), où elle se trouve rassemblée le 14 août au soir. Elle prend le titre de C. V. A. D. N° 52 et elle est mise à la disposition de la 52e Division de réserve. Elle commence aussitôt son service de ravitaillement qui sera exécuté d'une manière intense, à marches forcées pendant toute la période de la Guerre de Mouvement : aussi la Cavalerie est-elle rudement éprouvée ; jusqu'au 31 mars 1915, elle perd 87 chevaux, (évacués, morts ou abattus) ; beaucoup d'animaux ne pouvant plus suivre sont confiés aux maires des villages traversés.

Le 21 août, la Compagnie arrive à Les Rièzes (Belgique), où elle ne passe que deux jours, du 23 au 25, elle a son point d'attache à Tarzy (Ardennes). A partir du 25, elle est en mouvement en suivant l'itinéraire suivant : Noircourt, Sainte-Peuve, Festieux, Moulins, Chacrisse, Fère-En-Tardenois, Saint-Aignan, Bergères-Sous-Montmirail, Chichey, Avant, Fouchères, Saint-Genest, Montenils, Marchais-En-Brie, Joulgonne, Lagery, Prouilly. Le 15 septembre, l'Adjudant **COGNY** fait deux prisonniers du 35e Régiment d'Infanterie allemand. Après avoir ainsi effectué un circuit à travers les départements des Ardennes, de L'Aisne, de La Marne, de L'Aube, de la Seine-et-Marne, le convoi arrive le 18 septembre à Savigny-sur-Ardre, d'où il ravitaillera tous les jours les T. R. de sa Division.

Pendant toute l'année 1915, le C. V. A. D. assure régulièrement le ravitaillement quotidien de sa Division, tout en effectuant des transports divers.

Le 22 février 1916, la Compagnie est embarquée à Fère-en-Tardenois et à Fismes à destination de Saint-Hilaire du Temple et Cuperly (Marne). Dès son débarquement, elle prend position au lieu dit : *« Tombeau des SARRAZINS »*, près Vadeney (Marne).

Elle passe ensuite dans La Meuse et retourne dans La Marne où elle cantonne à

VENTAUX à partir du 10 juin : à cette date, elle est affectée au 37e C. A.

Le 1er novembre 1916, son effectif est réduit par suite de la réorganisation des C. V. A. D. et elle passa à la 69e D. I.

Année 1917. — En avril. 6 chevaux sont tués par des éclats d'obus à Bouffignereux. Deux hommes sont blessés. Le 1er juin, 5 chevaux sont tués dans la nuit par des bombes d'Avion. Après une série de déplacements, la Compagnie se trouve à Verdun dès le 6 septembre. Elle exécute les transports les plus divers : vivres, bois, pierres, etc.

A partir du 15 septembre, elle effectue une série d'étapes pour atteindre Rinancourt le 23, Elle occupe ensuite le cantonnement d'Ollainville (6 novembre).

Année 1918. — Le C. V. A. D. 69 s'installe à Manoncourt (Meurthe-et-Moselle) le 17 janvier. Il continue, sans changements appréciables, les mêmes services accomplis les jours précédents, entre autres : Détachements en hommes, chevaux et voitures aux Compagnies du Génie Divisionnaire pour transporter des matériaux en secteur ; exploitation d'une coupe de roseaux, transports pour la coopérative divisionnaire, ravitaillement de la Compagnie ; corvées de cantonnement ; hommes et attelages employés à la culture militaire à Manoncourt.

Le 8 juin, la Compagnie débarque de la gare de Clermont (Oise) et va bivouaquer dans les bois de Fayet. Elle occupe successivement les forêts de Pierrefonds, de Villers-Cotterêts, le cantonnement de Vierzy et le bivouac du Ravin de Beaurepaire. Elle assure, pendant cette période, les services suivants : transports de vivres de secteur, de munitions et de matériel du Génie.

Le 15 septembre, l'unité est embarquée à Nanteuil-le-Haudouin à destination de Jarville (Meurthe-et-Moselle). Après avoir cantonné à Frouard, Charnois, Vandeuvre, Pixéricourt, elle est dissoute le 24 octobre 1918.

Pendant 4 années, la 22e Compagnie n'a guère connu le repos ; de la Frontière Belge à Verdun, elle a fourni son effort quotidien, travaillant à plein rendement.

o) 23e COMPAGNIE

Sous le commandement du Capitaine **CARON**, et à l'effectif de 2 Officiers (Capitaine **CARON**, Sous-lieutenant **JOLY**), 364 hommes, 334 chevaux. 203 voitures, la 23e Compagnie est embarquée à Amiens en 6 trains, à destination de Stenay, où elle débarque le 24 août 1914. Elle exécute aussitôt une série de déplacements et de transports divers. Le 22 septembre, elle arrive à Épernay, où elle est mise à la disposition de la 33e Division comme Convoi Administratif.

A partir du 4 octobre 1914, elle cesse d'être C. V. A. D. Elle effectue, dès lors, de nombreux déplacements en Champagne et elle assure les services les plus divers : services du Génie (Lombereaux) ; ravitaillement en vivres ; transports, de bois ; corvées d'eau (convoi de 24.000 litres sur Mesnil-les-Hurlus) ; transports de matériaux les plus divers dans les régions de Somme-Suippes, Somme-Tourbes, Mesnil-les-Hurlus. Pendant plus d'un an, le C. V. A. X. I. /2 fournit un gros travail, dans une zone souvent battue par l'Artillerie ennemie et exécutant les transports jusqu'aux Tranchées. Le 13 mars 1915, le Conducteur **FILLON** est blessé par balle au cours d'un convoi d'eau. En octobre, l'unité est employée à l'exploitation

de la voie de 60, dans la région de Suippes -Mourmelon, quelques hommes sont blessés.

Le 15 décembre 1915, la 23e Compagnie débarque à Charmes (Vosges). Elle est ramenée aux effectifs suivants 4 Officiers, 233 hommes, 207 chevaux, 150 voitures Elle continue à effectuer les transporta les plus divers, mais elle est plus particulièrement affectée à l'exploitation forestière.

Le 1er avril 1918 elle est embarquée à destination de Forges-les-Eaux Elle stationne dès lors principalement à Nanteuil-le-Haudouin et à Coucy-les-Eppes

La Compagnie est dissoute le 26 mars 1919.

p) 24e COMPAGNIE

La 24e Compagnie est mobilisée à Boves, sous le commandement du Lieutenant **LEBEL**. Elle comprend : 2 Officiers, 330 hommes, 450 chevaux ; le 24 août 1914, elle s'embarque à Longueau et débarque le lendemain à Challeranges (Ardennes), après une période de mouvement, elle procède vers le 12 septembre à l'évacuation des blessés des champs de bataille de Connantray, Vassimont (Marne) Elle occupe plusieurs bivouacs dans la région jusqu'à sa dissolution (29 décembre 1915).

q) 25e COMPAGNIE

Effectifs : 2 Officiers (Commandant d'unité Capitaine **GREUX**), 275 hommes, 30 chevaux, 17 voitures.

La 25e Compagnie se dirige sur Vannes où elle arrive le 6 septembre 1914. Elle est dissoute le 24 avril 1915.

r) 26e COMPAGNIE

La 26e Compagnie Territoriale, sous le commandement du Capitaine **CARVILLE** est affectée au C. V. A. D. de la 69e D. I. de réserve. Elle se mobilise du 2 au 7 août à Saint-Fuscien en hommes seulement, car elle doit rejoindre Crouy le 8 où elle recevra le matériel, les chevaux et les voitures réquisitionnées par le 67e R. I. de Soissons. Le 7, il lui manque les 2/3 de son effectif en hommes elle est complétée par le Dépôt et s'embarque le 8 à Amiens. Arrivée à Crouy, elle s'y complète et continue les opérations de mobilisation jusqu'au 13 août. Elle est alors constituée de l'effectif de 254 hommes, 387 chevaux, 159 voitures. Du 13 au 16, le Convoi fait étape de Crouy près Soissons, à Ailly près Marle. La Division est constituée autour de Marle ; le ravitaillement a lieu normalement à partir du 18 août, mais à partir du 25, la retraite commence Avesnes est évacué.

Le 28, dans la nuit le Convoi ravitaille à La Vaqueresse la Division et se recharge à GUISE à 2 heures du matin L'ennemi avançant sur Guise, la Compagnie évacue rapidement la gare et va ravitailler et se ravitailler elle-même à Sains-Richaumont, le 28. Le 29, stationnement à Mesbrécourt, mais le 30, à minuit, l'ordre de partir est reçu. Le Convoi décharge ses voitures en passant à Couvron et continue sur Anizy-le-Château.

L'ordre reçu le 31 de gagner Margival est rapporté : il faut attendre à Anizy-le-Château

les 53e et 69e D. I. pour les ravitailler. Le Maréchal des Logis chef, parti pour préparer le cantonnement à Margival avec 2 voitures, ne peut passer et doit se diriger sur Soissons : des patrouilles ennemies bloquent la route. Le Capitaine Commandant apprend que l'ordre de rejoindre Laon a été envoyé à tous les parcs et Convois, il se met en route à 11 heures du matin. A Chaillevois, il apprend que Laon a été évacué. Il se dirige sur Vailly où il reçoit l'ordre de rejoindre Braisne où il arrive à 11 heures du soir ; le Convoi marche depuis 24 heures. Les ordres doivent être repris à Lesges, à l'État-major. Le Capitaine s'y rend et n'y trouve personne. L'État-major a quitté Lesges pendant la nuit. Au retour, les patrouilles ennemies barrent la route de Lesges-Braisne. Le Convoi doit faire demi-tour et se diriger sur Courcelles, seule route libre, l'ennemi arrivant par le Nord et l'Ouest. A Courcelles, fusillade entre avant postes, le Convoi reçoit l'ordre de former le parc derrière des Batteries du 18e C. A., (postées sur la rive gauche de La Vesle) qui s'apprêtent à entrer en action. L'on refuse au Convoi d'emprunter la seule route libre vers La Marne afin de la conserver pour le repli de l'Artillerie ; le Convoi laisse une grande partie des voitures qui sont d'ailleurs vides, hommes et chevaux se rassemblent à Limé. Un Lieutenant du 27e Dragons vient prévenir qu'à 3 kilomètres de là se trouve une Division de Cavalerie allemande qui se porte en avant au trot. Le Convoi se porte sur Mont-Notre-Dame et s'engage sur la route de Lhuys. A 14 heures, le 2 septembre, au passage à niveau entre Lhuys et Bruys, le Convoi est attaqué par les mitrailleuses ennemies. De nombreux hommes et chevaux sont atteints sous le pont de chemin de fer. Le Capitaine fait mettre pied à terre au 1er Groupe qui riposte à l'abri du remblai du chemin de fer pour protéger la retraite des 4 autres Groupes qui reçoivent l'ordre de gagner Chéry (5 Kilomètres) par tous les moyens. Un Régiment d'Infanterie (18e de Ligne) prévenu ne se déployé que lorsqu'il est lui-même attaqué par les mitrailleuses et canons ennemis. A Chéry, il manquait au rassemblement, 85 hommes ; 200 chevaux ont été tués ou blessés et il y a, en plus, 10 hommes blessés (1 à la tête, 9 aux jambes). Quelques Sous-officiers et hommes séparés pendant le combat ne rejoignirent que quelques jours plus tard. Le reste du Convoi continue sa marche sur DormanS où il arrive à 8 heures le 3 septembre, le pont est consigné, il faut passer la rivière à Passy-sur-Marne. Le Convoi est arrête plus d'une heure par la retraite de Troupes de toutes armes ; puis, par tous chemins, dès qu'il peut se porter en avant, il gagne à travers champs, Condé-en-Brie et Montmirail où a lieu le rassemblement du Groupe des Divisions de réserve.

Le 4, à Hochecourt, Sud de Montmirail, le Capitaine Commandant rend compte des événements au Général Commandant le Groupe des D. I. de réserve qui approuve les mesures prises et demande un rapport écrit, puis, la Compagnie est dirigée sur Beauchery où elle arrive et bivouaque le 5 à 2 heures du matin. Le Capitaine Commandant reçoit l'ordre de reconstituer son Convoi par voie de réquisitions ; le 7 septembre, il est remis à la disposition de la Ve Armée.

Les réquisitions continuent jusqu'au 11 septembre, le Convoi est alors composé de 100 voitures et 181 chevaux. A partir du 12 jusqu'au 21, le Convoi ravitaille le 18e Corps dans la région de Fismes. Le 21, il passe 73 hommes, 84 chevaux, 67 voitures au C. V. A. D. du 3e Corps et à des parcs de Génie des 10e, 3e, 18e et 1er Corps. Le 25, il fournit, dans des conditions analogues, aux C. V. A. D. 3/2 et 38 et au C. V. A. X. 4 : 48 hommes, 80 chevaux, 30 voitures.

Le 3 octobre, il passe le reste du Convoi à diverses formations et avec les quelques Gradés et hommes qui lui restent encore, le Capitaine est dirige sur le dépôt replié à Vannes. Il y arrive le 7 octobre 1914. La 26e Compagnie n'existait plus.

s) 27ème COMPAGNIE TERRITORIALE (C. V. A. D. 3/4)

Sous le commandement du Capitaine **BOISSELLER**, Lieutenant **WAMBERGUE**, Lieutenant **QUÉLIN**, la 27e Compagnie est mobilisée du 2 au 7 août à Saint-Fuscien, près d'Amiens. Débarquée le 8 à Soissons, elle est aussitôt, dirigée sur Bucy (Aisne) pour être affectée comme C. V. A. D. à la 69e Division de réserve (IIe Armée). Du 14 août au 8 octobre elle exécute journellement une série d'étapes, prenant d'abord part à la retraite générale, puis remontant vers Soissons après la bataille de La Marne. Du 6 novembre 1914 au 6 mai 1915, elle cantonne à Fère-en-Tardenois, comptant parmi les C. V. A. D. d'Armée de la Ve Armée. Après avoir stationné à Coincy, à Brécy, à Lizy-sur-Ourcq, où elle assurait l'exploitation des fourrages, elle arrive dans les régions d'Épernay et de Reims en mars 1916. Elle exécute dès lors des transports divers, en particulier pour les 52e et 30e Divisions. Le 27 août, un Détachement, assurant un transport de fascines, est fortement bombardé pendant plusieurs heures : deux chevaux sont blessés.

La 27e Compagnie est dissoute le 14 août 1916.

t) 28e COMPAGNIE

La 28e Compagnie est formée à Amiens le 3 août 1914. Sa composition, au départ, est la suivante :

- 1 Officier (Capitaine **ROBERDEAU**).
- 5 Sous-officiers.
- 5 Brigadiers.
- 122 hommes.
- 116 chevaux.
- 57 voitures.

Elle fournit les moyens de transport aux divers éléments du Q. G. de la 81e Division Territoriale et elle attelle le C. V. A. D. de cette Division. Elle comprend en outre :

- Groupe de Brancardiers.
- Ambulances.
- 1 Section d'Hospitalisation.

Elle est embarquée à Amiens le 11 août et elle arrive le même jour à Hazebrouck. Le 28 août, elle est embarquée à destination de Pont-Rémy (Pas-de-Calais), où elle débarque à pleine voie. Elle effectue dès lors une série d'étapes pour arriver dans la Seine-Inférieure, puis pour remonter dans La Somme. Le 26 Septembre, la Compagnie traverse Boyeiles, assiste à une fusillade entre les Douaniers et quelques Uhlans. Elle atteint le même jour à Saint-Léger et prend part à la bataille ; les Brancardiers ramassent les blessés qui sont transportés à Vaulx. Le 28, elle assiste aux combats de Bucquoy (Pas-de-Calais). Jusqu'au 4 octobre, toute l'unité prend part aux opérations militaires en assurant l'enlèvement des blessés ; ces derniers sont évacués sur Arras par automobiles.

A partir du 5 octobre, le Groupe de Brancardiers et l'Ambulance fonctionnent normalement. Ces éléments sont installés à La Cauchie et à Pas-en-Artois.

Dès le 12 octobre, la Compagnie exécute une série d'étapes. Embarquée à Lillers (Pas-de-Calais) le 4 novembre, elle débarque le 5 à Furnes. Elle exécute journellement des transports de blessés par un bien mauvais temps. A partir du 8 décembre, Furnes est bombardé tous les jours.

Le 17 janvier 1915, toute la Compagnie s'installe à Coxyde (Belgique). Elle continue à assurer l'évacuation des blessés. Les routes sont défoncées. Le 21, un obus tombe dans le cantonnement et tue deux chevaux. Le bombardement est quotidien.

Le Soldat **PACCOU** est cité à l'Ordre de la Division avec le motif suivant :
« Commandé pour assurer le service d'un refuge de blessés à Nieuport-Ville, s'est acquitté de cette mission périlleuse de la façon la plus élogieuse, se trouvant au milieu d'un bombardement incessant du 18 décembre 1914 au 17 janvier 1915 ».

A partir du 5 février 1915, les diverses formations de l'unité sont cantonnées à Biernes, près de Bergues. Pendant une courte période de repos, le Médecin Divisionnaire et le Médecin Inspecteur passent chacun la revue en tenue de campagne des détachements du Train du G. B. D. et de l'Ambulance. Le Capitaine **ROBERDEAU** est évacué et remplacé par le Lieutenant **BOULMIER**. Bergues est bombardée par des pièces à longue portée. Les Brigadiers **FLÉVET** et **TOURET** sont l'objet d'une citation à l'Ordre de la Division.

Le 31 août, le Médecin-chef passe la revue de sa formation. Le lendemain, la Compagnie s'embarque à Dunkerque et elle débarque à Bruay le 2 septembre.

A partir du 16 avril 1916, elle se trouve dans la région de Montdidier. Le 29 juin, ces divers éléments arrivent à Choisy-au-Bac et à Rethondes les voitures sont détachées dans les petites de secours du Puits d'Orléans, d'Ollencourt, de Bimont, Saint-Léger, MONTMACQ. Le 25 octobre, le Commandant du 13e Escadron du Train inspecte les chevaux et le matériel.

Pendant toute l'année 1917, les déplacements sont très fréquents, la Division étant alternativement engagée et mise au repos. En mai et en juillet, le G. B. D. est bombardé dans les carrières de Leury (Aisne.) par des obus de gros calibre. En juillet, le Détachement principal fournit des hommes et des chevaux pour les travaux routiers qui ne peuvent être exécutés que la nuit. Dès le mois de septembre et jusqu'à la fin de l'année, les cantonnements de la Compagnie sont bombardés par canon et par Avion (Crépigny, Jussy, etc.).

Le 18 janvier 1918, le Sous-lieutenant ***DUPREY*** (Commandant la Compagnie, 16 hommes de Troupe, un fourgon et un fourgon-forge se rendent au Q. G. de la 1ère D. C. P. à VIC-sur-Aisne où ils sont affectés définitivement, étant entendu que le détachement principal du Train sera désormais constitué au Q. G. de la Division. L'Adjudant prend le commandement du détachement du G. B. D.

Le 23 mars, la Division est en action : le Détachement du Q. G. et l'Ambulance 1/81 sont à Salency (Oise) ; le G. B. D., à la Rue de Caumont, fonctionne de concert avec l'Ambulance 4/13. Le 24, la poussée allemande oblige la Compagnie à se replier, à partir de minuit. Le 25, l'avance de l'ennemi continue et le détachement du Q. G. recule jusqu'à Ollancourt. Le 26, l'effort allemand est brisé par la résistance acharnée de nos Troupes ; le G. B. D. arrive à Tracy-le-Mont (Oise), dans la nuit. Les jours qui suivent sont marqués par de violents bombardements de jour et nuit par canon et par Avion.

Ambulances sont à VANDELICOURT (Oise), sauf les postes avancés.

Dans la nuit du 8 au 9 juin, l'Offensive allemande est déclenchée (obus et gaz). Les formations de la 28e Compagnie se replient sur Lachelle (deux chevaux tués). Le 10, la bataille continue, acharnée ; l'ennemi avance toujours ; la Compagnie recule jusqu'à Montplaisir, sous le bombardement.

Le 11 juin, la Division est relevée. La Compagnie s'embarque à Clermont le 16 et elle débarque à Vitry-Ville le lendemain.

Le 4 juillet, les divers Détachements font mouvement pour se rendre à Élise, le P. C. de la Division se trouvant près de la route de Sainte-Menehould à Chaudefontaine. Le 17 août, les bivouacs sont installés à Saint-Hilairemont et Mafrecourt.

Après une série de déplacements, la Compagnie se trouve à Wassy le 5 décembre. Le 26 décembre, elle est à Wesserling (Alsace). Le 6 janvier 1919, elle est à Colmar.

Elle est dissoute le 10 février 1919.

u) 29e COMPAGNIE

Composition : 4 Officiers (Capitaine **SPRENGEL**, Sous-lieutenant **DELAROQUE**, Monsieur le Vétérinaire Aide-major de 2e classe **De COËTIOGEN,** Monsieur l'Officier d'Administration de 2e classe *DROZ*). 300 hommes, 270 chevaux, 88 voitures.

La Compagnie constitue un parc d'Artillerie qui, à, la date du 11 septembre 1914, stationne dans L'Eure. Du 12 septembre au 5 novembre 1914, le parc est en mouvement dans La Somme (Amiens, Bayencourt, etc.), dans le Pas-de-Calais, dans le Nord.

Le 5 octobre 1914 le parc d'Artillerie est constitué en C. V. A. D. En septembre 1916, la Compagnie s'embarque à DUNKERQUE, à destination de QUIMPERLÉ, ou elle est dissoute.

v) 30e COMPAGNIE C. V. A. D. 170

Sous le commandement du Capitaine JACQUEMIN, et à l'effectif de 4 Officiers, 100 hommes, 130 chevaux, 60 voitures, elle arrive à Soissons le 22 mai 1917.

Elle opère ensuite dans les VOSGES et en Champagne.

w)31e COMPAGNIE

La 31e Compagnie formée le 25 décembre 1916, constitue l'U. T. N° 2, sous le commandement du Lieutenant **DEMIAUTTE.**

Son organisation est la suivante : 3 Officiers, 243 hommes, 443 chevaux, 126 voitures.

Dès sa formation, l'unité est divisée en deux fractions l'une est mise à la disposition du 37e

C. A., à Ville-Savoir (Aisne), l'autre est affectée au 38e C. A., à Champillon (Marne). Le 20 janvier 1917, les lieux fractions sont réunies à la Ville-au-Bois, près de Jonchery et elles sont mises à la disposition du G. P. A. N° 5. Le 11 février, la Compagnie est divisée en 5 Détachements, mis respectivement à la disposition de Batteries d'Artillerie à pied, à Chenay, Vaux-Varennes, Bouffignereux, Moulin-Rouge, Ventelay.

Le 26 avril, l'U. T. N°2 bivouaque dans les bois près de Trigny (Marne), et elle est mise à la disposition de l'Artillerie pour le ravitaillement en munitions.

Le 1er octobre, le Lieutenant **FONTAINE** est blessé par les éclats d'une bombe d'Avion. A partir du 12 avril, la Compagnie exécute des transports de munitions et de matériel d'Artillerie, dans la région de Courcelles (Aisne). Dès le 4 mai, l'unité, cantonnée à Bazoches, assure le Service du Génie.

Le 27 mai, Bazoches est bombardé et soumis à une émission de gaz. L'U. T N° 2 quitte cette localité à 16 heures sous un violent bombardement ; tandis qu'elle se dirige sur Jouaignes (Aisne) la colonne est mitraillée pendant, le trajet par 10 Avions ennemis ; deux chevaux seulement sont blessés. Au milieu de la nuit, le convoi traverse Fère-en-Tardenois bombardé par les Avions ennemis. Il s'arrête enfin à Mont-Saint-Père (Aisne) le lendemain à 10 heures, après avoir marché pendant 18 heures.

Après une journée de repos, la Compagnie se dirige sur Antilly (Oise) où elle arriva le 4 juin ; elle est aussitôt mise à la disposition de la Xe Armée pour le transport des munitions.

A partir du 4 Juillet, nous la trouvons bivouaquée à 500 mètres au Sud de la gare de Rethondes (forêt de Compiègne) et elle obtient les citations suivantes :

M. BESNOIT Auguste, Sous-lieutenant :
« A sous un violent bombardement de son cantonnement, assuré le chargement de toutes ses voitures et constamment maintenu l'ordre dans sa colonne souvent mitraillée par les Avions ennemis ».

Maréchal des Logis HIOT (**Alexandre René),** classe 1898 :
« A aidé le Commandant du détachement à maintenir l'ordre et à effectuer le chargement du matériel sous un violent bombardement ».

Conducteur de 1ère classe BOQUET, (Albert Antonin), classe 1899 :
« Ne pouvant correspondre par téléphone avec l'unité, devant donner des ordres, est allé à cheval à cette unité en traversant une localité violemment bombardée, a continué à assurer la liaison dans des conditions souvent difficiles. »

L'U. T. N° 2 quitte Rethondes le 22 septembre ; elle est embarquée à NOYON le 24 ; elle débarque à Vuyemburg et se rend à Melenval (Belgique) où elle est mise à la disposition de la IIIe Armée pour le transport des munitions. Le 6 octobre, un détachement de 20 chariots de parc, sous le commandement du Maréchal des Logis **LERMUZEAUX** éprouve les pertes suivantes : 2 Conducteurs blessés, 8 chevaux tués ou blessés. 1 chariot de parc démoli. Le Maréchal des Logis **LERMUZEAUX** est l'objet de la citation suivante à l'Ordre de l'Armée:
« Étant Chef d'un important détachement avait reçu l'ordre de conduire des munitions d'une gare dans un dépôt voisin ; pendant le transport, un obus éclata au milieu de la colonne, blessa deux Conducteurs, et tua 5 chevaux. Grâce à son sang-froid et à son tact habituel, a

su éviter une panique dans sa colonne et continuer en bon ordre le déchargement qu'il avait entrepris. »

La Compagnie quitte Melenval le 24 octobre pour faire en Belgique les étapes suivantes : Ypres, Roulers, Marbecke, Louvain. Elle est dissoute le 6 Janvier 1919.

x) 32e COMPAGNIE

La 32e Compagnie C. V. A. D. N° 7 provient des éléments de la 1ère Compagnie et son historique est compris dans celui de cette Compagnie.

y) 53e COMPAGNIE (Compagnie d'Âniers)

La 53e Compagnie est constituée le 14 février 1917, à l'effectif de 300 hommes, 1.500 bourriquots, sous le commandement du Sous-lieutenant **LÉVEILLÉ**.

Elle est affectée à la IIe Armée où nous la trouvons répartie de la façon suivante :

- 5 Sections à Verdun.
- 1 Section à Rupt-en-Woëvre
- 1 Section DIEUE.
- 1 Section au bois-bourru.
- 1 section au bois de Bethelainville.
- 1 section camp de la Sourée.
- 1 section camp Dervin.
- 1 section camp des Vignettes.

Elle est dissoute le 1er février 1919.

z) 55e COMPAGNIE

La 55e Compagnie est constituée le 11 janvier 1916, à l'effectif suivant :

- 1 Officier (Lieutenant **DECAUDIN**).
- 129 hommes de Troupe.
- 93 Subsistants.
- 120 chevaux.
- 150 voitures.

Elle comprend :

- Le détachement principal du Train du Q. G. de la 4e D. I., le G. B. D. N° 4.
- Les Ambulances 5/2 et 6/2.
- La Section d'Hospitalisation 6/2.

Elle opère d'abord dans La Meuse. Elle essuie des pertes sérieuses à Verdun, en hommes et chevaux tués ou blessés.

Elle passe la deuxième partie de l'année 1916 dans L'Oise et dans La Somme.

En 1917, elle travaille avec activité dans La Marne et dans L'Aisne.

Au début de l'année 1918, les diverses formations de la Compagnie sont à Verdun. Au mois de mai, elle retourne dans L'Oise. A partir du 1er juin, elle subit de nouveau quelques pertes par éclats d'obus. En août, elle est dans L'Aisne ; puis elle se rend en ARGONNE.

Elle séjourne à LUNÉVILLE en octobre. A partir de 1er mai 1919, elle cantonne à MÉZIÈRES, en attendant sa prochaine dissolution.

aa) 70e COMPAGNIE

La 70e Compagnie est fournie le 1er mai 1916 à Longevllle (Meuse) sous le commandement du Lieutenant **SYLVESTRE**.

Elle comprend des Formations Sanitaires de la XIe Armée, savoir : 37 Ambulances, 31 Sections d'Hospitalisation, 1 Hôpital d'Évacuation. Le G. M. R. 30 est rattaché à la 70e Compagnie à la date du 1er janvier 1917.

L'unité est dissoute le 1er février 1919.

bb) 80e COMPAGNIE

La 80e Compagnie constitue tin G. M. R sous le commandement des Lieutenants **De PORTE** et **CAILLAL.**

Elle stationne dans le Nord (Rexpoëde, Rosendaël) et dans L'Aisne (Pisseleu).

Elle est dissoute le 31 juillet 1919.

cc) FORMATIONS AUTOMOBILES

Les unités Automobiles de l'Escadron ne peuvent, faute de renseignements suffisants, faire l'objet d'un historique particulier, si succinct soit-il. Elles ont d'ailleurs, comme toutes celles des autres Escadrons, effectué des transports de toute nature, matériel divers et Troupes. Elles peuvent s'enorgueillir du grand rôle joué par le Service Automobile à Verdun (Voie Sacrée), dans La Somme et dans la campagne de France, en 1918.

Les immenses et inoubliables services, rendus par les Formations Automobiles, sans lesquelles la ***« Victoire »*** n'eût pas été possible, font l'objet d'un travail d'ensemble et de nombreuses publications connues de tous. L'Automobiliste a été lui aussi un bon artisan de la ***« Victoire ».***

dd) NÉCROLOGIE

Il nous faut, avant de terminer, accomplir un pieux devoir :

I. Chef d'Escadron LHOMME, Commandant le 2e Escadron du Train, du 11 octobre

1913 au 16 janvier 1918.

« Le 2 août 1914, l'Escadron avait pour Chef, le Commandant LHOMME, Chef parfait, bienveillant, sans faiblesse et d'une impartialité absolue, il avait su s'attirer la respectueuse sympathie de ses subordonnés et s'attacher tous ceux qui avaient la bonne fortune de travailler plus intimement près de lui.
Parti, en août 1914, avec le 2e Corps d'Armée, dont il commandait le Convoi et les Détachements du Train, il a fait avec lui, la majeure partie de la campagne.
Les fatigues subies, la perte d'une fille tendrement aimée et l'incertitude de la lutte ont atteint dans ses formes vives ce père inconsolable, fervent patriote et vaillant Officier. Esclave du devoir, peu ménager de son travail et de ses forces, il est décédé le 16 janvier 1918, à peine âgé de 56 ans.
Sa perte a été vivement et profondément ressentie au 2e Escadron. Que sa famille éplorée nous permette de lui adresser ici l'hommage de notre entière sympathie et l'assurance de la grande part que nous prenons à sa légitime douleur. »

II. Capitaine DUCHENOIS, Commandant du Dépôt du 2 août 1914 au 10 juin 1917.

*« Le 2e Escadron n'a pas à regretter seulement la perte d'un Chef aimé et respecté, il faut aussi noter, hélas ! Le décès survenu après guerre du Capitaine **DUCHENOIS**, Major avant 1914 et Commandant du dépôt jusqu'au 19 juin 1917. La guerre, brutalement déclarée, son fils jeune Saint-Cyrien est parti avec la promotion de l'Assaut « en casoar et gants blancs ». Ce sacrifice sublime des jeunes héros s'est aggravé pour le fils **DUCHENOIS** du fait qu'on n'a jamais su ce qu'était devenu le jeune et ardent Saint-Cyrien — holocauste sublime à un idéal, qui a eu pour résultat incontestable de revivifier les cœurs au moment où tout pouvait porter, sinon au désespoir — du moins au doute. — La nation qui possédait de tels et si jeunes professeurs d'héroïsme ne pouvait être vaincus et la France a été victorieuse. Nul doute que cette incertitude sur le sort d'un fils tendrement chéri n'ait influé largement et que jointe aux fatigues d'une mobilisation pénible et d'un commandement de dépôt très absorbant, elle n'ait contribué grandement au décès survenu après sa retraite, le 14 Janvier 1922, à Paris. Que sa veuve et sa fille éplorées reçoivent ici nos condoléances attristées, l'assurance de notre entière sympathie et du souvenir inaltérable que nous garderons de leurs chers disparus (père et fils). »*

III. Lieutenant WAMBERGHE, détaché dans l'Aviation.

*« Après ces deux anciens Commandants de l'Escadron et du Dépôt, il faut signaler la mort du Lieutenant **WAMBERGUE**, survenue en 1918, en ITALIE.*
*Après la dissolution du convoi C. V. A. D. 3/4 de la 60e D. I. dont il faisait partie, le Lieutenant **WAMBERGUE**, débordant de vie et de jeunesse, demandait à être détaché dans l'Aviation ; ce qui lui fut accordé en octobre 1916. Il fut envoyé en Italie et un certain découragement, à la suite d'accidents graves imputables à la fatigue des appareils, citant emparé du personnel volant, il fallait réagir. Dans ce but, et afin de ramener la confiance, le jeune Aviateur entreprit, de faire voler avec lui et successivement tous les Pilotes de l'Escadrille, mais le destin lui fut contraire : un jour, l'Avion s'abattit sur le sol : « **WAMBERGUE** fut tué net. » Il avait 27 ans.*
Comment oublier, dès qu'on l'avait connu, ce superbe jeune homme, aux allures dégagées, à la physionomie si franche et si ouverte, qu'elle attirait immédiatement et comme instinctivement la sympathie.
Certes ! Le deuil est encore plus cruel pour sa famille et son admirable mère, à qui pour les

*services rendus pendant la guerre a été décernée « **La Médaille de la Reconnaissance Française** » et devant laquelle nous nous inclinons avec respect.*
Qu'elles nous permettent toutefois de nous associer à leur douleur et de leur affirmer que nous conserverons fidèlement le souvenir du jeune et brillant Officier, trop tôt enlevé à l'affection des siens et de ses camarades, devenus bien vite ses amis, dès le premier contact avec son âme si pure et si loyale. »

IV.

Nous terminerons cette nécrologie en adressant à toutes les familles de nos chers disparus pour lesquels nous ne pouvons songer à un rappel individuel, nos condoléances les plus sincères et les plus sympathiques et en les assurant que leur souvenir sera pieusement et fidèlement conservé au 2e Escadron.

****

2e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

VII. LISTE DES MILITAIRES DE L'ESCADRON. DÉCÉDÉS AU COURS DE LA GUERRE 1914-1818

1) TUÉS ET DÉCÈDES DES SUITES DE BLESSURES DE GUERRE.

Officiers

141 Lieutenant **VAMBERGUE** Jean, détaché au 2e Groupe d'Aviation.

Sous-officiers

327 Adjudant **DUCOUDRAY** Edmond, 13e Cie, 24 avril 1916.
118 Maréchal des Logis **MARION** Louis, détaché au 2e, 18 mai 1917.

Brigadiers et Conducteurs

	Grade	Nom et prénoms	Compagnie	Date de dc
20	Brigadier	**LENGLET Alfred**	3e Compagnie	18 février 1915.
133	»	**DUNAT Louis**	70e Compagnie	3 septembre 1917.
10	Conducteur	**RIBIER Louis**	5e Compagnie	27 décembre 1914.
12	»	**MALTSSIER Paul**	détaché au 3e Chass. Indig.	16 septembre 1914.
14	»	**DUPAS Alfred**	4e Compagnie	27 janvier 1915.
17	»	**FATZ François**	21e Compagnie	15 février 1915.
22	»	**JORET Jean-Baptiste**	9e Compagnie	21 février 1915.
29	»	**CRAUET Ernest**	27e Compagnie	2 mai 1915.
42	»	**LEPETIT Jean**	23e Compagnie	4 mai 1915.
41	»	**BONNET Eugène**	2e Compagnie	29 août 1915.
47	»	**HORDOIR Henri**	5e Compagnie	17 juin 1915.

	Grade	Nom et prénoms	Compagnie	Date de dc
50	»	**PFEUTI Alphonse**	détaché au G. G. 3e Div. Inf.	2 octobre 1915.
51	»	**GAUDEFROY Paul**	6e Compagnie	12 novembre 1915.
57	«	**FIDRY Joseph**	28e Compagnie	21 décembre 1915.
62	»	**FOUBRAGE François**	41e Compagnie	8 avril 1916.
63		**CITERNE Pierre**	8e Compagnie	7 mai 1916.
65	»	**CHÂTELAIN Georges**	5e Compagnie	26 avril 1916.
70	»	**PECOUERY Achille**	21e Compagnie	17 juin 1916.
77	»	**DERECPRE Gaston**	11e Compagnie.	20 août 1916
80	»	**GUILBERT Alfred**	5e Compagnie	29 septembre 1916.
81	»	**RAFFALI Nicolas.**	8e Compagnie	8 septembre 1916.
87	»	**LEFRANÇOIS Jules**	détaché G. V. C. Subd. Beau	4 nombre 1916.
99	»	**CREVEL Paul**	53e Compagnie	24 février 1917.
104	»	**Le ROULLEY Désiré**	53e Compagnie	24 février 1917.
105	»	**LEMOINE Henri**	31e Compagnie	29 mars 1917.
108	»	**GUENAIS Louis**	31e Compagnie	16 avril 1917.
109	»	**DOUDOUX Jean-Baptiste**	31e Compagnie	16 avril 1917.
110	»	**GAUBIAC Félix**	31e Compagnie	16 avril 1917.
111	»	**MARTIN Gabriel**	53e Compagnie	24 février 1917.
112	»	**BULTEL Gustave**	2e Compagnie	14 avril 1917.
115	»	**PAULHAN François**	55e Compagnie	29 avril 1917.
116	»	**GÉMARD René**	1ere Compagnie	7 mai 1917.
120	»	**BREILLY Augustin**	31e Compagnie	1 mai 1917.
124	»	**COLSON Alphonse**	53e Compagnie	5 août 1917.
125	»	**BOSC Valentin**	70e Compagnie	21 août 1917.
129	»	**JAGOUDEL Jean**	53e Compagnie	3 septembre 1917.
130	»	**BOUFFET Alphonse**	8e Compagnie	24 septembre 1917.
132	»	**ROUFFIGNAC Marcel**	25e Compagnie	22 septembre 1917.
135	»	**POUCHET Albéric**	53e Compagnie	24 août 1917.
137	»	**LEBOCQ Eugène**	8e Compagnie	29 septembre 1917.
139	»	**LEVASSEUR Maurice**	8e Compagnie	23 décembre 1917.
142	»	**CARTAL Marcelin**	22e Compagnie	23 janvier 1918.
14b	»	**POUSSIN François**	53e Compagnie	1er avril 1918.
152	»	**PONCELET Raoul**	53e Compagnie	20 juillet 1918
104	»	**SAUREL Victor**	4e Compagnie	7 juillet 1918.
104	»	**CABROL Pierre**	32e Compagnie 1D	juillet 1918
104	»	**MARONDE Pierre**	32e Compagnie	20 juillet 1918
104	»	**DUCOINT Jules**	8e Compagnie	26 juillet 1918.
162	»	**LESAGE Eugène**	32e Compagnie	31 juillet 1918.
166	»	**ANIMOT François**	32e Compagnie	5 septembre 1918.
174 bis	»	**AMISSE François**	32e Compagnie	30 octobre 1918.
179	»	**BOISSET Arthur**	32e Compagnie	15 novembre 1918.

2) DÉCÈDÉS DES SUITES DE BLESSURES EN SERVICE COMMANDÉ

195 Conduct. **LAFAYE François**, 40e Compagnie, 5 avril 1919.

3) DÉCÉDÉS DES SUITES DE MALADIE

Officiers

140	Chef d'Escadron	**LHOMME Jules**		16 janvier 1918.
183	Lieutenant	**DECAUDIN Victor**	55e Comp.	19 novembre 1918.
95	Vétérinaire	**PASSET Eugène**	Dépôt chevaux	11 févr. 1917.

Sous-officiers

190	Adjudant	**MICHAUX Frédéric**	1ère Compagnie	25 octobre 1918.
126	Mar. des Log	**DEHOCHE Gaston**		4 avril 1915.
148	»	**GUILBOT Georges**	23e Compagnie	5 avril 1918.
169	»	**THUMEREL Abel**	40e Compagnie	1er mars 1916.

Brigadiers et Conducteurs

41	Brigadier	**BROCHARD Alexandre**	22e Compagnie	11 septembre 1915.
53	»	**DELACOURT Charles**	Groupe Automobile	20 novembre 1915.
58	»	**LAYE Victor**	3e Compagnie	7 février 1916.
60	»	**FIEVET Arthur**	28e Compagnie	24 février 1916.
92	»	**PERIE Émile**	41e Compagnie	18 Janvier 1917.
114	»	**BISIAUX Célestin**	Dépôt G. V. C.	29 mars 1917.
151	»	**GRAUGNART Iréné**	40e Compagnie	15 juillet 1918.
189	»	**BUIRON Denis**	7e Compagnie	27 octobre 1918.
201	1ère classe	**ROUSSEAU Ernest**	28e Compagnie	26 décembre 1918.
202	»	**PAGES Eugène-François**	T. M. 1020	22 mai 1919.
45	Conducteur.	**LAFOREST Alphonse**	8e Compagnie	4 septembre 1915.
46	»	**GUIGNET Lucien**	40e Compagnie	29 septembre 1915.
48	»	**BOUCHEZ Jules**	22e Compagnie	3 octobre 1915.
49	»	**FONTAINE Achille**	4e Compagnie	7 octobre 1915.
52	»	**LANGLOIS Eugène**	2e Compagnie	13 novembre 1915.
54	»	**MARLE Octave**	Détaché aux Spahis	7 mars 1915.
55	»	**NORMAND Charles**	1ère Compagnie	19 décembre 1915.
56	»	**ROBIC Mathurin**	22e Compagnie	3 janvier 1916.
59	»	**BOUVRANDE Maurice**	8e Compagnie	9 février 1916.
61	»	**QUIOT Albert**	22e Compagnie	14 mars 1916.
64	»	**BOULANGER Maurice**	8e Compagnie	11 mai 1916.
66	»	**MOREAU Louis**	4e Compagnie	27 avril 1916.
67	»	**DEQUEN Adolphe**	1ère Compagnie	24 mai 1916.
68	»	**GUINARD Pierre**	11e Compagnie	24 mai 1916.
69	»	**BELVERGE Henri**	en captivité	16 mai 1916.

71	»	**MARTIN Émile**	5e Compagnie	24 juillet 1916.
72	»	**ROBIN Prosper**	8e Compagnie	20 juin 1916.
73	»	**TEXIER Joseph**	41e Compagnie	8 août 1916.
74	»	**PETRE Auguste**	41e Compagnie	18 mai 1916.
75	»	**GRAUET Paul**	Détaché à St-Gobain	14 septembre 1916.
76	»	**QUENTIN Charles**	41e Compagnie	19 septembre 1916.
78	»	**FAUVELLE Eugène**	4e Compagnie	7 octobre 1916.
79	»	**MOULIN Henri**	70ère Compagnie	13 août 1916.
82	»	**CHOLET Armand**	G. V. C. 51e R. I.	29 avril 1916.
83	»	**SONNET Gustave**	40e Compagnie	10 novembre1916.
84	»	**DESCLAUX André**	23e Compagnie	15 octobre 1916.
85	»	**SERNG Joseph**	41e Compagnie	21 juillet 1916.
86	»	**DESSEAUX Firmin**	5e Compagnie	18 novembre 1916.
88	»	**GAUTHIER Pierre**	4ère Compagnie	4 novembre 1916.
89	»	**DESCOURTILS Edmond**	1ère Compagnie	15 décembre 1916.
90	»	**ALMON Henri**	5e Compagnie	3 janvier 1917.
91	»	**DUGROSPREZ** Charles	41e Compagnie	20 octobre 1916.
93	»	**LEROY Louis**	2e Compagnie	19 novembre 1916.
94	»	**KIEFFEN Jean**	40e Compagnie	27 janvier 1917.
96	»	**HERVÉ François**	40e Compagnie	4 février 1917.
1	»	**FRANÇOIS Ernest**	23e Compagnie	11 août 1914.
1bis	»	**THIEFFRIES de LAYENS Hubert**	5e Compagnie	14 octobre 1914.
2	»	**SARAZIN Henri**	1ère Compagnie	19 octobre 1914.
3	»	**TURBERT Flavien**	21 octobre 1914.	
4	»	**VILETTE Auguste**	5e Compagnie	11 novembre 1914.
5	»	**PALLUEL Gaston**	5e Compagnie	28 novembre 1914.
6	»	**MARCOTTE Léon**	27e Compagnie	8 décembre 1914.
7	»	**ORIOT Albert**	8e Compagnie	6 janvier 1915.
8	»	**DUBUS Louis**	9e Compagnie	28 décembre 1914.
9	»	**PECQUET Moïse**		1er novembre 1914.
11	»	**MARTIN Vulfran**	2e Compagnie	24 mai 1915.
13	»	**VILETTE Fernand**	Groupe de Brancardiers	16 mai 1915.
15	»	**PRÉVOST Gaston**	4e Compagnie	15 janvier 1915.
16	»	**MAITRE Victor**	4e Compagnie	15 février 1915.
18	»	**PETIT Alfred**	40e Compagnie	11 février 1915.
19	»	**BÉGUIN Théothime**	24e Compagnie	16 février 1915.
21	»	**TITEUX Marie**	Groupe Automobile	1er avril 1915.
23	»	**PLAVOET César**	1ère Compagnie	3 mars 1915.
24	»	**MARICHAUX Constantin**	41e Compagnie	26 mars 1915.
25	»	**ROTIER Maximilien**	Convoi Automobile	3 avril 1915.
26	»	**DESPLANQUES Charles**	G. P. 48e D. I.	21 avril 1915.

27	»	**PATTE Jules**	23e Compagnie	15 février 1915.
28	»	**MARNEUR Henri**	9e Compagnie	1er mai 1915.
30	»	**SIGAS Jean-Baptiste**	3e Compagnie	10 mai 1915.
31	»	**DARDAIGNE Bénédict**	41e Compagnie	15 mai 1915.
32	»	**DIGNOCOURT Jules**	41e Compagnie	18 avril 1915.
33	»	**MILLOT Gabriel**	1ère Compagnie	7 mai 1915.
34	»	**LEDOUX Georges**	40e Compagnie	3 novembre 1915.
35	»	**FROMENT Albert**	8e Compagnie	1er juin 1915.
36	»	**MOREAU Jules**	5e Compagnie	5 juin 1915.
37	»	**CHAPELIER Gaston**	23e Compagnie	1er juin 1915.
38	»	**BOUCHEZ Jules**	27e Compagnie	3 juin 1915.
39	»	**MAHOUDEAUX Georges**	4e Compagnie	15 juin 1915.
40	»	**PRUDHOMME Jules**	9e Compagnie	6 juillet 1915.
44	»	**ROUSSEL Pierre**	41e Compagnie	30 août 1915.
97	»	**BEYNET Etienne**	55ère Compagnie	31 janvier 1917.
98	»	**GEST Jules**	23e Compagnie	1er février 1917.
100	»	**DOUSSIN Jules**	41e Compagnie	28 février 1917.
101	»	**TELLIER Albert**	G. V. C. Sud-Abbeville	14 mars 1917.
102	»	**ROMAGNON Grégoire**	70e Compagnie	12 février 1917.
103	»	**BELISON Gabriel**	22e Compagnie	26 février 1917.
106	»	**BALCON Joseph**	41ère Compagnie	31 mars 1917.
107	»	**FOURNIER Denis**	31e Compagnie	16 avril 1917.
113	»	**GALLOIS Pierre**	4e Compagnie	25 avril 1917.
117	»	**GUILLEMEAIN Arthur**	1ère Compagnie	11 juin 1917.
119	»	**PUTIN Paul**	28e Compagnie	17 mai 1917.
121	»	**LARTILLET Jean-Baptiste**	41me Compagnie	29 juillet 1917.
122	»	**LE MOING Pierre**	41e Compagnie	11 août 1917.
123	»	**CHAUVEL François**	40e Compagnie	6 août 1917.
131	»	**MULLER Édouard**	1ère Compagnie	1er octobre 1917.
128	»	**NOUVIALLIE Jean-Baptiste**	21e Compagnie	13 juillet 1917
134	»	**FIEVET Théothime**	23e Compagnie	5 novembre 1917
136	»	**CAR.ETTE Arthur**	41e Compagnie	19 octobre 1917.
138	»	**PENSIVY Louis**	41e Compagnie	4 décembre 1917.
146	»	**LEVE Alfred**	C. H. R.	6 janvier 1917.
144	»	**FEUILLAS Hippolyte**	55e Compagnie	23 février 1918.
145	»	**VESTER Victor**	41e Compagnie	14 août 1914.
141	»	**BAUDOIN Jules**	23e Compagnie	13 mai 1918.
148	»	**SUEUR Eugène**	40e Compagnie sursis	25 février 1918.
150	»	**GÉRARD Henri**	40e Compagnie	21 avril 1918.
152	»	**JACQ François**	M. O. A. LOIRE I	28 août 1918.
156	»	**PONLAIN Gustave**	Usine Panhard	28 décembre 1915.
157	»	**MOREL Paul**	T. M. 201	4 octobre 1916.
158	»	**MOREL Joseph-Gaston**	40e Compagnie	5 septembre 1918.

163	»	**BRAULT Louis**	70e Compagnie	20 septembre 1918.
164	»	**DEFOSSE Victor**	5e Compagnie	24 septembre 1918.
165	»	**VILLEBASSE Alfred**	23e Compagnie	25 septembre 1918.
167	»	**HARDES Antoine**	70e Compagnie	2 octobre 1918.
168	»	**PERNON Camille**	T. M. 202	20 août 1917.
170	»	**MACHY Gaston**	41e Compagnie	5 avril 1917.
171	»	**BOUCHER Louis**	70e Compagnie	20 septembre 1918
172	»	**MOURIER Laurent**	53e Compagnie	28 octobre 1918.
173	»	**BALAYSSAC Jean**	23e Compagnie	30 octobre 1918.
174	»	**CHIVOT Riquier**	5e Compagnie	5 octobre 1918.
175	»	**LEQUEN Eugène**	1ère Compagnie	19 octobre 1918.
176	»	**TABARLET Jean**	70e Compagnie	15 octobre 1918.
177	»	**DIEU Virgile**	23e Compagnie	16 novembre 1918.
178	»	**CONSTANT Marcel**	32e Compagnie	15 novembre 1918.
180	»	**MICHAUX Frédéric**	1ère Compagnie	25 octobre 1918.
181	»	**BEUX Yves**	40e Compagnie	2 décembre 1918.
182	»	**WATIER Auguste**	8e Compagnie	23 novembre 1918.
184	»	**SUFFREN Albert**	7e Compagnie	1er octobre 1918.
185	»	**BOURLIER Alexandre**	8e Compagnie	3 octobre 1918.
186	»	**CANAUD Jean-Baptiste**	28e Compagnie	19 décembre 1918.
187	»	**GUIHO Pierre**	55e Compagnie	22 décembre 1918
188	»	**VAILLANT Georges**	28e Compagnie	7 janvier 1919.
191	»	**ARNAULT Adrien**.	. 8e Compagnie	6 février 1919
192	»	**LEFEBVRE Jules-Eloi**	53e Compagnie	1er février 1919.
193	»	**DELETRE Florimond**	80e Compagnie	23 janvier 1919.
194	»	**FOUCARD Georges Albert**	T. M. 1020	27 janvier 1919.
196	»	**BOUDJEMA Saïd**	23e Compagnie	2 mars 1919.
197	»	**DELAIDDE Émile**	5e Compagnie	5 mars 1919.
198	»	**VERMARE Joseph-Pierre**	T. M. 1020	9 janvier 1919.
199	»	**MALAMAIRE Joséphin**	31e Compagnie	1er mars 1919.
200	»	**POIRIER Jean**	40e Compagnie	29 mai 1919.
203	»	**MALICK Jean-André**	T. B. 4	29 mars 1919.
204	»	**ESPIENSSAS Gabriel**	55e Compagnie	16 juin 1919.

4) DÉCÉDÉS DANS LEURS FOYERS APRÈS RÉFORME OU DÉMOBILISATION

a) Réformés

Nom	Prénoms
MERCIER	**Albert**.
SAVREUV	**Arthur.**
LE GURENALEC	**G.**
BOULIVET	**Edmond.**
GRELAND	**Ludovic.**
ALLIER	**Pierre.**
FRANÇOIS	**Joseph.**

b) Démobilisés décédé dans leurs foyers

Nom	Prénoms
MERCIER	Fernand.
BRETET	Etienne.
MANNEQUIN	Robert.
DORNE	Florentin.
MOUREZ	Joseph.
LEVEQUE	Henri.
DUCHAUSSOY	Charles.
LEFEBVRE	Alcide.
BIENFAIT	Paul.
PETITFRERE	Alcide.
MEUNIER	Paul.
ANDRÉ	Charles.
PERDEREAU	Denis.
MANIER	Camille.
SUBLIER	Louis.
FERRAND	Jean.
LABORIE	Hyppolite.
PERENNEC	Louis.
CHATONNAT	Henri.
MARTY	Jean.
BOUILLE	Jules.
LEMONNIER	Louis.
MAITRE	Camille.
MORET	Albert.
LOURME	Louis.
LECALLO	Olivier.
DUBOIS	Paul.
LABRO	Georges.
LAVOIX	Jean,
LE ROUX	Hyacinthe
FlNOT	Hubert.
MALBERT	André.
VILLETTE	Émile.
LARUE	Raphaël.

Amedinamil

VIII. CONCLUSION

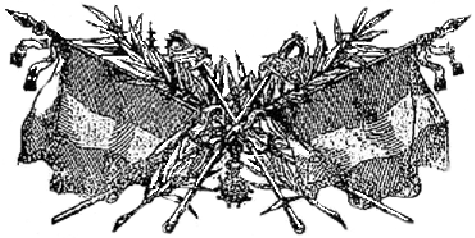
Ce petit historique, dans lequel ont été condensés quelques renseignements complémentaires sur l'arme du Train, sera précieusement conservé par tous les anciens du 2e Escadron. Ils y puiseront la certitude que les Troupes du Train ont largement gagné, par les immenses

services rendus depuis leur création, d'être classées parmi les armes, distinction qui leur fut accordée par leur loi, organique du 13 mars 1875, qui régit mettre notre organisation militaire.

Quand on a l'insigne honneur d'avoir pour patrie ***« La FRANCE »*** et d'avoir fait son devoir tout entier, là où le sert vous placé, ce qui s'appelle ***« servir »***, on a le droit et le devoir d'être ***« fier »*** autant que quiconque.

Et si demain, notre chère Patrie était encore menacée, on verrait comme hier et comme toujours, aux heures sombres, ses enfants exaltés par le plus pur patriotisme, acquérir « à l'appel aux armes », décidés au Sacrifice suprême pour défendre son intégrité territoriale, sauver l'âme de la France et maintenir le rayonnement de son Génie.

Ainsi n'auront pas été vains les immenses pertes subies et le sacrifice des glorieux camarades tombés au Champ d'Honneur et auxquels nous vouerons notre pieux et fidèle souvenir.



Ancestr