

Les descendants de Sulpice

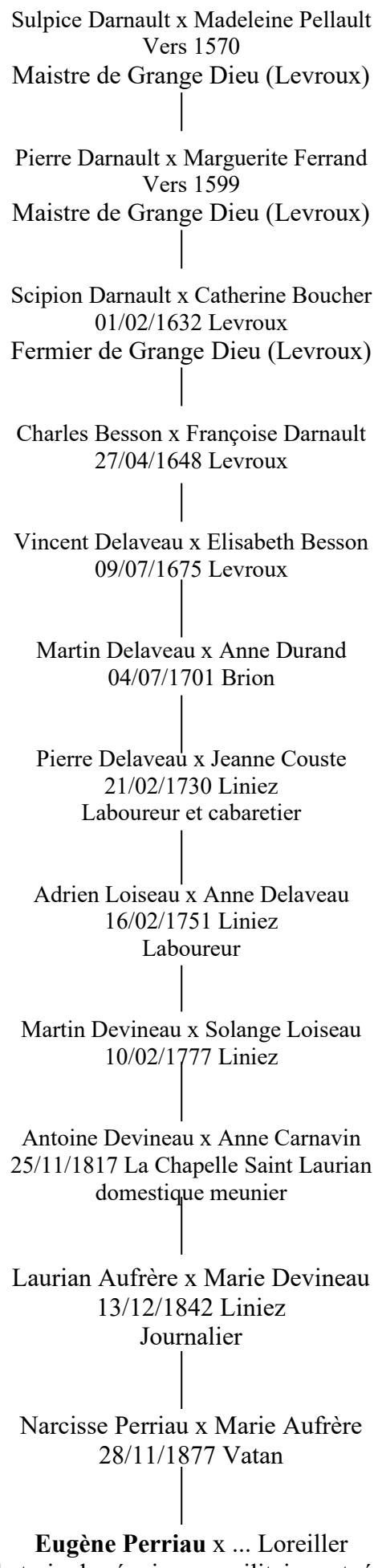


Eugène PERRIAU

x à ... Loreiller

**mort pour la France
le 26 septembre 1918
à Suippes (Marne)**

Mort pour la France



Soldat 2ème classe - 14ème Escadron de train des équipages militaires - tué à l'ennemi le 26.09.1918 à Suippes (51)

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

**14^e ESCADRON
du
Train des Équipages
MILITAIRES**



HISTORIQUE



GUERRE 1914 – 1918



PARIS
Henri CHARLES-LAVAUZELLE
Éditeur militaire
124, Boulevard Saint-Germain, 124

—
même maison à Limoges

—
1920

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

14^e ESCADRON

DU TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES

Historique (Guerre 1914 – 1918)

AVANT-PROPOS

Par note du **25 avril 1919**, le Ministre de la guerre prescrivait qu'un historique serait établi par chaque unité formant corps et devant, en principe, être maintenue en temps de paix. Le **16 mai**, le Ministre décidait l'extension de cette mesure à toutes les unités et à tous les services ayant pris part à la guerre.

Il est de toute évidence que l'historique d'un escadron du train ne peut présenter la même précision ni être écrit sur le même plan que celui d'un régiment d'infanterie, dont les compagnies, en nombre relativement restreint, formaient un tout homogène, subissaient le même sort et participaient aux mêmes événements pendant toute la durée de la campagne.

Il suffit, pour s'en rendre compte, de se rappeler que le 14^e escadron du train, composé, en temps de paix, de **trois** compagnies, mobilisait, le **2 août 1914**, **quatorze** compagnies au titre de l'escadron actif et **neuf** compagnies au titre de l'escadron territorial.

Durant le cours de la campagne, le nombre total des compagnies rattachées au 14^e escadron dépassa même cinquante unités à certaines époques, sans même faire entrer ne ligne de compte les unités automobiles administrativement rattachées à l'escadron.

Ce n'est donc point un historique qu'il y aurait lieu d'écrire, mais bien cinquante historiques : cela dépasserait le cadre qui nous est imposé.

Il ne paraît donc possible de présenter ici qu'un modeste résumé. On y trouvera de nombreuses lacunes, provenant souvent, d'ailleurs, du manque de renseignements au sujet de certaines unités. Les victimes de ces lacunes voudront bien ne pas s'en formaliser, car on peut affirmer que toutes les unités du 14^e escadron du train, aussi bien celles que nous citerons que celles qui seraient oubliées, ont fait tout leur devoir.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Modestes et utiles, elles n'ont pas toujours fait beaucoup de bruit, mais elles ont eu leur part de lauriers. Elles ont donné aussi leur part du sang versé pour l'honneur du drapeau.

En accomplissant les persévérandes besognes qui lui ont été assignées dans une guerre où la persévérance fut une vertu, le 14^e escadron du train a été à la hauteur de sa tâche et a bien le droit de revendiquer, dans la victoire, la part que personne n'oserait lui contester.

Chaque unité de l'escadron ayant eu, à la mobilisation et pendant la campagne, des rôles variés et des destinations absolument distinctes et indépendantes les unes des autres, nous donnerons, dans un premier chapitre, l'affectation des compagnies le **2 août 1914**.

Une second chapitre fera connaître, brièvement, l'historique proprement dit des principales unités ou, tout au moins, de celles sur lesquelles des renseignements précis ont pu être recueillis.

Nous terminerons par la liste des officiers, sous-officiers et conducteurs de l'escadron morts pour **la France**.

Lieutenant-colonel **GIRARD**,
Commandant le 14^e escadron du train.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

RAPIDE APERÇU D'ENSEMBLE.

Le plan de mobilisation avait prévu, avec les trois compagnies du temps de paix, la formation de 13 unités actives, de 1 compagnie automobile et de 8 compagnies territoriales, soit, au total, 22 unités. Les approvisionnements avaient été prévus seulement pour ces unités.

Du 2 août au 1^{er} septembre 1914, 32 unités ou formations hippomobiles et 36 sections automobiles ont été formées et envoyées aux armées.

Au cours de la guerre, 37 unités ou détachements hippomobiles ont été encore créés, ainsi que 77 sections automobiles, dont 44 ont été rattachées administrativement à l'escadron.

Au total, il a été formé par l'escadron : 69 unités hippomobiles ; 113 unités automobiles, dont 80 lui ont été rattachées administrativement.

Il a été constitué, en outre, 10 centuries italiennes, un certain nombre de sections télégraphiques, etc.

Le fichier de l'escadron comprenait, au **15 août 1919**, 82.000 fiches.

Au point de vue du service de la remonte, environ 20.000 chevaux et 15.000 mulets ont été reçus et expédiés aux armées, sur le **front français**, en **Orient** et en **Italie**.

Ces simples et brèves citations numériques sont suffisantes pour donner une idée de la tâche qu'a dû assurer le 14^e escadron du train.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

CHAPITRE I^{er}.

MOBILISATION DU 14^e ESCADRON DU TRAIN.

A la mobilisation, le 14^e escadron du train des équipages militaires formait deux escadrons : le 14^e escadron **actif** et le 14^e escadron **territorial** (plan XVII).

Le 14^e escadron actif se composait de 13 compagnies numérotées de 1 à 13, et 1 compagnie de dépôt, la 40^e compagnie.

Le 14^e escadron territorial comprenait 8 compagnies numérotées de 21 à 28, et 1 compagnie de dépôt, la 41^e compagnie.

Nous allons examiner successivement le rôle attribué à chacune de ces unités le premier jour de la mobilisation.

La 1^{re} compagnie (capitaine **TOURNASSOUD**) attelait la section n°1 du convoi administratif du XIV^e corps. Cette unité était à l'effectif de : 5 officiers, 292 hommes de troupe, 448 chevaux. Bien qu'une énumération de chiffres soit parfois fastidieuse, il semble nécessaire d'indiquer les effectifs de chaque unité pour permettre à chacun de se rendre compte de l'importance de l'escadron sur le pied de guerre et des difficultés, si parfaitement résolues, imposées au commandant de l'escadron et aux chefs d'unités à l'heure de la mobilisation.

La 2^e compagnie (capitaine **DUCIMETIÈRE**) formait la section n° 2 du convoi administratif du XIV^e, avec les mêmes effectifs que la 1^{re} compagnie.

La 3^e compagnie (capitaine **SIMON**) attelait la boulangerie de campagne n° 14 et son convoi. Ses effectifs étaient de : 6 officiers, 341 hommes de troupe, 519 chevaux.

La section n° 3 du convoi administratif d'armée n° 14 était formée par la 4^e compagnie (capitaine **GAMAND**) à l'effectif de : 5 officiers, 280 hommes de troupe, 424 chevaux.

La 5^e compagnie (capitaine **POUGEJOISE**), avec 4 officiers, 575 hommes de troupe, 615 chevaux, était affectée aux formations sanitaires du XIV^e corps : 8 ambulances, 6 sections d'hospitalisation, 2 groupes divisionnaires de brancardiers, 1 groupe de brancardiers de corps. Cette compagnie fournissait également le personnel et les animaux de 4 ambulances alpines.

La 6^e compagnie (capitaine **PHILIPPE**), aux mêmes effectifs que la 4^e, attelait la section n° 4 du convoi administratif d'armée n° 14.

La 7^e compagnie (capitaine **POLASTRINI**), composée de 5 officiers, 355 hommes et 347 chevaux, formait la compagnie du train de la 64^e division. A cette compagnie étaient rattachées, en plus, deux boulangeries légères alpines.

La 8^e compagnie (lieutenant **BRILLE**) était affectée au quartier général du XIV^e corps et à ses services divers. L'effectif de cette unité était de 6 officiers, dont le chef de corps (chef d'escadron **LOUIS**), 359 hommes de troupe et 325 chevaux.

La 9^e compagnie (sous-lieutenant **PASSELÈGUE**) fournissait le personnel du quartier général de la VI^e armée, avec 3 officiers, 299 hommes de troupe et 11 chevaux.

La 10^e compagnie (lieutenant **MOUTHON**), de même composition que la 7^e compagnie, était affectée à la 74^e division.

Les 11^e compagnie (sous-lieutenant **VERGNES**) et 12^e compagnie (lieutenant **ROBARDET**), avec les mêmes effectifs de 3 officiers, 360 hommes et 333 chevaux, fournissaient respectivement trois

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

équipages muletiers de convoi administratif des 64^e et 74^e division.

Enfin, la 13^e compagnie (sous-lieutenant **MUGNIER**), avec 2 officiers, 187 hommes et 191 chevaux, était affectée à la 44^e division d'infanterie et à ses services divers.

Quant à la 40^e compagnie (compagnie de dépôt), son effectif de guerre était fixé à 7 officiers, 413 hommes de troupe, 281 chevaux. Cet effectif fut naturellement sujet à de nombreuses variations.

Le rôle des neuf compagnies du 14^e escadron territorial était le suivant :

Les 21^e et 22^e compagnies (capitaine **DUPUY**, capitaine **VALLOT**), avec 4 officiers, 254 hommes et 387 chevaux, attelaient respectivement les sections n° 1 et n° 2 des convois administratifs des 64^e et 74^e divisions.

Les sections 3 et 4 des convois administratifs des mêmes divisions étaient formées par les 23^e et 24^e compagnies (capitaines **MARRON** et **BERGIER**), à l'effectif de 4 officiers, 242 hommes et 363 chevaux.

Le service des étapes de la VII^e armée (groupes n°s 1, 2 et 3, du commandement d'étapes) était assuré par la 25^e compagnie (capitaine **DEVILLE**), soit : 3 officiers, 213 hommes et 132 chevaux.

La 26^e compagnie (capitaine **PLANET**), affectée à la place de **Briançon**, rejoignit **Lyon** par la suite. Elle comptait 4 officiers, 308 hommes et 453 chevaux.

Les 27^e et 28^e compagnies (capitaines **RUFFIER** et **JACQUINOT**), à l'effectif de 5 officiers, 278 hommes et 421 chevaux, attelaient le convoi auxiliaire n° 14.

Quant à la 41^e compagnie, elle formait la compagnie de dépôt de l'escadron territorial avec 8 officiers, 400 hommes et 277 chevaux.

L'escadron mobilisa donc, au total, le **2 août 1914** : 104 officiers, 7.215 hommes et 8.250 chevaux attelant 2.346 voitures.

L'énoncé seul de ces chiffres permet de comprendre quelles difficultés durent être surmontées pour exécuter une telle mobilisation avec toute la perfection que l'on put constater et combien, suivant la tradition, le personnel du 14^e escadron dut se montrer débrouillard, discipliné et vaillant, pour mener à bien une telle entreprise.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

CHAPITRE II.

HISTORIQUE.

Escadron actif.

1^{re} et 2^e Compagnies.

Comme il a été dit précédemment, les 1^{re} et 2^e compagnies attelaient les sections 1 et 2 du convoi administratif du XIV^e corps. L'historique de ces deux unités est fort incomplet.

La 1^{re} compagnie embarqua son premier train le **16 août**, pour **Laveline**, via **Besançon**, **Belfort** et **Épinal**. L'arrivée eut lieu le **17** à 7 heures. Débarquement immédiat et départ pour **Corcieux** où la fraction cantonne. Le **18 août**, la compagnie entière se trouvait réunie à **Saint-Léonard**.

Nous trouvons ensuite successivement cette unité dans les cantonnements suivants : **Saint-Dié**, **Taintrux**, **Laveline**, **Lepanges**, **Vannemont**, **Bruyères**, **Grandvillers**, **Fauconcourt**, **Mangonville**, **Langley**.

Le **21 septembre**, la compagnie embarque pour **Creil**. Elle fonctionne ensuite à **Clermont**, **Saint-Just-en-Chaussée**, **Montdidier**, **Pierrepont**, **Moreuil**, et demeure à la disposition du XIV^e corps jusqu'à sa dissolution, le **10 janvier 1917**.

La 2^e compagnie quitta **Lyon**, en deux trains, les **18 et 19 août**, à destination de la base de concentration. Le **21 septembre**, elle embarqua dans les gares de **Bayon** et de **Charmes**, et, le **23**, se trouvait réunie à **Saint-Just-en-Chaussée**.

Cette unité demeura toujours attachée au XIV^e corps, jusqu'à décision prescrivant sa dissolution, le **7 janvier 1917**.

3^e Compagnie.

La 3^e compagnie, formée le **2 août 1914**, s'embarqua à **Lyon** le **6 août**, pour **Essertenne (Haute-Saône)**, et alla cantonner à **Chargey-lès-Gray**, où elle fut rejointe par le convoi de la boulangerie, les **11 et 13 août**.

Le **15 novembre**, la 3^e compagnie cantonna à **Spoy** (Côte-d'Or), puis se transporta, le **15 janvier 1915**, à **Til-Châtel** (Côte-d'Or) jusqu'au **7 novembre 1915**, pour aller s'installer ensuite à **Menillot** (Meurthe-et-Moselle), où elle se trouvait encore le **1^{er} septembre 1917**.

Pendant la durée de la campagne, cette compagnie ne subit que deux modifications importantes dans son organisation et sa composition :

Le **15 juillet 1916**, de boulangerie de campagne avec fours roulants, elle est devenue boulangerie de campagne avec fours « Godelle ».

Le **17 mai 1917**, la 3^e compagnie assura seule le service de la boulangerie d'armée, en augmentant son effectif d'éléments prélevés sur les compagnies n° 3 des 8^e et 12^e escadrons, dissoutes à la même date.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

La 3^e compagnie fut elle-même dissoute le **1^{er} février 1919**.

4^e Compagnie.

La 4^e compagnie a été formée le **2 août 1914**, par dédoublement de la 3^e compagnie.

Elle cantonna à **Cusset** jusqu'au **18 août**, date de son embarquement en chemin de fer en cinq trains. Elle formait la section 3 du convoi administratif du XIV^e corps d'armée (C. V. A. D. 3/14), et son effectif était alors le suivant : officiers, 3 ; troupe, 280 ; chevaux, 424 ; voitures, 167.

Le **20 août**, elle débarqua à **Laveline** et à **La Chapelle (Vosges)** et alla cantonner, le même jour, à **Saint-Dié**.

Pendant le cours de la campagne, l'existence de cette unité fut particulièrement mouvementée. Nous ne parlerons pas de ses cantonnements ou bivouacs, qui se chiffraient par centaines. Nous citerons seulement les secteurs où elle a été employée :

Avec le XIV^e corps d'armée.

Août – septembre 1914 : Secteurs de **Saint-Dié**, **Rambervillers**, etc., pendant les opérations sur **la Meurthe et la Mortagne**.

Octobre à février 1915 : Régions diverses de **l'Oise** et de **la Somme**.

Mars à août 1915 : Secteur du **Santerre**.

Septembre – octobre 1915 : Bataille de **Champagne**.

Novembre – décembre 1915 : Région de **Belfort**.

Avec la 27^e Division d'infanterie.

Décembre – janvier 1916 : Région du **camp d'Arches** (instruction).

Février 1916 : Vallée de la **Thür** (en collaboration avec la 66^e D. I.). — Secteur de **Montbéliard** (mise en état de défense).

Mars à août 1916 : Bataille de **Verdun**.

Septembre 1916 à janvier 1917 : Secteur de **Berry-au-Bac** (travaux de défense).

Mars – avril 1917 : Offensive entre **Roye** et **Saint-Quentin**.

Mai – juin 1917 : Bataille du **Chemin-des-Dames**.

Juillet à septembre 1917 : Secteur devant **Saint-Quentin**.

Octobre 1917 : Offensive du **moulin de Laffaux – Pinon**.

Novembre – décembre 1917 : Région de **Senlis** (repos).

Décembre 1917 – janvier 1918 : **Camp de Mailly** (instruction).

Février à avril 1918 : **Haute-Alsace** (secteur de **La Chapelle**).

Mai – juin 1918 : Bataille des **Flandres** (**Kemmel**, **Mont-Noir**, etc.).

Juillet 1918 : Bataille de **Champagne** (armée **GOURAUD**).

Août 1918 : Région d'**Épernay** (repos).

Septembre – octobre 1918 : Secteur entre **Lunéville** et **Baccarat**.

Le rôle de cette compagnie qui, au début de la campagne, comme C. V. A. D. d'armée, puis de corps d'armée (C. V. A. D. 3/14), consistait au ravitaillement en vivres de trains régimentaires, se

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

transforma, peu à peu, au gré des besoins de l'armée.

A partir du **20 décembre 1915**, elle fut endivisionnée à la 27^e D. I. et devint alors le C. V. A. D. 27 ; mais ce fut plutôt une unité divisionnaire de transport qu'un C. V. A. D. au sens propre du mot.

Dans tous les secteurs, le C. V. A. D. 27 participa aux opérations en transportant, toutes les nuits, du matériel et des engins de toutes sortes (rondins, piquets, fil de fer barbelé, grenades, obus, etc., etc.) jusque, souvent, aux premières lignes.

Dans certains secteurs, il ravitailla les troupes en eau potable ; dans d'autres, il transporta des troupes d'infanterie. Dans le secteur de **Verdun**, il évacua, toutes les nuits, des denrées de la place de **Verdun** très bombardée, pour les transporter dans les forts et batteries des environs (**Souville**, **Belrupt**, **Rozelier**, **La Laufée**, **Derame**, etc.).

Toutes ces opérations se faisaient de nuit, sur des chemins dont les entonnoirs d'obus se touchaient parfois.

Malgré le travail très dur et les fatigues accablantes qui lui ont été imposées, le moral de la troupe de la 4^e compagnie a toujours été parfait, et ce fut une belle et bonne troupe, dont plusieurs généraux ont fait l'éloge.

Elle était digne de la magnifique division dont elle faisait partie.

La dissolution de la 4^e compagnie a été prononcée le **24 octobre 1918**, au moment où la pénurie des chevaux obligea le commandement à dissoudre les C. V. A. D. au profit de l'artillerie.

5^e Compagnie.

Le groupe des brancardiers de corps s'embarque le **8 août 1914**, à 11 heures, à la gare de **la Part-Dieu**. Il débarque à **Épinal** le **9 août** à 8 h.45 et séjourne le **10 août** à **Aneuménil**.

Le **11 août**, le groupe ayant reçu l'ordre de prendre rang dans la colonne du train de combat du XIV^e corps, se rendit à **Champ-le-Duc**, puis à **Corcieux**, le **13**. Le même jour, les ambulances du 1^{er} peloton partent à **Fraize** ; le 2^e peloton est cantonné à **Saint-Léonard**. Les **15 et 16 août**, les deux pelotons sont envoyés alternativement au **col du Bonhomme** pour l'évacuation des blessés. Le **18 août**, départ du convoi pour **Provenchères**. Le lendemain, un peloton se rendant au village de **Steige (Alsace)** dut opérer une retraite précipitée.

Du 20 août au 12 septembre, nous trouvons la formation successivement à **Bourg-Bruche**, **Frapelle**, **Saint-Jean-d'Ormont**, **Taintrux**, où un peloton se trouva entièrement engagé sur la ligne de feu **Rouges-Eaux – Domfaing – Laval – Maillefaim – Rougeville**, village criblé d'obus et à demi brûlé.

Le **13 septembre**, la compagnie cantonna à **Brouvelieures**, le **16** à **Haillainville**, puis à **Roville** jusqu'au **20 septembre**.

Le **21 septembre**, le XIV^e corps ayant reçu l'ordre d'embarquer en commençant par la 28^e division, le départ eut lieu à minuit à **la gare de Bayon**. Le **24 septembre**, la compagnie est cantonnée à **Montdidier**, puis à **Harbonnières**, où, le **4 octobre**, elle participe à l'évacuation des blessés du 30^e régiment d'infanterie et des chasseurs tombés à l'attaque de **Dompiere**. Le **9 octobre**, la formation fut soumise à un violent bombardement, tout d'abord à **Vrély** où les obus allemands tombèrent nombreux sur le cantonnement et sur les fermes où se trouvaient les ambulances, puis à **Rosières**. À la suite de ce bombardement, la compagnie fut dirigée sur **Harbonnières**. Les **16 et 23 avril 1915**, violents bombardements par avions sur cette localité.

Jusqu'au **12 août 1915**, la compagnie se trouve : la P. P. (G. B. C. 14) à **Warfusée**, le G. B. D. 27 à

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Harbonnières, le G. B. D. 28 à Bray-sur-Somme.

Le **16 août**, la compagnie s'embarque à **Moreuil**, débarque à **Saint-Hilaire-au-Temple**, et de là, est dirigée, par étapes, sur **Somme-Suippe**, pour la préparation de l'attaque de **Champagne**, du **25 septembre**, dans le secteur **Perthes-lès-Hurlus – Tahure – Souain**.

Après l'attaque, la compagnie est transportée en **Alsace**, et cantonne à **Ronchamp, Belfort et Dannemarie (octobre 1915 à fin janvier 1916)**.

Le **25 janvier 1916**, la 5^e compagnie fut affectée aux différents services de la 27^e division et fut transférée au quartier général de la division à **Vagney (Vosges)**. Le **14 février**, elle gagna **Montbéliard** par le **col de Servance**, franchi, par la neige, avec beaucoup de difficultés. Le **10 mars**, elle cantonna à **Verdun**, puis à **Houdainville** où, le **29 avril**, elle eut à subir un violent bombardement qui tua ou blessa plusieurs hommes.

Du 10 juin au 15 janvier 1917, les diverses étapes de la compagnie furent : **Géry, près de Bar-le-Duc, Rambluzin, Aubilly-en-Champagne, Mery-Premecy, Romery**.

Le **15 janvier**, la compagnie quitta la région de **Reims** et vint cantonner dans **la vallée de la Marne à Oeuilly** ; puis, par une série d'étapes faites par un froid intense, gagna, le **5 février**, **Hangest-en-Santerre**. Le **26 avril**, la formation eut à subir un bombardement sérieux à **Artempo**s, ainsi qu'à **Revillon, du 14 mai au 27 juin**, lors de l'attaque du **Chemin-des-Dames**. Il en fut de même à **Jussy, du 28 juillet au 30 août**.

Le **1^{er} septembre 1917**, la 5^e compagnie était à **Malincourt**, près de **Noyon**.

6^e Compagnie.

La 6^e compagnie (C. V. A. D. 28) attelait la section n° 4 du convoi administratif d'armée n° 14.

Cette unité, aux mêmes effectifs que la 4^e compagnie, cantonna tout d'abord à **Lyon**, 245, rue Garibaldi.

Le **19 août 1914**, la formation était embarquée, par chemin de fer, en cinq trains. Elle débarqua à **La Chapelle (Vosges)** et cantonna à **Saint-Dié** les **20 et 21 août 1914**. Le **23 août**, elle quitta cette localité et s'installa à **Taintrux**. Nous la retrouvons, le **24** à **Bellefontaine**, le **25** à **Lepanges**, le **26** à **Géromenil**, le **28** à **Pouxeux**, le **31** à **Fontenay**.

Le **16 septembre**, elle se trouve à **Gugnecourt**, le **17** à **Pallegney**. Elle demeura dans cette région jusqu'au **25 septembre** où elle fut embarquée en partie à **Épinal**, en partie à **Thaon** et en partie à **Girancourt**.

Le débarquement eut lieu à **Creil, Liancourt et Montataire**, et le cantonnement fut établi, le **27**, à **Rosoy (Oise)**.

La compagnie demeura, dès lors, perpétuellement affectée au XIV^e corps jusqu'au **7 janvier 1917**, date de sa dissolution.

7^e Compagnie.

Les nombreux services assurés par cette compagnie, les multiples détachements fournis par elle rendent très difficile, comme nous le disions au début de ce travail, son historique proprement dit.

Les renseignements fournis par M. le lieutenant **CHARVOLIN**, commandant la boulangerie alpine,

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

faisant partie de la 7^e compagnie, nous montrent cette boulangerie s'embarquant le **4 août à Lyon** pour **Briançon**.

Le **25 août 1914**, le détachement fut dirigé sur **Diarville (Meurthe-et-Moselle)**, puis cantonna à **Mirecourt (Vosges)**.

Nous le retrouvons à **Mantoche (Haute-Saône)** du **24 septembre 1914 au 24 juillet 1915**, où il fait le ravitaillement en bois de la forêt à la boulangerie, et en pain de la boulangerie à la gare de **Gray** où les farines sont prises.

Le **20 mars 1916**, la B. O. L. appartenait à la 46^e D. I. et, jusqu'au **1^{er} septembre 1917**, fournit divers détachements aux services agricoles, routiers, etc.

Le **1^{er} septembre 1917**, la B. O. L. passa à la 161^e D. I.

Quant à la 7^e compagnie proprement dite, il n'a été possible de fixer la position de ses divers éléments qu'à partir du **31 octobre 1916**. Cette position est alors la suivante : quartier général à **Jouy-en-Argonne**, ambulances 9/14 et 15/8 à **Ville-sur-Cousances**, G. B. D. à **Julvécourt**.

Le journal de marche du lieutenant commandant la compagnie ne signale nul fait digne d'être noté.

La 7^e compagnie fut dissoute le **6 avril 1919**.

8^e Compagnie.

Le rôle de cette compagnie était très complexe. Affectée aux quartiers généraux du XIV^e corps, elle fournissait des éléments aux quartiers généraux de deux divisions d'infanterie, à huit ambulances organes d'armée et à six sections d'hospitalisation d'armée.

Le détachement principal était celui d'un dépôt de remonte mobile du XIV^e corps d'armée.

Le chef de corps était rattaché à cette formation, comme commandant le train des équipages du corps d'armée.

La compagnie quitta **Lyon**, le **17 août 1914**, à destination des **Vosges**. Elle fut ensuite transportée dans **la Somme**, cantonna à **Villers-Bretonneux** jusqu'en **août 1915, d'août à octobre** en **Champagne, d'octobre 1915 à février 1916** en **Alsace**.

Le **25 janvier 1916**, elle devenait compagnie de Q. G. du XIV^e corps d'armée. **De février au 25 décembre 1916**, sur le front de **Verdun** ; puis, **de janvier à mars**, dans **la Somme**.

Elle participa à l'avance sur **Saint-Quentin**, par **Roye** et **Ham**, puis se transporta successivement sur **l'Oise, à Guiscard et Noyon**, et sur **l'Aisne, à Courtil et Soissons**.

9^e Compagnie.

La 9^e compagnie quitta **Lyon** le **14 août 1914**. Ses premières étapes furent : **Belfort**, le **15 août** ; **Creil**, le **30** ; **L'Isle-Adam**, le **1^{er} septembre** ; **Saint-Denis**, le **2** ; **Noisy-le-Sec**, le **3** ; **Villers-Cotterêts**, le **13**.

Cette unité était affectée au quartier général (2^e groupe du Q. G. de la VI^e armée), tandis qu'au 1^{er} groupe de ce quartier général se trouvait un détachement prélevé sur les 19^e et 5^e escadrons du train. Par décision du général commandant en chef, du **14 février 1916**, il fut notifié que les éléments du quartier général de la VI^e armée devaient tous compter, à partir du **1^{er} mars 1916**, au 14^e escadron, dont ils constituaient la 9^e compagnie.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Le **1^{er} mars 1916**, la compagnie devenait donc une compagnie du quartier général de la VI^e armée et résidait en entier à **Clermont (Oise)**.

Le **13 avril 1916**, la compagnie du Q. G. A. cantonnait, savoir : le 1^{er} groupe à **Boves**, le 2^e groupe à **Cagny (Somme)**, avec poste de commandement à **Méricourt**.

Le **12 décembre**, la compagnie se transporte à **Breteuil**. Le **1^{er} janvier 1917**, nous trouvons le 1^{er} groupe à **Oulchy-le-Château**, et le 2^e groupe à **Coincy**. Le **16 janvier 1917**, l'unité est à **Fismes**, avec poste de commandement à **Merval**.

Le **21 janvier**, la 9^e compagnie, par suite de la suppression de la D. E. S. se sépare d'un certain effectif qui passe à la D. E. du G. A. R. pour former la 70^e compagnie du 19^e escadron du train.

Le **12 février 1918**, laissant les services à **Fismes**, la compagnie va s'installer à **Fère-en-Tardenois**, pour revenir, le **1^{er} avril**, à **Fismes**.

Le **9 mai**, la compagnie du Q. G. A. fit mouvement de **Fismes** à **Belleu** et **Vauxbuin** où elle était encore le **1^{er} septembre 1918**.

10^e Compagnie.

La 10^e compagnie étant au nombre des unités du 14^e escadron affectées à des services divers et nombreux, nous nous bornerons à relater quelques-uns des faits concernant ses principaux détachement.

L'équipage muletier n° 2, de la 10^e compagnie, formé à **Modane**, quitte cette localité le **17 août 1914** pour **Chambéry**, où il s'embarque le **25 août**, à destination de **La Chapelle**, près **Bruyères**, mais la retraite de **Morhange** l'oblige à changer de destination et le débarquement a lieu à **Darnieulles**, près d'**Épinal**.

Le détachement est dirigé ensuite sur **Neufchâteau**, où il reste une semaine pour cantonner plus tard à **Aulnois**, **Rouvres-en-Xaintois**, **Mirecourt**, **Vroncourt**, **Barisey-la-Côte**, **Gérardmer** et **Wesserling** le **24 décembre**. A partir de cette date, chaque jour, les conducteurs de la formation font des marches de 25 à 30 kilomètres, portant du matériel à **Steinbach**, transportant la nuit des munitions ou s'en allant à **Hartmannswillerkopf**, portant des fils de fer, planches, etc.

Du 2 janvier au 29 avril 1915, cantonnement à **Moosch** où le détachement est chargé de transports de matériel en première ligne.

La période la plus dure fût, néanmoins, celle **du 21 décembre 1915 au 10 janvier 1916** où, cantonné à **Saint-Amarin**, l'équipage muletier eut à opérer, sous de violents bombardements. Plusieurs hommes et animaux furent blessés. L'équipage demeura à **Saint-Amarin** jusqu'en **décembre 1917**. Il fut, par la suite, affecté au ravitaillement d'un régiment territorial au nord du ballon de **Guebwiller**.

La boulangerie légère n° 3 fut embarquée à **Lyon**, le **5 août 1914**, à destination de **Aime** d'où elle partit le **15**, pour **Chambéry**. Elle quitta **Chambéry** le **21** et arriva à **Châtel-sur-Moselle** le **22**. Le cantonnement prévu était **Socourt**, mais, devant l'avance de l'ennemi et sa marche sur **Bayon**, ordre fut donné de cantonner à **Avrainville**.

Aucun fait saillant ne marque l'historique de cette formation, sinon un nombre considérable de changements de cantonnements. Transport de bois, transport de farines, parfois coupe du bois, tel est le résumé des travaux successivement effectués.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Le détachement de la 10^e compagnie affecté aux formations sanitaires de la 74^e division comprenait un groupe divisionnaire de brancardiers, trois ambulances et deux sections d'hospitalisation. Il quitta **Lyon** le **8 août 1914** et cantonna, le **9**, à **Saint-Jeoire**, le **18** à **Voglans** ; le **19**, à **Aix-les-Bains**, où il s'embarqua, le **21**, à destination de **Charmes (Vosges)**. Le groupe divisionnaire de brancardiers s'installe le **25 août** à **Lorey** et fonctionne successivement à **Méhancourt**, à **Séranville**, sous un violent bombardement, à **Gerbéviller**, à **Rozelieures**, à **Blainville**.

Le **21 septembre**, le groupe divisionnaire se trouve à **Deuxville**, où il assure les évacuations.

Pendant le mois d'**avril 1915**, le groupe transporta, avec ses seules voitures à deux roues, 81 blessés et 52 malades, pris sur tous les points du secteur de la 74^e division.

Du 9 au 22 août 1915, cantonnement à **Moranvillers**, puis à **Fraimbois, Rosières, Maxéville, Morey**, où, pendant le mois de **mai 1916**, l'évacuation journalière des malades a lieu sous un furieux bombardement.

Nous ne possédons aucun renseignement sur les déplacements effectués par les trois ambulances et les douze sections d'hospitalisation.

11^e Compagnie.

La 11^e compagnie, de même composition que la 12^e, comprenait trois équipages muletiers de convoi administratif de la 64^e division.

Il n'a pas été possible de réunir des renseignements sur les mouvements et affectations successives de ces trois équipages.

Le 2^e équipage, commandé par le lieutenant commandant la 11^e compagnie, quitta **Lyon** le **6 août 1914**, pour arriver à **Montdauphin** le **7**. Le détachement cantonna dans cette localité jusqu'au **27 août**, date de son embarquement pour **Nancy**, où il arriva le **30 août**.

L'équipage occupa, à partir de cette date, plusieurs cantonnements, parmi lesquels : **Fléville, Maron, Houdemont, Jarville, Bosserville, Tomblaine, Champigneulles, Gondreville, Boucq, Aulnoy**.

Les trois équipages formant la 11^e compagnie furent dissous successivement ; l'équipage n° 2 fut dissous dans le **1^{er} trimestre 1915**, l'équipage n° 1 le **30 janvier 1919** et l'équipage n° 3 le **20 février 1919**.

Il faut noter à l'actif de ce dernier équipage le service particulièrement dur qu'il eût à fournir en **septembre 1914**, quand il assurait le ravitaillement du 15^e bataillon de chasseurs, au **Trelskopf**.

12^e Compagnie.

Le rôle du **1^{er} équipage muletier** de la 12^e compagnie fut modeste, mais non sans gloire. Les pertes en personnel ne sont pas, certes, en rapport avec les dangers courus, mais les pertes en animaux tués ou blessés atteignirent 1/5 de l'effectif.

L'historique de cet équipage jusqu'en **décembre 1914**, offre peu de faits saillants. Il n'entre réellement en action que vers cette époque, où nous le trouvons à **Ranspach**, assurant les ravitaillements en vivres et matériaux des troupes occupant le secteur.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Le **1^{er} janvier 1915**, il se porte à **Willer**, où il assurera jusqu'au **2 février** un service très pénible : 89 mulets, sur un effectif de 100, devront être employés journallement.

Pendant le mois de **juin 1915**, un détachement de l'équipage participe aux opérations de **l'Hilsenfirst**, de **Metzeral** et de **Sondernach**. Le **24 juin**, le maréchal des logis Victor **BRUNET** est tué à **Thann** par un éclat d'obus.

En **décembre 1915**, l'équipage 1/12/12 est chargé d'assurer le transport de la compagnie Z du génie (gaz asphyxiants).

En **juillet 1916**, il est mis à la disposition de la 52^e division d'infanterie et assure les convois de vivres et de matériel des secteurs.

Pendant les mois de **janvier et de février 1917**, tous les convois s'exécutent par traîneaux dans le secteur de **Mittlach** et de **l'Hilsenfirst**.

En **juillet 1917**, l'équipage se trouve à **Mittlach**, dans la région du **Kiosque**, **Micheneau**, etc.

L'indemnité de combat est accordée aux hommes marchant en convoi.

L'équipage est affecté, le **15 décembre**, à la 66^e division de chasseurs.

En **1918**, surtout en **février et mars**, les pertes de plusieurs conducteurs seront à déplorer. En revanche, plusieurs citations sont accordées, spécialement au titre du 80^e régiment d'infanterie.

Le 2^e équipage muletier (boulangerie légère alpine n° 4) formait la portion principale de la 12^e compagnie. Le **6 août**, la formation arrivait à **Modane**, était dirigée de là sur **Chambéry** et embarquée le **21 août** sur **Châtel-sur-Moselle**.

Après une série de cantonnements, la boulangerie fut envoyée par étapes sur la gare régulatrice de **Gray** et s'installa à **Mantoche**, près de **Gray**. Le **20 janvier 1915**, elle est embarquée pour **Bussang** et mise en station à **Goldbach (Haute-Alsace)**. Le **7 février**, pendant le ravitaillement du 28^e bataillon de chasseurs, la compagnie eut plusieurs conducteurs blessés et animaux tués. Il en fût de même le **29 décembre** à **Herrenfluh**. La formation eut à subir de sérieux et dangereux bombardements, **du 29 février au 2 juillet 1916**, puis **du 29 avril au 30 août 1917**. Le **26 août**, la boulangerie est complètement détruite par les obus et, le **30 août**, la formation fut baraquée à **Bitschwiller** où elle transporta de la B. O. L. n° 4.

Le 3^e équipage muletier embarqua à **Lyon**, le **6 août 1914**, à destination de **Prunières** ; le **14 août**, il était à **Gap** d'où il fut dirigé sur **Bruyères (Vosges)**. Un détachement fut placé à **Sulzern (Alsace)** pour le ravitaillement des troupes de ce secteur, l'autre partie de l'équipage ravitaillant **le Hohneck, Gaschney et la haute vallée de la Fecht**. **Du 5 octobre au 28 novembre**, le 3^e équipage est en réserve à **Cornimont (Vosges)**. Nous le retrouvons à **Willer (Alsace)** où il opère, dans des conditions très pénibles, le ravitaillement des secteurs de **Silberloch**, de **Wattwiller**, de **Steinbach** et de **la cote 425**.

A plusieurs reprises, les munitions furent portées dans la tranchée même. Le **1^{er} mars 1917**, le 3^e équipage muletier fut envoyé à **Geishouse** et affecté au secteur de **la cote 1203** et du **ballon de Guebwiller**.

13^e Compagnie (plus tard 57^e compagnie).

La compagnie comprend, au moment de la mobilisation, le détachement du train du Q. G. de la 44^e division, 5 ambulances avec leur S. H. et le détachement du groupe d'exploitation.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Les **16 et 17 août 1914**, la compagnie s'embarque pour **Montbéliard** (Q. G.) et **Belfort** (formation sanitaire). **Du 18 au 24 août**, la compagnie fonctionna dans les environs d'**Altkirch**. Elle est dirigée ensuite sur **Saint-Dié**. Le **26 août**, la compagnie se trouva, jusqu'au **10 septembre**, dans le secteur **Autrey – Jeanménil – Col de la Chipotte**. Le **10 septembre**, la compagnie opère dans le secteur **Raon-l'Étape – Celles-sur-Plaine**. Le G. B. D. évacue les hôpitaux de **Badonviller**, laissés pleins de blessés par les Allemands en retraite. Fonctionnement dans ces secteurs jusqu'au **25 septembre**, puis dans le secteur de **la Woëvre**, en face d'**Apremont**.

Jusqu'au **21 mars 1915**, nous trouvons la formation à **Boucq** et à **Jouy-sous-les-Côtes**.

Le **1^{er} mai 1915**, le G. B. D. s'installe à **Grosrouvres** ; les ambulances sont à **Noviant-aux-Prés** et dans **les bois de la Reine**, ainsi qu'à **Ménil-la-Tour**.

Le **1^{er} janvier 1916**, la 13^e compagnie est dissoute. Elle reforme la 57^e compagnie du 14^e escadron. Elle comprend alors le détachement du train au Q. G., le G. B. D. de la 76^e division, les ambulances 2/44 et 11/14, la section d'hospitalisation 8/14, le détachement du train du groupe d'exploitation.

Le **14 mars 1916**, la compagnie suit la D. I. qui part pour **Verdun**. Le **16 avril**, la 76^e division passe en réserve. Le **30 avril**, la 57^e compagnie est à **Void**. Le **5 juin**, elle est transportée à **Saint-Dié**. Elle séjourne dans ce secteur jusqu'au **28 novembre 1916**, puis, jusqu'au **16 décembre**, dans la région du **camp de Saffay**. Le **16 décembre 1916**, embarquement en gare de **Bayon** et de **Charmes** pour la **région lyonnaise**. La division étant destinée à l'armée d'Orient, le matériel français est échangé contre des voitures arabes et des bâts de mulets.

La compagnie se forme le **22 janvier 1917** au **camp de Zeitenlick (Macédoine)**, puis accomplit les étapes suivantes : **Topsin, Yenitze-Vardar, Vertekop, Voldena, lac Ostrovo, Banica, Florina, Zelova**. Le **16 février**, elle arriva à **Koritzia (Albanie)** où le détachement du Q. G. est chargé de ravitailler, en vivres et en munitions, les éléments d'infanterie et d'artillerie, destinés à nettoyer cette région des bandes de comitadjis.

Le **7 mars**, la compagnie est cantonnée à **Sullin**, dans la région du **lac Respa**. La compagnie continue à résider, avec la division, dans cette région, jusqu'au **6 août**. Le **18 août 1917**, elle est à **Bukovo** et **Holeven**.

Le **1^{er} septembre 1917** trouve la compagnie 57/14 dans la situation ci-dessous :

Quartier général à **Bukovo** ;

Groupe de brancardiers à **Gradesnica**, avec postes à **Monastir** et en ligne (poste de **Chevassus**) ;

Ambulances alpines 13, au **monastère de Bukovo** ;

Ambulances alpines 14, à **Holeven** ;

Ambulances de colonnes mobiles à **Cirova**, d'où elles rejoindront la compagnie le 1er décembre pour cantonner à **Drayos**.

Escadron territorial.

21^e Compagnie.

La 21^e compagnie quitta Lyon le **22 août 1914**, composée de cinq sections. Le débarquement s'est opéré en gare de **Diarville**, les **23 et 24 août**, pour cantonner à **Tantonville**, lieu de concentration de sections 1 et 2 du convoi administratif de la 64^e division de réserve du XIV^e corps. La compagnie fut dirigée ensuite sur **Tonnoy, Varangéville, Fléville, Maron, Houdemont et Jarville** où elle cantonnait le **14 septembre**. Le **18 septembre**, elle était à **Bosserville**.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Par suite d'un violent débordement de la Meurthe, les voitures durent être déplacées pendant la nuit. Le **26 septembre**, nous la trouvons à Champigneulles ; le **27**, à Gondreville ; le **13 octobre**, elle est à Boucq où elle opère le ravitaillement avec une surcharge de 101 quincaux sans augmentation d'animaux ni de matériel. **Du 28 octobre 1914 au 28 février 1915**, Pagny-sur-Meuse devient le cantonnement de la compagnie.

Le **19 juin 1915**, la 21^e compagnie quittait la région par voie ferrée et débarquait à Beauvais (Oise). Elle occupe successivement : Fontaine, Bonneleau, Saint-Rimault, Monsures, Reuil-sur-Brèche, Rantigny, Mont-l'Évêque, Chauconin, Saint-Amand-sur-Fion.

Le **18 octobre 1915**, l'unité est mise provisoirement à la disposition du XX^e corps. Elle est dirigée sur Dampierre-le-Château (Marne), puis sur Varimont où elle demeure jusqu'au **5 janvier 1916**.

Le **3 février 1916**, elle embarqua à Vitry-le-François, pour Vézelise (Meurthe-et-Moselle). Elle est alors affectée au D. A. L.

Les **14 et 24 mars 1916**, des détachements de la compagnie sont violemment bombardés. Plusieurs conducteurs sont blessés et plusieurs animaux tués.

A partir du **17 avril 1916**, la formation cantonne à Varangéville, le ravitaillement de la division se faisant dans les deux gares de Nancy-Saint-Georges et Varangéville. Elle se transporte le **5 octobre**, à Éloyes (Vosges), le ravitaillement ayant lieu en **gare d'Arches**.

Après une réorganisation diminuant les effectifs de l'unité pour former le C. V. A. D. 59, la 21^e compagnie occupe les emplacements suivants : Pont-Varin, Brauvilliers (Meuse), Naives, Mondrecourt, Nixeville où, le **17 janvier 1917**, elle subit des pertes dans un ravitaillement en première ligne à Courouvre.

Le **4 avril 1917**, la compagnie est ramenée à l'effectif des C. V. A. D. à type réduit. Le **9 mai**, elle embarquait deux trains à Jarville et un train à Pont-Saint-Vincent, pour Vitry-le-François. **Du 22 mai au 18 juillet**, cantonnements à Ambonnay et à Isse. Le ravitaillement est effectué directement aux unités en **gare d'Ambonnay**. Le **22 juillet**, a lieu un nouvel embarquement de la compagnie pour Bayon et Varangéville, où nous trouverons encore l'unité le **1^{er} septembre 1917**.

La 21^e compagnie fut dissoute le **23 octobre 1918**. Elle forma la 7^e compagnie du 9^e escadron du train.

22^e Compagnie.

La 22^e compagnie quitta Lyon le **22 août 1914** et fut dirigée tout d'abord sur Xirocourt (Meurthe-et-Moselle). Les quelques renseignements que nous avons pu recueillir nous montrent successivement la formation occupant les cantonnements suivants : Bainville-aux-Miroirs, Mirecourt, Châtenois, Aulnois, Rouvres-en-Xaintois, Mirecourt, Vroncourt, Barisey-la-Côte.

Une lettre du **27 avril 1918**, de M. le capitaine MAINIER, qui commandait la compagnie, semble faire comprendre que, par suite d'une erreur d'interprétation, cet officier croyait qu'il appartenait au dépôt d'établir les extraits du journal de marche et opérations. Cette erreur a été, d'ailleurs, commune à plusieurs autres formations qui n'ont pas tenu ou ont grandement négligé leur journal de marche.

La 22^e compagnie qui, après avoir formé le C. V. A. D. 74 (sections 3 et 4), forma le C. V. A. D. 41, fut dissoute le **26 octobre 1918**.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

23^e Compagnie.

La 23^e compagnie embarqua pour **Mirecourt (Vosges)** le **22 août 1914**. **Du 26 août au 18 septembre 1914**, elle se porte sur différents centres de ravitaillement. **Du 19 septembre au 11 janvier 1915**, le C. V. A. D. 64 fait partie d'un groupe de C. V. A. D. mis à la disposition des étapes. Il séjourne dans la région de **Barisey-au-Plain (Meurthe-et-Moselle)**.

Le **11 janvier 1915**, le convoi est affecté à la 47^e division d'infanterie et se dirige sur Gérardmer, où il assure tous les services de ravitaillement de la division, forte de 60.000 rationnaires ; le convoi est également employé au transport des munitions et des blessés. Il transporte même un jour avec ses attelages, sous un violent bombardement, des pièces de gros calibre, de l'**Altenberg à la Schlucht**.

Le **23 septembre 1915**, la compagnie est envoyée au repos dans la région de **Bruyères**. Après avoir été mis quelques jours à la disposition du génie, pour l'exploitation des bois, le convoi fut réaffecté à sa division, le **29 janvier 1916** ; la moitié de l'effectif fut détachée au **Rudlin**, pour assurer un pénible service de ravitaillement **de la gare de Fraise au Rudlin, au col du Bonhomme, au col Marlière**.

Le **5 juin**, la 23^e compagnie part, avec sa division, pour **le camp d'Arches**, puis pour **Abancourt (Somme)** où, **du 10 septembre au 23 octobre**, certains détachements eurent vivement à souffrir du bombardement.

Le **26 octobre**, le C. V. A. D. embarquait pour **les Vosges**. Le **5 novembre**, la compagnie était réduite à l'effectif d'une section. **Du 28 novembre 1916 au 27 janvier 1917**, ravitaillement : **Saint-Michel, Saint-Dié, Coinches**.

Du 27 janvier au 27 février 1917, le C. V. A. D. est de nouveau dans la région du **camp d'Arches**.

Le **27 février**, il se rend, par étapes, dans la région de **Belfort**, d'où il part le **28 mars** pour être emmené dans l'**Aisne**, où il a à supporter des journées terribles, notamment le **14, 15 et 16 avril**.

Du 5 juin au 4 juillet 1917, la compagnie cantonne à **Breuil-sur-Vesle**, où elle effectue des transports en première ligne. Plusieurs hommes sont blessés et cités à l'ordre du service du génie.

Le **9 juillet**, la compagnie embarque à **Château-Thierry** pour **Sauvoy (Meuse)**, où elle séjourne jusqu'en septembre. Le **14 septembre**, elle est dirigée sur **Châlons-sur-Marne** et cantonne au **camp P.**, entre **Somme-Suippe et Somme-Tourbe**. Le **28 octobre**, la compagnie cantonne à **Pogny** ; le **6 novembre**, elle embarque pour l'**Italie**. Arrivée à **Briançon**, elle fait étape, le **9**, au **Cizana (Italie)**. Nous la trouvons, le **3 décembre**, à **Sainte-Eulalie** et, le **21**, à **Speineda**.

Le **9 février 1918**, la 47^e division d'infanterie étant relevée, le C. V. A. D. est mis au repos à **Villaverla**. Le **11 avril**, elle embarque à **Padoue** pour rentrer en **France**.

Le **23 août 1918**, la 23^e compagnie fut dissoute.

24^e Compagnie.

La 24^e compagnie reçut l'ordre de départ le **22 août 1914** et débarqua le **23** à **Charmes (Vosges)**, pour cantonner à **Vaudeville (Meurthe-et-Moselle)**. Jusqu'au **31 décembre 1916**, ses principaux cantonnements furent les suivants : **Saint-Firmin, Banville, Varangéville, Lunéville, Frouard, Ligny-en-Barrois (Meuse), Chardoine, Senoncourt**.

Le **31 décembre 1916**, la compagnie est diminuée de moitié par suite de la nouvelle circulaire sur la

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

composition des C. V. A. D. Le **4 février 1917**, la 24^e compagnie est en partie à **Verdun** et en partie à **Landrecourt** ; le **4 avril**, nous la trouvons à **Valmy**, et le **30 juin** à **Chambrecy**.

Le **4 juillet 1917**, la formation se trouve à **Bouvancourt**, où elle était encore en **septembre**.

La compagnie, prévue pour le transport de vivres, a aidé grandement, à plusieurs reprises, l'artillerie pour le ravitaillement et le transport des munitions, surtout dans le secteur de **Verdun**.

Dans tous les secteurs, la compagnie a eu de nombreux chevaux tués. Un officier et plusieurs conducteurs ont été blessés.

Dans le secteur de **Lorraine**, en **décembre 1914**, la 24^e compagnie a enlevé à l'ennemi toutes les farines du **fort de Manonviller** que celui-ci avaient déposées provisoirement au village de **Laneuville-aux-Bois**, n'ayant pas de voitures à son service pour les enlever. Cette opération s'est faite la nuit.

De décembre 1914 à juin 1915, la compagnie a enlevé tous les fourrages, grains, bétail et ustensiles agricoles de différents villages menacés par l'ennemi : **Laneuville-aux-Bois, Hénaménil, Leintrey, Nomény, Jeandelaincourt**, toutes opérations faites à la nuit et sous le feu de l'ennemi.

La dissolution de la compagnie date du **28 octobre 1918**.

25^e Compagnie.

La 25^e compagnie assurait les services des étapes de la VII^e armée (groupes nos 1, 2 et 3 du commandement d'étapes). Chaque groupe comprenait le commandement d'étapes proprement dit, le service du génie, le service de l'intendance, le service de la trésorerie et postes. Le morcellement même de cette unité fut cause du peu de renseignements obtenus sur son rôle et sur ses déplacements.

Elle quitta **Lyon**, le **9 août 1914**, pour **Grenoble**. Elle opérait son embarquement le **15**, à **Grenoble**, pour **Belfort**. De là, elle était transportée à **Besançon** le **17**. Elle quittait cette ville le **30**, à destination de **Rouen**. Le **15 septembre**, la compagnie embarquait à **Sotteville-lès-Rouen**, à destination du **Bourget**, puis de **Villers-Cotterêts**.

Le 3^e groupe de cette unité fut, d'ailleurs, dissous dès le **28 mai 1916** et versé à la 22^e compagnie du 6^e train ; les deux autres groupes, réunis en un seul le **25 juillet 1918**, furent versés à leur tour, le **11 janvier 1919**, à la 23^e compagnie du 10^e escadron du train.

26^e compagnie.

La 26^e compagnie, affectée à la place de **Briançon**, fut dirigée ensuite sur **Lyon**, où elle fut désignée comme compagnie de place.

27^e Compagnie.

Le **14 septembre 1915**, la compagnie s'embarqua à **Lyon**, en six trains. L'ordre de transport portait comme gare régulatrice **Chaumont**. A **Châtillon-sur-Seine**, la direction fut modifiée et la gare de

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Mussey (Meuse) fut désignée comme gare de débarquement. La 27^e compagnie devient désormais le C. V. A. X. 3/14, attaché à la D. E. S. de la III^e armée. Installée à **Fains**, elle reçut l'ordre de partir, le **25 septembre**, pour **Melval (Marne)**. Le **29**, elle revenait à **Fains**.

A partir du mois de **novembre 1915**, le C. V. A. X. 3/14 assura le ravitaillement des bataillons d'instruction de l'armée. Le **19 décembre 1916**, le C. V. A. X. 3/14 devenait le C. V. A. X. 39.

Le **12 avril 1917**, le C. V. A. X. 39 quittait **Fains** pour se rendre, par étapes, à **Coolus**, où il dépendait de la D. E. de **Châlons-sur-Marne** (D. E. du G. A. C.).

Le **6 juin 1917**, la formation abandonnait la D. E. du G. A. C. pour passer aux E. N. E. du 16^e corps d'armée et s'installait, le **8 juin**, à **Fleury-sur-Aire**, puis, le **9**, à **Dombasle et Souhesmes**.

Le **29 juin 1917**, **Dombasle** fut violemment bombardé. Il en fut de même le **16 juillet**, où 17 obus de 210 tombèrent sur la localité sans blesser aucun conducteur.

Le **19 août 1917**, un avion allemand, atteint par un projectile de la défense, descendit dans **le bois de Souhesmes**, sur l'arbre abritant la cuisine des C. V. A. X. 39. Le pilote était mort, mais l'observateur fut fait prisonnier par les hommes de l'unité.

Le **20 août**, les avions allemands incendiaient l'hôpital militaire de **Vadelaincourt**. Parmi les victimes se trouvaient des gradés et hommes de la compagnie.

Le **22 août 1917**, à un détachement du **bois de Saint-Pierre**, un obus de gros calibre éclata à proximité d'une baraque. Plusieurs conducteurs furent tués à la suite de cet accident et de plusieurs autres bombardements ; le cantonnement du **bois de Saint-Pierre** fut abandonné pour **Sivry-la-Perche**.

Le C. V. A. X. 39 eut à déplorer encore la mort de plusieurs conducteurs les **18, 20, 27 et 30 août 1917**.

La dissolution du C. V. A. X. fut prononcée le **10 mars 1919**.

28^e Compagnie.

Le **14 novembre 1916**, par décision du général commandant en chef, **la C. T. 2** (28^e compagnie) était constituée. Elle comprenait, outre l'ancienne section C. T. 14/1, dont nous parlerons plus loin, des éléments provenant des sections C. T. 12/2 et C. T. 18/1.

La compagnie fut divisée en six sections égales dont cinq sections de campagne et une section d'étapes, comprenant les pères de familles nombreuses.

Les cantonnements occupés par les sections de campagne (**Verdun, Landrecourt, Ancemont, Bois-la-Ville**) étaient chaque jour soumis au bombardement.

Il faut signaler la conduite d'un détachement volontaire de la C. T. 2, pour coopérer au sauvetage des blessés et circonscrire l'incendie qui fit plus de 100 victimes à **l'hôpital de Vadelaincourt**, à la suite d'une attaque d'avions, le **21 août 1917**.

La C. T. 14/1 quitta **Lyon** le **4 décembre 1914** pour débarquer le **7 décembre** à **Saint-Paul (Pas-de-Calais)**.

Cette section, mise à la disposition du service des routes de la X^e armée, fut cantonnée à **Bruay, Ruitz et Wanquetin**.

En **juillet 1915**, la C. T. 14/1 fut dirigée sur **Nœux-les-Mines, Hersin et Aubigny-en-Artois**.

Elle fut appelée à travailler à **Mazingarbe, Ablain-Saint-Nazaire, Marque, La Tarjette, Garencey**. Tous ces travaux étaient presque toujours accomplis sous le feu de l'ennemi.

Au début de l'attaque de **Verdun**, en **février 1916**, la C. T. 14/1 fut relevée de **l'Artois** et dirigée,

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

par voie ferrée, sur **Revigny**, où elle arrivait le **2 mars**. Elle fut mise à la disposition du service routier de la II^e armée et divisée en nombreux détachements.

Il faut signaler la conduite courageuse des détachements de **Revigny** et de **Brocourt** au moment d'un raid de zeppelins et d'un bombardement. De nombreux chevaux furent sauvés grâce au sang-froid et au courage de leurs conducteurs.

La difficulté de réunir des renseignements complets sur le nombre considérable de compagnies fournies par le 14^e escadron nous a permis seulement de donner pour ainsi dire, un souvenir à chacune des unités principales, beaucoup plus que d'écrire un historique.

Mais, outre les compagnies prévues à la mobilisation et dont il vient d'être fait mention, le 14^e escadron a formé, par la suite, un certain nombre de compagnies dont l'existence a été plus ou moins éphémère.

Nous citerons la **30^e compagnie**, formée le **19 septembre 1914** ; la **33^e**, le **1^{er} décembre 1917** ; la **35^e**, le **1^{er} août 1915** ; les **1^{re}** et **2^e S. T. C. A.**, rattachées à l'escadron les **1^{er} janvier** et **1^{er} avril 1917** ; la **36^e compagnie**, le **21 octobre 1915** ; la **37^e**, le **16 août 1916** ; la **38^e**, le **30 novembre 1916** ; la **50^e**, le **1^{er} janvier 1917** ; la **53^e**, le **23 février 1917** ; la **55^e**, le **25 janvier 1916** ; la **57^e**, le **1^{er} janvier 1916** ; la **62^e**, le **1^{er} avril 1916** ; la **63^e**, le **1^{er} janvier 1916** ; la **70^e**, le **1^{er} octobre 1916**. A cette dernière unité furent rattachés le **8^e D. R. M.** et les **18^e, 19^e, 20^e, 22^e et 29^e G. R. M.**

Nous allons résumer en quelques mots les déplacements et faits saillants des principales de ces dernières unités.

La 38^e compagnie (lieutenant **HITZEMANN**) constituait cinq sections mises à la disposition du S. R. de la VI^e armée. Elle est cantonnée à **Bel-Air** et à **Bray**. Le **19 décembre 1916**, elle passe à la disposition du S. R. de la X^e armée et, le **31 décembre**, à la disposition du S. R. de l'armée britannique. Le **10 avril 1917**, la compagnie se rassemble à la sortie du **Proyart**, quitte la zone britannique et va cantonner à **Montdidier** où elle travaille aux routes.

Dirigée ensuite sur l'**Alsace**, elle est affectée au service routier de la VII^e armée. Le **13 juillet 1917**, l'unité eut à déplorer la mort de plusieurs conducteurs à la suite d'un bombardement par avions. Le 25 août, la compagnie était à **Mausbach** et **Altenach**.

La 53^e compagnie (lieutenant **SALIGNE**) fut formée à **Coolus**, à la date indiquée plus haut, et affectée à la IV^e armée.

Son rôle était le suivant : administrer les animaux de bât mis à la disposition de l'armée ; dresser les animaux au travail qu'ils auraient à exécuter et fournir des conducteurs permanents aux corps de troupe à la disposition desquels étaient mis les animaux de bât. Le **10 avril 1917**, l'unité fut baraquée au **camp de la Sablière (Louvercy)** et rattachée au 17^e corps d'armée.

Du 16 avril au 1^{er} septembre 1917, cette unité eut 16 conducteurs blessés, 80 mulets tués et 40 blessés.

La 55^e compagnie (lieutenant **BRILLE**, provenant de la 8^e) fut constituée à **Dannemarie (Alsace)** et comprenait les détachements du train du Q. G. de la 28^e D. I., des trésor et postes, du groupe de brancardiers, de l'ambulance 1/14, de l'ambulance 7/14, de la section d'hospitalisation 6/14. Le **1^{er} février 1916**, cantonnement de l'unité près de **Valdoie**. Le **6 février**, la compagnie se rend à **Plombières, Éloyes et Arches**, où elle fut embarquée le **28 février**, à destination de **Reffroy (Somme)**. La compagnie fonctionnait, le **12 mars**, au **camp de Marquenterre**. Aucun événement important ne peut être signalé jusqu'au **5 mai**, où un bombardement d'un hôpital tue et blesse de nombreux chevaux. Le **10 juin**, la position de la compagnie était la suivante : le G. B. D. et

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

l'ambulance 1/14 à **Maubois**, la section d'hospitalisation au **fort d'Haudainville**, les détachements du Q. G. et des trésor et postes à **Dieue-sur-Meuse**.

La 63^e compagnie (lieutenant **AGUERRE**) fut formée des éléments de la 12^e compagnie divisionnaire qui comprenait, d'une part, les éléments destinés au Q. G. de la division, au service des subsistances, aux ambulances, aux sections d'hospitalisation, au G. B. D. et, d'autre part, les éléments destinés à la section de boulangerie de campagne et son convoi.

La compagnie ainsi formée est cantonnée à **Rougemont-le-Château (Haut-Rhin)**, puis à **Lachapelle-sous-Rougement**. Après diverses étapes au **camp d'Arches (Vosges)**, **Remiremont**, **Chalonvillars**, **Chavanatte**, **Altenach**, **Vezelois**, **Belfort**, la compagnie est embarquée pour **Épernay** ; le **10 juillet 1917**, nous trouvons le G. B. D. au **camp du Vivier**, le Q. G. à **Chenay** et les ambulances à **Châlons-sur-Vesle**.

La 70^e compagnie (capitaine **DEVILLE**) commença à fonctionner au Q. G., D. E. S. de la VI^e armée, à **Cagny (Somme)**.

Les autres éléments constituant la compagnie comprenaient des détachements du train des ambulances d'armée, les sections d'hospitalisation et les hôpitaux d'évacuation. Les efforts les plus importants fournis par les détachements de la 70^e compagnie furent fournis au moment de l'offensive de la Somme en **juillet 1916** et au moment de l'attaque du **16 avril 1917** sur l'Aisne.

Du 30 janvier au 18 juin 1917, les cinq groupes mobiles de remonte de la VI^e armée furent administrativement rattachés à la compagnie.

Comme il a été dit plus haut, en plus des compagnies hippomobiles, un certain nombre de formations étaient rattachées au 14^e escadron du train.

Il ne nous est pas possible de donner même un aperçu du rôle de ces formations. Nous ne pouvons que citer quelques-unes d'entre elles : T. M. 153, section sanitaire 64, T. M. 172, T. M. 169, T. M. 168, T. M. 831, T. M. 832, T. M. 827, T. M. 837, T. M. 173, T. M. 835, T. M. 840, T. M. 829, T. M. 838, T. M. 836, et enfin la 2^e section d'équipage canin d'Alaska.

Sans aucun doute, le rôle de chacune de ces formations mériterait également d'être longuement et complètement exposé. Nous dépasserions les limites fixées et, même si nous possédions la faculté de le faire et les éléments nécessaires, ce serait un volume considérable qu'il faudrait également écrire pour pouvoir faire connaître le travail héroïquement fourni pendant la guerre par nos camarades du service automobile.

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

CHAPITRE III

LISTE DES OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS, BRIGADIERS ET CONDUCTEURS DU 14^e ESCADRON DU TRAIN, MORTS POUR LA FRANCE.

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
1	BARILLOT (Jean-Baptiste)	2 ^e classe.	1896
2	BARBARET (Henri-Claude)	Id.	1902
3	CORCELETTE (Jean-Baptiste)	Id.	1912
4	DEVILLE (François-Marie)	Id.	1906
5	SIMILLION (Auguste-Philippe)	Id.	1887
6	BERNARD (Henri-Jacques)	Id.	1903
7	LAVENIR (Antoine)	Id.	1900
8	VAGNON (François-Marie)	Id.	1901
9	BAUDRAND (Jean-François)	Mar. des logis.	1896
10	DOMEIGNOZ (Auguste)	2 ^e classe.	1900
11	MARTIN (Antoine)	Id.	1894
12	MAURIER (Émile-Benoît)	Id.	1901
13	VILLEFRANCHE (Joseph-Victor)	Id.	1902
14	DERBEZ (Aimé)	Id.	1910
15	LEFÈVRE (Léon-Alfred)	Id.	1914
16	PALLUEL (Pierre-Louis)	1 ^{re} classe.	1893
17	GUILLEMOT (François-Marie)	2 ^e classe.	1892
18	VERRIER (Désiré-Charles)	Id.	1899
19	BROSSARD (Joseph-François)	Id.	1911
20	JEANDON (Antonin-Honoré)	Id.	1902
21	MARTIN (Auguste-Louis)	Id.	1903
22	LOMBARD (François-Paul)	Id.	1890
23	ARGAUD (Romain-Justin)	Id.	1907
24	TRILLES (Isidore-Joseph)	Id.	1898
25	NICOLAS (Jean-Baptiste)	Id.	1901
26	GONNET (Auguste-Alexis)	Id.	1904
27	BLANC (Pierre-Joseph)	Id.	1899
28	JULIEN (Claudius-Henri)	Id.	1897
29	MULLER (Narcisse-Louis)	Id.	1910
30	JULLIEN (Marius-Paul)	1 ^{re} classe.	1899
31	MUET (Auguste)	2 ^e classe.	1898
32	MAXIMON (Paul-Régis)	Id.	1893
33	VINCENT (Léon-Désiré-Abel)	1 ^{re} classe.	1895
34	BROSSE (Louis-Joseph)	2 ^e classe.	1901

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
35	BUTHOT-VILLIEN (Tulcide)	2 ^e classe.	1902
36	CARRAGUEL (Léopold-Louis-Pierre)	Id.	1894
37	VERDAN (Hippolyte-Jérémie)	Mar. des logis.	1896
38	CHABAURY (Victor-Ernest)	2 ^e classe.	1892
39	BRUNET (Julien-Hector)	Mar. des logis.	1900
40	FAURE (Gustave-Julien)	2 ^e classe.	1900
41	COSTE (Jean-Edmond-Alex.)	Id.	1916
42	TEILLER (Jean-Marie)	Id.	1894
43	BAUD (Claude-Paul)	Id.	1905
44	GRAND (Joseph-Claudius)	Id.	1902
45	GOY (Émile)	Id.	1912
46	ROCHE (Antoine-Marie)	Id.	1899
47	NAVILLE (Auguste)	Id.	1897
48	PENAUD (Aubin)	Id.	1895
49	MOREAU (Paul-Laurent)	Id.	1906
50	RITTAUD (Marie-Joseph)	Id.	1894
51	BOUVET (Joseph-Louis-Ulysse)	Id.	1911
52	CHOVIN (Émile-Joseph)	Brigadier.	1907
53	PERRON (Édouard)	2 ^e classe.	1907
54	REBUFFET (Aimé-Victor-Auguste)	Brigadier.	1901
55	COMMARMOND (Georges)	2 ^e classe.	1906
56	DAUVERGNE (Théophile)	Mar. des logis.	1903
57	GALLIN (Antoine)	2 ^e classe.	1898
58	CACHARD (Julien-Samuel)	Id.	1894
59	FOURNIE (Marc-Joseph)	Id.	1894
60	CANAL (Antoine)	Id.	1890
61	CLERMONT (Jules-Louis)	Id.	1898
62	RENEVIER (Jean-Baptiste)	Id.	1896
63	MARCHAND (François-Régis)	Id.	1888
64	BELLEVILLE (Antoine)	Id.	1899
65	MOURIGAL (François)	Id.	1891
66	DECUGIS (Antonin-Clément)	Id.	1904
67	OLIVIER (François-Michel)	Id.	1905
68	LEBRUN (Charles-Paul)	Id.	1902
69	MEYZEN (Abel-Eugène)	Id.	1904
70	HONORAT (Louis-Étienne)	Id.	1897
71	GLENAT (Paul-Marius)	Id.	1899
72	BOUCHET (Léopold-Florentin)	Id.	1896
73	ROUVEROUX (Ferdinand)	Id.	1891
74	CHABRIER (Auguste)	Id.	1910
75	ROCH (Louis-Jules)	Id.	1897
76	PARET (Louis)	Id.	1893

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
77	ROCHET (Auguste-Joseph)	2 ^e classe.	1903
78	MORARD (Paul-Casimir)	Id.	1903
79	FEROUILLET (Joseph-André)	Id.	1903
80	RAVAZ (Jean-Victor)	Id.	1907
81	JAMBON (Pierre)	Id.	1909
82	GRÉGOIRE (Pierre)	Id.	1900
83	ILLY (Antoine)	Id.	1900
84	BURNICHON (Julien)	Id.	1897
85	DENONFAIX (Benoît)	Id.	1900
86	DARCHE (Joseph-Félix)	Id.	1904
87	CHARPIGNAT (Marius-Constant)	Id.	1907
88	BLANC-GARIN (Paul)	Id.	1898
89	BARCEL (Jean-François)	Id.	1902
90	FAURE (François-Siméon)	Id.	1890
91	THULOUP (Alexandre)	Id.	1901
92	RAMOGER (Édouard-Louis)	Mar. des logis.	1911
93	GUIGNON (Henri-Auguste)	2 ^e classe.	1900
94	PEILLEX (Maurice)	Id.	1894
95	FORTOUL (Charles-Camille)	Id.	1895
96	TEISSERENC (Fernand-François)	Brigadier.	1896
97	FAURE (Frédéric-Félix)	2 ^e classe.	1891
98	LAFFITE (Jérémie)	Id.	1891
99	MENIGON (Maxime)	Id.	1914
100	VIALLET (Pierre-Georges)	Id.	1899
101	FUMEX (François-Édouard)	Id.	1893
102	SEGUIN (Alfred)	Id.	1904
103	DUCROZ (Jules-Albert)	Id.	1903
104	SICRE (Joseph-Ludovic)	Id.	1911
105	LAPORTE (Henri-Marie)	Id.	1898
106	MOREL-TIVAN (Adolphe)	Id.	1902
107	PACARD (Auguste-Amédée)	Id.	1916
108	GARNIER (Charles-Henri)	Mar. des logis.	1892
109	BASCOBERT (Julien-Marien)	2 ^e classe.	1899
110	CHAPPUIS (Alfred-Jules)	Id.	1904
111	MUGNIER (Joseph-François)	Id.	1906
112	LOISON (Étienne)	Id.	1906
113	DUBART (Jules)	Id.	1890
114	VIVIAT (Léon-Édouard-C.)	Brigadier.	1899
115	LARDANT (Paul-Marius)	2 ^e classe.	1900
116	HERBEPIN (Jean)	Id.	1904
117	BALDY (Joseph-Léon-Marius)	Id.	1899
118	BLANC (Joseph-Léon)	Id.	1903

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
119	BREYSSE (Henri-Joseph)	2 ^e classe.	1896
120	JULHARD (Pierre)	Id.	1906
121	PERRIN (Joseph-Claude)	Brigadier.	1894
122	CALVAT (Léon-Clotaire)	Id.	1900
123	FOURRY (Pierre-Baptiste)	Id.	1897
124	CARRIÈRE (Paul-Eugène)	2 ^e classe.	1896
125	LARCHER de COUIGNY (André)	Id.	1902
126	BERTHET (Joseph-Marie)	Id.	1901
127	BERTHET (Jules-Marie-Joseph)	Brigadier.	1896
128	BAUSSANT (François)	2 ^e classe.	1897
129	LOUC (Antoine-Joseph)	Id.	1890
130	DALBION (Robert-Eugène)	Id.	1895
131	DANIC (Jean-Aristide)	Id.	1896
132	CANOVA (Jean-Joseph)	Mar. des logis.	1894
133	FÉRAUD (Charles)	2 ^e classe.	1893
134	LIEUTIER (Auguste-Marius)	Id.	1897
135	DELATTRE (Théophile-Joseph)	Id.	1891
136	BORNET (Michel)	Id.	1890
137	CORDIER (Léon-Marie-Eugène)	Id.	1908
138	MONNIER (Eugène-Raphaël)	Id.	1888
139	PERRONET (Georges)	Id.	1895
140	LUCE (Joseph-Albert)	Id.	1894
141	QUAGLIA (Charles-Joseph)	Id.	1891/98
142	VIDAL (Honoré-Louis-Aug.)	Id.	1913
143	FROUMESSOL (Clément-Adrien)	Id.	1902/05
144	BERT (Jules)	Id.	1903
145	NIOLLON (Auguste-Jules)	Mar. des logis.	1907
146	TABARY (Émile)	2 ^e classe.	1893
147	EYNARD (Joseph-Claude)	1 ^{re} classe.	1902
148	DUCHOSAL-BINAZ (Lucien)	2 ^e classe.	1897
149	CLOAREC (Jean-Marie)	Id.	1911
150	BLANC (Auguste)	Id.	1894
151	GUTTAZ (Francis)	Id.	1909
152	RÉ (Romérald)	Id.	1898
153	LAVERRIÈRE (Jules-François)	Id.	1897
154	GIRRARD-CARABIN (Alphonse)	Id.	1894
155	CHOLLET (Henri-Théodore)	Id.	1908
156	COSSON (Aristide)	Id.	1895
157	RICHOU (Pierre-Édouard)	Id.	1892
158	JACQUIER (Marie-Auguste)	Id.	1897
159	AYMOZ (Paul-Élie)	Id.	1897
160	ALBERTIN (Lucien-Michel)	Id.	1893

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
161	MAITRE (Louis-Félix)	2 ^e classe.	1903
162	MANTE (Marius)	Id.	1906
163	ROGET (François)	Id.	1892
164	PASSEL (Ernest)	Id.	1902
165	PAGNAUD (Jean-Gabriel-Mars)	Mar. des logis.	1895
166	MARBACH (Georges-Frédéric)	2 ^e classe.	1896
167	OLIVIER (Joseph)	Id.	1898
168	PASCAL (Léon-Clément)	Id.	1897
169	TROHAIS (Ferdinand)	Id.	1904
170	COCHET (Joseph)	Id.	1891
171	MARTY (Charles-Émile-Jean)	Brigadier.	1894
172	MAUVAIS (Henri-Prudent-M.)	1 ^{re} classe.	1899
173	RAVILLY (Ferdinand-Auguste)	Brigadier.	1902
174	BONNET (Jean-Auguste-Julien)	2 ^e classe.	1894
175	LARDENOIS (Charles)	1 ^{re} classe	1909
176	MOLLE (Jean-Raymond)	2 ^e classe.	1903
177	SOUDAN (Maurice)	Id.	1895
178	LACOQUE (François)	Id.	1894
179	JAMBON (François)	Id.	1896
180	BOUTON (Jean-Jules)	Id.	1890
181	BALLAZ (Laurent-Victor)	Id.	1894
182	DOUX (Maurice)	Mar. des logis.	1897
183	LAUZY (Louis-Gratien)	2 ^e classe	1911
184	RIVIÈRE (Jean-François)	Id.	1894
185	GODARD (Paul-Auguste)	Brigadier.	1897
186	JOLY (Joseph)	2 ^e classe.	1897
187	DESVIGNES (Eugène)	Id.	1893
188	MARTIN (Jules-Lucien)	Id.	1897
189	CIMAZ (Victor-Emmanuel)	Id.	1901
190	ETCHEVERRY (Martin)	Id.	1915
191	BROCHAY (Jean-Marie)	Id.	1905
192	POLICE (Albert)	Id.	1891
193	QUILLON (Barthélemy)	Id.	1894
194	JOLY (André-Adrien)	Mar. des logis.	1896
195	DUFRESNE (Édouard)	2 ^e classe.	1894
196	VOGUET (Joseph-Victorin)	Id.	1898
197	RECOULY (Justin-Urbain)	Id.	1899
198	MONTMAYEUX (Pierre-Maurice)	Brigadier.	1911
199	BOURDARIAT (Albert-Célestin)	2 ^e classe.	1899
200	LAYDEVANT (Joseph)	Id.	1913
201	ROBERT (Marius-Joseph)	Id.	1904
202	LAFRASSE (Jules-Ambroise)	Id.	1892

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
203	CHARRIÈRE (Victorin-Antoine)	2 ^e classe.	1906
204	DAVIN (Joseph-François)	Id.	1897
205	VIDAL (Daniel-Félix-Henri)	Id.	1917
206	BONFILS (Joseph-Jean-Louis)	Id.	1899
207	RONCERAY (Charles)	M. d. log. fourr.	1898
208	THIBAUT (Julien)	2 ^e classe.	1912
209	VERNAY (Jean-Louis)	Id.	1895
210	MANSCOURT (Adolphe)	Id.	1917
211	THOMAS (André)	Id.	1889
212	BERNARD (Nicaise)	Id.	1896
213	PERRIER (Auguste-Jules)	Id.	1891
214	BADIN (Louis-Joseph)	Id.	1900
215	GAGNAIRE (Antoine-Marie)	Id.	1906/16
216	ROLLAND-LACRAS (Joseph-Élie)	Id.	1901
217	CHABROL (Ernest)	Id.	1898
218	LEMONNIER (Constant-Lucien)	Id.	1911
219	MORIN (François-Nicolas)	Id.	1894
220	CHOISNARD (Ernest-Amédée)	Id.	1891
221	ALLEGRET-MARET (Édouard)	Id.	1892
222	VIGNAUD (François)	Id.	1901
223	FINE (Étienne)	Id.	1891
224	BOUTTEAU (André)	Id.	1896
225	BONASSIS (Pierre)	Id.	1895
226	MICHONNEAU (Pierre-Julien)	Id.	1894
227	HOUZEZ (Jules-Désiré)	Id.	1896
228	RAVEL (Albert)	Brigadier.	1896
229	RUIN (Justin)	2 ^e classe.	1897
230	TARDIF (François-Dominique)	Id.	1892
231	CROCHET (Antonin)	Id.	1900
232	EBENE (Jean)	Id.	1891
233	DURAND (Jacques)	Id.	1891
234	MIARD (Émile-François)	Id.	1894
235	DELESMILLIÈRES (Félicien-Ul.)	Id.	1900
236	CAUET (Georges-Julien)	Id.	1900
237	DESFOUR (Hubert-Jules)	Id.	1911
238	LENOIR (Charles-Frédéric)	Id.	1905
239	CARTELIER (Louis)	Id.	1905
240	GINET (Marie-François)	Id.	1899
241	PARENT (Philippe)	Id.	1902
242	SIMON (Marius)	Id.	1899
243	LE GUEN (Yves-Marie)	Id.	1892
244	THOMAS (Pierre-Louis-Jean)	Id.	1888

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
245	PLATRE (Joseph-Casimir)	2 ^e classe.	1897
246	MARESCAUT (Henri)	Id.	
247	VIRIEUX (Léon-Michel)	Mar. des logis.	1901
248	VILLESON (Gabriel)	2 ^e classe.	1901
249	SANLAVILLE (Louis)	Brigadier.	1897
250	GRAND (Gaston)	2 ^e classe.	1898
251	GUIBERT (Clément-Auguste)	Id.	1898
252	NARJOUX (François-Eugène)	Id.	1892
253	CRISTIANI (Bernard)	Capitaine.	1904/16
254	FERRER (Jacques-Antoine)	2 ^e classe.	1896
255	MAS (Laurent)	Id.	1897
256	BEAUQUIS (François)	Id.	1894
257	LODS (Pierre-Edmond)	M. d. log. aviat.	1896
258	JOURDAN (Lazare-Joseph)	2 ^e classe.	1912
259	EDOUARD (Claude-Marie)	Id.	1892
260	MASSET (Pierre)	Id.	1897
261	BLACHÈRE (Henri-Xavier)	Id.	1901
262	DENOUX (Alexandre-Jean)	Brigadier.	1895
263	TEYSSIÈRE (Jean-Émile)	2 ^e classe.	1901
264	PERRET (Ferdinand)	1 ^{re} classe.	1898
265	MICHAU (Albert-Henri)	Brigadier.	1912
266	JACONIN (Henri-Eugène)	2 ^e classe.	1911
267	COLOMB (Lucien-Emmanuel)	Id.	1897
268	MOREAU (Jean-Romain)	Id.	1901
269	ABESCAT (François)	Id.	1895
270	BOUT (Eugène-Alfred)	Id.	1895
271	MARTINET (Joseph)	Id.	1910
272	RENOUF (Pierre)	Id.	1892
273	LACADÉE (Jean-Léon)	Id.	1894
274	JUSTINARD (Paul)	Brigadier.	1896
275	PASCAL (Maximilien)	Id.	1890
276	NASBROUCK (Paul-Chrysole-Jh.)	2 ^e classe.	1896
277	DUCOUX (Henri-Albert)	Lieutenant.	1899
278	AUBINE (Benoît-Eugène)	Id.	1899
279	BONDAZ (Joseph-Marie)	1 ^{re} classe.	1898
280	BALLY (Louis-Antoine-Alfred)	Brigadier.	1893
281	BORDAS (Jean)	Id.	1898/1900
282	VALADIER (Michel)	2 ^e classe.	1894
283	GALÉRY (Pierre-Raymond)	Id.	1895
284	GREHAN (René)	Id.	1898
285	MONTRY (Édouard)	Id.	1904
286	BERTE (Alfred-Eugène)	Id.	1892

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
287	LYONNET (François)	2 ^e classe.	1892
288	SAUQUET (Joseph-Célestin)	Id.	1899
289	GÉNIES (Philippe)	Id.	1898
290	UTÉZA (Jules-Thimothée-Léon)	Id.	1895
291	COURET (Joseph-Jean)	Id.	1895
292	HERVY (Auguste)	Id.	1892
293	MONNET (Jacques)	Id.	1896
294	AUDIBERT (Alphonse)	Id.	1897
295	MARRE (François-Célestin)	Id.	1897
296	LAMBERT (Émile)	Id.	1893
297	DUTREUIL (Jean)	Id.	1896
298	JACQUET (Louis)	Id.	1897
299	YHLAT (Jean-Marius)	Id.	1902
300	BRET (Louis-Joseph)	Id.	1917
301	NERRE (Laurent)	Id.	1890
302	TAILLARDAT (Jacques)	Id.	1904
303	BOULEH (Joachim)	Id.	1896
304	GIBART (Émile)	Id.	1907
305	CAZES (Jean-Bertrand)	Id.	1899
306	LOGEAIS (Marius-Auguste)	Id.	1896
307	CHAMBON (Xavier)	Id.	1901
308	DOUDON (Charles)	Id.	1897
309	PRETTI (Charles)	Id.	1914
310	RICHARD (François)	Id.	1896
311	PORTE (Auguste)	Id.	1899
312	CHARBIT (Mimoum)	Id.	1896
313	VERGEADE (Antoine)	Id.	1895
314	ELAMBERT (Albert-Edmond-D.)	Id.	1892
315	TABOURIET (Francisque-Marie)	Id.	1891
316	JACQUOTTIN (Louis-Alcide)	Id.	1900
317	MADEUF (Jean)	Id.	1895
318	LAFONT (Arthur-Jean)	Id.	1896
319	MORLEUS (Louis-François)	Id.	1898
320	SALAÜN (Corentin)	Id.	1917
321	MÉLIAND (Louis-Marie-Joseph)	Id.	1901
322	MAUDIGENS (André-Henri)	Mar. des logis.	1898
323	BENAITON (Eugène)	2 ^e classe.	1910
324	AMADON (Jean)	Brigadier.	1890
325	POIROT (Auguste)	2 ^e classe.	1899
326	ROMESTAING (Christophe)	Id.	1898
327	CLARET (Louis)	Id.	1896
328	PANQUET (Claudius)	1 ^{re} classe.	1901

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
329	BULETTI (Pierre-Joseph)	2 ^e classe.	1900/03
330	AILHAUD (Henri-François-Cyr.)	Id.	1893
331	ESQUERRE (Jean)	Id.	1917
332	GILLOT (François-Charles)	Vétérinaire.	1894
333	DUPERREIN (Pierre)	2 ^e classe.	1898
334	MOULS (Germain)	Id.	1895
335	RÉGNIER (René-François-Fernand)	Id.	1901
336	MALBOS (Pierre)	Id.	1896
337	BOUOT (Léon-Marcel)	Id.	1915
338	BURAIS (Julien-Urbain)	Id.	1900
339	CHAUMONT (Louis)	Id.	1896
340	BAILLY (Jean-Marie)	Id.	1916/18
341	LOUPIEN (Hippolyte)	Id.	1894
342	BELMONT (Joseph-Eugène)	Id.	1893/96
343	RATTON (Georges-François-A.)	Id.	1900
344	COLLIN (Joseph)	1 ^{re} classe.	1893
345	FRADIN (Benjamin-François-O.)	2 ^e classe.	1898
346	LOUCHET (Eugène)	Id.	1898
347	CHATELET (Claude)	Id.	1897
348	CONNIER (Julien-Albert-Jh.)	Id.	1897
349	BARON (Julien-Albert-Jh.)	Id.	1897
350	GAVARD (Joseph)	Id.	1899
351	BRIDAY (Claude-Marie)	Id.	1892
352	LIOZON (Joseph)	Id.	1897
353	MÉDAILLON (Jean-Marie)	Id.	1897
354	MERLIN (Jean-Pierre)	Id.	1899
355	MARTIN (Émile-Auguste)	Id.	1900
356	MONTIEL (Pierre)	Id.	1900
357	DURBIZE (Paul)	Mar. des logis.	1890
358	PELLET (Fernand-Charles)	2 ^e classe.	1914
359	FOURNIER (Louis)	Id.	1905
360	MARTIN (Pierre)	Id.	1917
361	DESAINJEAN (Jean-Baptiste)	Id.	1893
362	MIGNOT (Joseph)	Id.	1908
363	SÉCHAUD (Antoine)	Id.	1899/97
364	ARTUS (Urbain-Pierre)	Id.	1903
365	BOUGUIN (Pierre)	Id.	1903
366	SABATIER (Pierre-Emmanuel)	Brigadier.	1903
367	LEFEUVRE (Pierre-Marie)	2 ^e classe.	1900
368	LANDRIEU (Achille-Louis)	Id.	1892
369	CLEYET-MARRET (Marius)	Capitaine.	1892
370	CAMPANALONGA (Antoine-Raphaël)	2 ^e classe.	1911

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
371	POULLILIAN (Benoist-Séraphin)	2 ^e classe.	1895
372	GALLOT (Marie-Jules-Alie)	Id.	1899
373	AUDIBERT (Roger)	Id.	1914
374	COMBAZ (François-Marie-Aug.)	Id.	1897
375	ROUGEAUX (Gaston)	Id.	1899
376	DALLEST (Honoré-Louis)	Id.	1904
377	EYRAUD (Baptiste)	Id.	1907
378	LOUISOT (Joseph-Auguste)	1 ^{re} classe.	1901
379	GENTET (Joseph-Pierre)	2 ^e classe.	1898
380	MERLE (Eugène)	Id.	1898
381	VALANCE (Louis)	Mar. des logis.	1890
382	DALIPHARD (Cléopas-Henri)	2 ^e classe.	1900
383	BOSCAMERIE (Albert)	Id.	1901
384	CHEVROLAT (Claudius)	Id.	1907
385	DESPRATS (Hippolyte)	Id.	1897/94
386	GARDET (Alfred-Marie-François)	Id.	1892
387	MARION (François)	Id.	1903
388	RAVIT (Séraphin-Marcel)	Id.	1914
389	SAINT-LAURENT (Albert)	Mar. des logis.	1892
390	SOURISSEAU (Théophile)	2 ^e classe.	1907
391	THIERRY (Maurice-Louis-Jean)	Id.	1901
392	THUDEROZ (Michel)	Id.	1898
393	SIMIAND (Paul)	Brigadier.	1907
394	MOULIN (Achille-Georges-Albert)	Mar. des logis.	1901
395	GILLET (Pierre-Jean-Marie)	2 ^e classe.	1912
396	CHARASSE (Paul-Joseph-François)	Id.	1901
397	BLANCHARD (Jean)	Id.	1902
398	PERRIAUD (Eugène)	Id.	1900
399	GUITONNI (Amar ben Sacé)	Id.	1903
400	LASCROUX (Guillaume)	Id.	1901
401	JOUFFREY (Émile-Alexis-Rodol.)	Id.	1900
402	LARMANGEAT (Henri)	Id.	1908
403	ROQUES (Fernand-Émile)	Id.	1905
404	ROUE (François)	Id.	1905
405	LOGEREAU (Léon)	Id.	1897
406	VIVIE (Jean)	Id.	1893
407	GAUDIN (Adolphe)	Id.	1893
408	COLLOMB (Jean-Marie)	Id.	1897
409	DIRAT (Léon-Henri)	Id.	1911
410	BOVAERE (César-Lucien)	Id.	1894
411	MAISONNAVE (Jean-Henri)	Id.	1896
412	BIDAUX (Constant-Albert)	Id.	1907

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
413	SOULA (Saint-Cyr)	Mar. des logis.	1900
414	GAUGAIN (Jean-Baptiste)	2 ^e classe.	1894
415	SALUS (Gaspard)	Id.	1901
416	DEMENGE (Camille)	Id.	1899
417	GUILHOT (Pierre)	Id.	1894
418	THUILIER (Joseph)	Id.	1897
419	CALVET (Jean)	Id.	1893
420	FOURTANET (Joseph)	Id.	1900
421	BORDEL (Léopold-Marie-Martial)	Adjudant.	1900
422	RAGOT (Paul-Louis)	2 ^e classe.	1900
423	LAVIGNY (Raphaël)	Brig. fourrier.	1900
424	BRIAL (Fernand-Joseph)	2 ^e classe.	1900
425	MATHEY (Constant-Émile)	Mar. des logis.	1900
426	AGUSSOL (Gaston-Hyacinthe-Cyr.)	2 ^e classe.	1900
427	MATHONNAT (Gilbert-Georges)	Brigadier.	1900
428	DUFOUR (Théodore-Antoine)	Mar. ferrant.	1900
429	BOUCHARDY (Jean-Joseph-Auguste)	2 ^e classe.	1918
430	CROZIER (Jean-Claude-Antoine)	Id.	1895
431	DEFOSSE (Emmanuel)	Id.	1900
432	CAILLARD (Petrus)	Id.	1897
433	BAZATS (Jean)	Id.	1898
434	BAUZET (Charles)	Id.	1893
435	CHAUMEIL (Jacques)	Id.	1909
436	DAMOND (Jacques)	Id.	1909
437	COULE (Auguste)	Mar. des logis.	1896
438	BRAUD (Marius)	2 ^e classe.	1913
439	DESIGAUD (Jean)	Id.	1903
440	CARRÉ (Pierre-Louis-Marie)	Id.	1918
441	DOMAS (Pierre)	Id.	1893
442	CLAVERIE (Pierre-Bernard)	Id.	1897
443	BOUVRY (Théophile-J.-Marie)	Id.	1917
444	HELLE (Jean-Louis)	Id.	1902
445	MAURICE (Émile-Eugène)	Id.	1902
446	BUFFARD (Joseph)	Id.	1902
447	TOUDEUR (Placide-Désiré)	Id.	1909
448	PORTIER (Félix-Marie)	Id.	1902
449	PUYPALAT (Martin)	Id.	1894
450	NOIRELLE (Georges)	Id.	1906
451	MOUNIER (Laurent)	Id.	1901
452	MATHONNAT (Gilbert-Georges)	Brigadier.	1913
453	JULLIARD (Jean)	2 ^e classe.	1914
454	GUÉRIN (Camille-Émilien)	Id.	1914

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

Numéro	Noms et Prénoms	Grades	Classe
455	FREDAIGNE (Léonard)	2 ^e classe.	1909
456	DUBOIS (Lucien-Louis)	Id.	1909
457	DERONET (Jean-Baptiste)	Id.	1904
458	COTTE-GAUDIN (Pierre-Joseph)	Id.	1907
459	DABASSE (Jean-Henri-Louis)	Maître point.	1911
460	CHEUILLET (Pierre-Angélique)	Adjudant.	1911
461	CREPLET (Eugène)	2 ^e classe.	1911
462	BUREAU (Armand)	Id.	1896
463	BAVERLY (Rémy-Eugène)	Id.	1895
464	BERTHIER (Sylvain-Joseph)	Id.	1907
465	BROSSE (Vincent)	Id.	1899
466	BIZET (René)	Sous-lieutenant.	1904
467	AJOUR (Agricole-Joseph)	2 ^e classe.	1915
468	BROTTES (Louis-Ferdinand)	Id.	1897
469	ROGIER (Alphonse-Eugène)	Id.	1899

Historique du 14^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Henri Charles-Lavauzelle, Éditeur militaire – Paris – 1920

numérisation : P. Chagnoux - 2012

*
* * *

Le troisième et dernier chapitre de ce modeste travail suffirait à lui seul. Le Livre d'or des morts au champ d'honneur n'est-il pas le véritable historique de tous les corps ?

La liste de nos victimes ne peut, sans doute, être comparée à celle des unités de première ligne. Mais, néanmoins, les 469 noms des héros du 14^e escadron du train des équipages prouvent que l'escadron a pris sa large part dans le sanglant sacrifice.

Nous sommes même en droit de faire remarquer que cette liste ne comprend pas un nombre dix fois plus considérable de conducteurs du train appartenant à des classes jeunes versés dans les unités combattantes où ils ont trouvé une mort glorieuse et où ils ont toujours su faire honneur au 14^e escadron.

En résumé, sur **le front de France, de l'Alsace à la mer du Nord, en Italie et dans les montagnes de Macédoine**, comme en **Afrique**, le personnel du train des équipages n'a recueilli que des éloges.

C'était la tradition de notre arme :

Au Devoir !

Travail et pas de bruit,

et l'on peut dire, sans orgueil mais avec fierté, que les tringlots de la Grande Guerre se sont montrés dignes des tringlots de la Grande Armée et ont ajouté une nouvelle auréole de gloire à l'étendard du train, déjà surchargé d'inscriptions des campagnes passées.

Lieutenant-colonel GIRARD,
Commandant le 14^e escadron du train.

