

7^e Régiment du Génie

HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE 24/2

Campagne de 1914 à 1918

Cet historique a été transcrit à partir d'un document dactylographié qui m'avait été transmis tel quel
(sans références d'auteur, sans les figures l'accompagnant).
Pour toutes remarques, modifications, n'hésitez pas à me joindre

LE CORPS DES PONTONNIERS

Avant de faire l'historique de la compagnie pendant la Grande Guerre, il paraît utile de donner un aperçu de l'organisation des Pontonniers (Artilleurs et Sapeurs) depuis l'origine jusqu'à nos jours.

Par les nombreuses modifications apportées à cette organisation, on verra que la question si importante des passages des cours d'eau a été aux différentes époques, l'une des principales préoccupations du Haut Commandement.

La première organisation des pontonniers remonte au 7 mai 1795.

Avant cette époque, la construction des ponts militaires était assurée par des compagnies de bateliers, auxquelles on adjoignait des bateliers civils requis dans les localités avoisinant les points de passage.

Le 12 mai 1795, le chef de bataillon BEDON réunissait à Strasbourg tous les bateliers volontaires de la Vallée du Rhin en vue de former un bataillon de 600 hommes. Mais ce 1^{er} groupement composé en grande partie d'hommes dépourvus de discipline et surtout mal cadrés ne donne pas tous les résultats attendus. Dès l'année suivante, le général EBLE, commandant l'artillerie de l'armée du Rhin réorganise complètement le corps des Pontonniers en y affectant des officiers instruits et disciplinés et en se débarrassant de tous les éléments incapables et nuisibles.

A ce premier bataillon formé de 8 compagnies spécialement destinées à la construction et à l'entretien des ponts de bateaux sur le Rhin s'en ajoutant à l'armée de Sambre et Meuse (Février 1791) Un 3^e bataillon créé en 1800 pour l'armée d'Italie fut dissous l'année suivante.

En principe chaque armée comportait un bataillon de pontonniers affecté au bassin du fleuve. Cette disposition résultait de l'impossibilité de transporter sur les mauvaises routes de l'époque un matériel lourd et encombrant et si exceptionnellement des mouvements de matériels étaient ordonnés, on était obligés d'avoir recours à des entrepreneurs civils bien moins soucieux d'arriver rapidement à destination, que de conserver leur vie et celle de leurs chevaux.

Dans de telles conditions la presque totalité du matériel était fabriqué sur place, soit dans les arsenaux, soit dans l'industrie privée.

Le corps

Après la campagne de 1809, le corps des Pontonniers fut complètement réorganisé. L'expérience des guerres précédentes fut mise à profit en essayant de former un personnel et un matériel capables de faire face aux nouvelles exigences. C'est ainsi que NAPOLEON fit construire en vue de la campagne de 1812 un équipage de 100 bateaux avec tout le matériel correspondant. Cet équipage placé sous le commandement du général EBLE, comprenait 500 voitures attelées par 3500 chevaux. Il était desservi par un bataillon de Pontonniers à 7 compagnies fortes chacune de 400 hommes. Mais l'utilisation de ce matériel qui était beaucoup trop lourd donna lieu à de grosses difficultés car c'est à peine si les voitures pouvaient effectuer trois ou quatre lieues par jour pendant la belle saison.

Le recrutement des Pontonniers était également très difficile en raison des lourdes pertes éprouvées au cours de chaque campagne. Il fallait chaque fois faire appel à toutes les ressources du pays en bateliers, marinières ou enseignes de vaisseau pour reconstituer les unités qui n'existaient plus que de nom.

En 1840, le bataillon de Pontonniers qui comptait alors 12 compagnies fut formé en régiment avec la dénomination de 15^e régiment d'Artillerie Pontonniers. Il prenait rang après la série des 14 régiments d'Artillerie Montée.

En 1854, 5 régiments d'Artillerie à Pied ayant été créés. Le régiment de Pontonniers pris la suite avec le °6. il comprenait alors 12 compagnies de Pontonniers, 4 compagnies de Conducteurs et 1 dépôt monté ; grâce à cette importante amélioration le corps de Pontonniers pût se suffire à lui-même tant pour la fabrication et le transport du matériel que pour l'instruction des hommes à pied ou à cheval.

Malheureusement, après la guerre d'Italie, un nouveau décret vint modifier cette organisation. Le régiment de Pontonniers fut placé avec le n° 16 à la suite des 15 régiments mixtes d'Artillerie, le nombre de compagnies de Pontonniers fut porté de 12 à 14 et les compagnies de conducteurs furent supprimées. Dès lors les équipages de Ponts ne disposaient plus d'aucun élément permanent pour effectuer leurs transports, on y pourvoyait tant bien que mal en empruntant momentanément des attelages à d'autres services.

Cette disposition de fortune qui subsistait encore en 1870 donna lieu à des confusions graves pour la mise en route des équipages de Ponts ; sur 6 compagnies qui quittèrent Strasbourg au moment de la mobilisation, trois ne purent rejoindre à temps leur Corps d'Armée, la 4^e compagnie dut abandonner son équipage après avoir sollicité en vain des attelages.

Au début de la campagne de 1870, les compagnies de Pontonniers étaient stationnées comme suit :

11 compagnies à Strasbourg (plus le dépôt du régiment qui fut créé au cours de la guerre

2 compagnies à Lyon

1 compagnie à Alger

Durant la guerre les pontonniers firent indistinctement le service des ponts ou celui de l'Artillerie ; ils servaient indifféremment l'artillerie de campagne ou l'artillerie lourde. Les 6 compagnies restées à Strasbourg prirent une part des plus glorieuses à la défense de la Place assiégée.

Après la guerre, le régiment fut réorganisé à Lyon. Il conserva son titre de Régiment d'Artillerie-Pontonniers, avec son numéro et le même nombre d'unités.

En 1875, la nouvelle loi d'organisation de l'armée ayant prévu la formation d'un deuxième régiment de Pontonniers, l'ancien régiment prit le n°1 et l'autre le n°2. Tous deux furent formés de 14 compagnies.

A partir de cette époque, chaque Corps d'Armée fut doté d'un équipage de ponts et d'une compagnie de Pontonniers chargée de la mise en œuvre de ce matériel. Les équipages étaient attelés par une section du Parc du régiment de Corps de chaque brigade d'Artillerie. Outre les 19 équipages de Ponts de Corps d'Armée, il existait 4 équipages de Ponts d'Armée et 4 équipages de Ponts de Corps d'Armée, ces derniers affectés au service des 4 grandes Places de l'Est.

Suppression des Régiments d'Artillerie-Pontonniers : Le Corps des Pontonniers fut supprimé en 1894, époque à laquelle le service des Ponts d'équipage fut confié au Génie.

Depuis l'origine de la formation des Pontonniers, le Génie réclamait le service des Ponts comme rentrant dans ses attributions, mais l'artillerie put les conserver pendant près d'un siècle en faisant valoir la puissante organisation de ses arsenaux, de ses parcs, de son personnel nombreux, qui fournissaient pour construire, atteler et manœuvrer les ponts mobiles, des ressources supérieures à celles des autres armes.

D'autre part, Napoléon qui les avait tant de fois vus à l'œuvre, avait tenu à les garder dans son arme préférée. Les artilleurs-pontonniers ont laissé à leurs camarades du Génie le souvenir d'une troupe admirablement organisée et tout à fait à la hauteur de sa tâche. Ils se sont distingués dans un grand nombre d'occasions, jetant des ponts de toute espèce, dans les cours d'eau les plus larges, les plus rapides, le plus souvent avec du matériel fabriqué par eux, au prix des plus graves difficultés.

Le rôle joué par ces braves sur le Rhin, le Danube, la Bérézina, en Italie, en Egypte, en Espagne, au Tonkin doit être connu de tous les sapeurs pontonniers. L'artillerie qui leur devait une partie de sa gloire a vu avec regret la disparition de ce corps d'élite.

La suppression des deux régiments d'Artillerie-Pontonniers permit de porter de 38 à 40 le nombre des régiments d'artillerie de campagne et de 5 à 7 celui des régiments de Génie. Ces derniers furent formés avec des bataillons prélevés sur l'ensemble des régiments de sapeurs mineurs et quelques cadres venus des artilleurs Pontonniers. Le 6^e régiment fut affecté à Angers, le 7^e à Avignon.

A partir de ce moment, toutes les unités du Génie furent exercées aux manœuvres de Pontage mais la mise en œuvre des équipages des ponts était plus particulièrement réservée aux Compagnies de Corps qui recevaient à cet effet une instruction de perfectionnement sur le Rhône soit à Avignon, soit à Estressin.

Les équipages de Ponts de Corps d'armée étaient attelés par des Compagnies de Sapeurs Conducteurs, formées de territoriaux, qui recevaient leurs chevaux de la réquisition.

Créations des Sapeurs-Pontonniers : - L'organisation ci-dessus était encore en vigueur au moment de la déclaration de la Grande Guerre 1914-1918. Toutefois, la loi du 15 avril 1914, qui précéda de quelques mois l'entrée en campagne, avait amené la création de deux bataillons de sapeurs-pontonniers qui prirent les numéros 23 et 24, à la suite des 22 bataillons de sapeurs-mineurs. Ces bataillons faisaient partie du 7^e régiment stationné à Avignon.

Le 23^e bataillon comprenait 4 compagnies et le 24^e bataillon, 3 seulement. La 4^e compagnie de ce dernier bataillon fut créé pendant la guerre.

HISTORIQUE DE LA COMPAGNIE 24/2 DE SAPEURS PONTONNIERS PENDANT LA GRANDE GUERRE 1914-1918

MOBILISATION et CONCENTRATION

La compagnie de Pontonniers 24/2 affecté à la 5^e armée fut mobilisée par le 7^e régiment du Génie à Avignon, le 2 août 1914.

Après avoir été portée à l'effectif de guerre par l'incorporation des 5 plus jeunes classes de la réserve, elle fut enlevée, le 14 août 1914, à 10h29, par train spécial et transportée à Laon, gare régulatrice de la Ve armée. De là, elle fut dirigée sur son point de concentration de Mézières où elle arriva le 16 août à 6 heures.

Au moment de son départ d'Avignon, la Cie 24/2 avait la composition suivante :

Capitaine EYCHENNE

Commandant de la Cie

Sous lieutenant TERMOZ-MASSOU

Sous lieutenant THIEBAUT

Sous lieutenant GOTTELAUD

Adjudant VENTRE

Médecin auxiliaire VARIOT

Chefs de section

252 hommes de troupes

14 chevaux

2 fourgons

2 voitures contenant quelques outils (1)

(1) En raison de leur création récente, les Cies n'étaient pas dotées du train de combat.

Dès son arrivée à Mézières, la compagnie fut mise à la disposition du commandant du Génie de la 52^e division de réserve pour coopérer au chargement des dispositifs de rupture des ponts sur le Meuse, depuis Givet jusqu'à Mézières (inclus).

Les dispositifs de rupture des ponts de chemin de fer d'Auchamps et de Laifour, qui comportaient chacun deux fourneaux de 600 Kg d'explosifs placés à 14 m de profondeur, furent mis en œuvre par les sous lieutenants TERMOZ et THIEBAUT.

Le 22 août, les détachements rejoignaient la portion centrale de Charleville, à l'exception d'une équipe chargée de la mise à feu au pont de Fumay (Ardennes).

Dans la soirée, la compagnie recevait l'ordre téléphonique du général commandant la Ve armée de se rendre à Chimay (Belgique) par voie ferrée. Elle quitte Mézières Charleville le 23 août à 0h58.

RETRAITE DE LA MARNE 23 août – 4 septembre 1914

Le 23 août, au moment où la compagnie débarquait en gare de Chimay pour se diriger vers Charleroi, elle était avisée que la Ve armée avait commencé son mouvement de repli ; peu après, elle recevait l'ordre de repasser la frontière et d'aller pontonner le jour même à la Neuville-aux-Tourneurs (35 Kms au sud de Chimay voir fig. n°1) – Itinéraire de la compagnie.

Les jours suivants, l'armée continuant son mouvement, vers le sud, la compagnie cantonna le 25 à Vaux-les-Rubigny, le 26 à Vigneux, le 27 à Machecourt et le 28 à Veslud.

Les grands parcs d'artillerie et du génie qui s'étaient avancés jusqu'au-delà de Chimay se repliaient également, et, à leurs interminables convois, venaient encore s'ajouter les nombreuses caravanes de paysans belges et français qui fuyaient devant l'invasion. L'encombrement sur toutes les routes était si considérable que les troupes à pied étaient obligées de marcher continuellement à travers champs. Cette retraite à marches forcées sous le soleil brûlant du mois d'août était extrêmement fatigante pour nos hommes qui ne possédaient alors aucun entraînement, mais il fallait à tout prix aller vite pour se dégager de l'étreinte de la le armée allemande qui tentait une immense manœuvre d'enveloppement par la gauche de la Ve armée.

Le 29 août, sur l'ordre du directeur des Etapes, la compagnie fut dirigée sur le fort de Bruyères (sud de Laon) en vus d'exécuter différents travaux d'organisation. Mais en raison de l'avance rapide de l'ennemi, la ligne générale de défense, envisagée dans cette région par le Haut Commandement, dut être abandonnée ; après avoir effectué le déboisement du glacis nord du fort, la compagnie reçut l'ordre de continuer son mouvement de repli. Elle cantonne le 30 à Chamouille, le 31 à Longueval, après avoir fait un crochet par Craonne où elle devait s'arrêter tout d'abord, puis à Longueville le 1^{er} septembre et le 2 à Chavenay, écart de Dormans.

Dès son arrivée à Chavenay et quoique exténuée par 8 jours de manœuvres ininterrompues, elle recevait du colonel directeur du Génie des Etapes, l'ordre d'aller préparer de toute urgence la destruction des ponts de la Marne depuis Château-Thierry (inclus) jusqu'à Charly (inclus). Cet officier supérieur se rendit ensuite sur les lieux, où il effectuait une première reconnaissance en vue de renseigner les chefs de détachement sur la nature des ouvrages à détruire et les quantités approximatives d'explosifs.

De son côté, le capitaine commandant le Compagnie réquisitionnait toutes les voitures de Chavenay et faisait transporter à pied d'œuvre les différents détachements, pendant que le restant de la compagnie se rendait à pied à Château-Thierry.

Arrivée à 4 Kms de la ville, la compagnie fut arrêtée par des patrouilles de cavalerie française, chargées de surveiller les abords de Château-Thierry où l'ennemi était déjà signalé. Toutefois devant l'importance de la mission et après avoir constitué un dispositif de sûreté et renvoyé les voitures de réquisition, elle put s'avancer jusqu'à la gare qui était le lieu fixé par le colonel pour recevoir ses instructions et prendre livraison des explosifs. Mais la gare avait déjà évacué son matériel, les postes télégraphiques et téléphoniques étaient fermés et la presque totalité de la population avait abandonné la ville. Aucune liaison ne put être établie avec la direction du Génie qui, de son côté, avait quitté précipitamment son cantonnement. Pendant ce temps, les éléments avancés de l'armée de Von Kluck battaient la rive sud de la Marne et la route de Montmirail.

Ainsi le 3 septembre à 21 heures, au moment où la Cie, arrivant à Château-Thierry pour opérer la destruction des ponts se mettait à la recherche des explosifs, l'ennemi se préparait à franchir la Marne avec des forces importantes.

Néanmoins, le capitaine résolu à accomplir au moins partiellement sa mission, fit surveiller les issues au Nord-Est, pendant que le S/Lieutenant THIEBAUT, chargé de la destruction des ponts de Château-Thierry, faisait la reconnaissance du pont en béton armé, situé à l'est de la ville. Quant au pont de pierre, sur la route nationale de Montmirail, il n'y avait plus une minute à perdre pour le faire sauter avant le lever du jour.

Malheureusement, à une heure du matin, le Commandant du Corps de Cavalerie, mis au courant de l'avance rapide réalisée par l'ennemi entre Château-Thierry et Lizy-sur-Ourcq, ordonna l'évacuation militaire de la ville et le compagnie dut se retirer dans la direction de Montmirail avant d'avoir rempli sa mission. Le convoi d'explosifs empêché d'avancer par le tir d'artillerie ennemie et le barrage formé par nos postes de cavalerie avait rebroussé chemin.

Cette tentative infructueuse avait occasionné à la Cie un retard de près de 24 heures sur les mouvements effectués par la Ve Armée ; elle marcha toute la journée du 3 septembre pour atteindre, le soir, le hameau de la Gault où elle cantonna (35 Kms au sud-est de Château-Thierry).

Depuis le cantonnement de Longueville, le 1^{er} septembre, la compagnie avait effectuée ainsi près de 80 Kms sans aucun repos.

Dans la soirée du 3 septembre, le capitaine put rétablir la liaison avec la Direction du Génie des Etapes qui fut mise au courant des incidents de la veille.

« L'ordre de mise de feu n'avait pas été donné par le Commandant en Chef ».

Les ponts de Château-Thierry furent d'ailleurs retrouvés intacts quelques jours plus tard, lors de notre poursuite vers le Chemin-des-Dames, car l'ennemi surpris à son tour par notre brusque offensive, n'eut pas le temps d'en opérer la destruction. Les jours suivants, la Compagnie fut dirigée sur Romilly, Nogent-sur-Marne et Charney (à 7 kms au sud de Nogent-sur-Seine).

A Romilly, le général AZIBERT D.E.S. (*Nota Charraud : Directeur des Etapes et Services*) fit diriger par Montereau des équipes de pontonniers pour coopérer avec des détachements du Génie venus de Versailles, au chargement des dispositifs de mine des ponts de la Seine et procéder le cas échéant à la mise à feu. Les travaux préparatoires furent exécutés, mais la destruction des ponts ne fut pas ordonnée.

Le 5 septembre, en arrivant à Charney, après une étape de 42 Kms, la compagnie fut chargée par le colonel BERNANRD, commandant le Génie au G.Q.G. de se porter immédiatement sur le plateau du Tremblay (Sud de Nogent-sur-Seine) qui était l'extrême limite de repli de la Ve armée, en vue d'organiser une ligne d'ouvrages destinés à battre la route de Nogent et les débouchés sud de la ville. Une série de tranchées pour tireurs debout, furent exécutées, depuis cette route jusqu'au village des Ormeaux, où d'autres unités du Génie effectuaient un travail analogue/

Mais le repli ordonné par le général en chef s'est arrêté le 4 septembre. Dans ces conditions, nos troupes ne franchiront pas la Seine et c'est entre Seine et Marne que se livrera la Grande Bataille.

OFFENSIVE DE LA MARNE 5 – 22 septembre 1914

Le 6 septembre, au lever du soleil, nos troupes, oubliant les fatigues et les privations endurées par 13 jours de marche et de combats incessants, se portèrent à la rencontre de l'adversaire qui, de son côté, avait l'ordre de nous attaquer partout où il nous rencontrerait. Le choc des deux armées ennemies fut terrible.

Après une série de combats sanglants, sur l'Ourcq à Esternay et aux marais de Saint-Gond. L'ennemi culbuté de toutes parts se retira en désordre, poursuivi par nos troupes héroïques ; c'était la Victoire de la Marne. Paris dégagé et la France sauvée de l'emprise germanique.

Dans la matinée du 6 septembre, le général Joffre avait adressé aux troupes sa fameuse proclamation ainsi conçue :

« Au moment où s'engage une bataille dont dépend le Salut du pays, il importe de rappeler à tous que le moment n'est plus de regarder en arrière, tous les efforts doivent être employés à attaquer et à refouler l'ennemi. Une troupe, qui ne peut plus avancer devra coûte que coûte garder le terrain conquis et se faire tuer sur place plutôt que de reculer. Dans les circonstances actuelles aucune défaillance ne peut être tolérée »

Signé JOFFRE

Construction d'un pont sur la Marne (16-21 septembre) :

Dès le 6 septembre, la compagnie 24/2 avait cessé les travaux d'organisation au sud de Nogent pour se porter en avant ; elle fut mise à partir du 8 à la disposition du colonel FRACABAL, commandant du champ de bataille pour assurer le dégagement des voies d'accès et la réparation des chaussées, d'abord dans la région d'Esternay, puis dans celle de Montmirail. Partout la bataille avait fait rage, le sol était jonché de cadavres, tout était détruit ou incendié.

Le 15 septembre, à 11 heures, la compagnie reçut du commandant du Génie de l'Armée l'ordre de se rendre à Epernay en vue de la reconstruction des passages de la Marne. Les 4 sections réparties dans la région indiquée ci-dessus, furent rappelés aussitôt. Les 1^{ères} et 3^{es} sections plus rapprochées de Montmirail se mirent en route à 13 heures 30 et rejoignirent Epernay sous le commandement du capitaine. Les 2^{es} et 4^{es} sections, sous le commandement du sous-lieutenant TERMOZ-MASSOU, ne purent arriver que le lendemain matin. La compagnie effectua ainsi dans 24 heures, plus de 50 Kms sous une pluie continuelle.

Le lendemain à 6 heures, le capitaine était chargé de construire un pont de pilots pour charger 6 tonnes sur 2 essieux à 300 m. en amont du pont permanent, en vue de rétablir le double courant de circulation, avec le dernier passage, qui, détruit par l'ennemi, avait été réparé provisoirement pour la circulation à courant simple.

La nécessité de décongestionner ce dernier passage dans le plus bref délai ne permit pas de faire l'étude préalable du pont de pilots, et celui-ci fut commencé le jour même, malgré la fatigue des hommes qui, par surcroît, avaient encore leurs vêtements trempés par la pluie de la veille.

Parti d'Avignon, sans train de combat, ni outils portatifs et ne disposant, en outre, d'aucun approvisionnement en matériel de circonstance, le capitaine dut faire appel aux ressources de l'industrie privée. Il requit chez les principaux entrepreneurs d'Epernay tout ce qui était nécessaire à la construction du pont : sonnettes, outils, matériel de toute nature et moyens de transport.

A partir du 17, le travail fut poussé avec la plus grande rapidité : deux détachements de construction ayant à pied d'œuvre le matériel nécessaire effectuaient 12 heures de travail par jour, dont 6 heures de nuit. L'éclairage du chantier était assuré par des lampes WELLS empruntées à une compagnie de chemin de fer de campagne qui stationnait en gare d'Epernay. Cette unité dont le parc sur rails était situé à proximité de la rive sud, battit les deux palées de cette rive avec sa sonnette à vapeur. Le passage d'une longueur totale de 78 mètres, comportait, outre l'aménagement de deux rampes d'accès, 60 mètres de pont de pilots et, à partir de l'avant dernière palée vers la rive sud, un élargissement du tablier destiné à faciliter le virage des voitures sur le chemin de halage (fig n°2 à 4).

Commencé le 16 dans la soirée, le pont était terminé le 21 septembre malgré de sérieuses difficultés résultant de l'implantation des pilots de très gros diamètres dans un fond crayeux extrêmement compact et de la pluie qui avait tombé sans répit.

Le 22 septembre à 11 heures, le Directeur du Génie des Etapes, qui venait d'être avisé de la mise en service du pont, envoya, par télégramme, l'ordre d'aller cantonner le soir même à Marfaux (15 Kms au nord). En même temps, cet officier supérieur faisait parvenir la lettre suivante à la compagnie pour la féliciter de son travail et justifier la nécessité de ce départ précipité, malgré la grande fatigue des hommes.

N°114 du 22 septembre 1914 :

« Le colonel directeur a pris connaissance du rapport adressé par le capitaine commandant la compagnie 24/2.

Ce travail a été parfaitement exécuté malgré les difficultés réelles tenant à la nature du fond de la rivière et au mauvais temps qui n'a cessé de régner pendant la construction du pont.

Il adresse au capitaine ainsi qu'aux officiers, gradés et sapeurs de cette compagnie ses plus vives félicitations. Il regrette que les évènements actuels qui sont très satisfaisants pour nos troupes ne permettent pas de laisser à la compagnie 24/2 le repos qu'elle a bien méritée.

Le commandant, comptant sur le zèle et le dévouement de cette compagnie a l'intention de la pousser le plus rapidement possible vers Berry-au-Bac où des travaux importants et urgents sont signalés ».

La compagnie, exténuée de fatigue, alla cantonner le soir même à Marfaux et, le lendemain, 23 septembre, elle continuait sa marche vers Berry-au-Bac.

STABILISATION DU FRONT DE L' AISNE

Après sa défaite sanglante sur l'Ourcq et au sud de la Marne, l'ennemi s'était retiré au nord de cette rivière et s'était retranché sur de fortes positions.

Dans la région de Berry-au-Bac, le pont de cette localité passé de mains en mains, était finalement resté en notre possession, mais sans aucune utilisation possible en raison de la proximité de l'ennemi qui tenait la cote 108 et la ferme du Choléra, situés à quelques centaines de mètres du pont.

Dans ces conditions, la compagnie partie de Marfaux le 23 septembre, reçut l'ordre de s'arrêter à Savigny-sur-Ardre. Du 24 septembre au 5 octobre, elle fut employée à la réparation de routes ainsi qu'à différents travaux d'aménagement du passage à niveau de la gare de Jonchéry ; elle cantonna à Savigny-sur-Ardre du 23 au 28 septembre, et à Jonchéry du 29 septembre au 5 octobre.

Etablissement d'un barrage sur la Vesle :

Le 6 octobre, la compagnie était mise à la disposition du commandant du Génie du 3^e C.A. (colonel BELLE) en vue de tendre des inondations sur la Vesle à l'ouest de Reims pour empêcher une nouvelle progression de l'ennemi.

L'emplacement choisi pour le barrage fut celui de l'ancien moulin de Maco, qui comportait divers aménagements susceptibles de faciliter le travail. La vanne destinée à régler la retenue d'eau fut installée dans le bras principal de la Vesle, sur le radier de l'ancien moulin. Toutes les eaux des bras secondaires furent déviées sur ce bras par la construction d'une forte digue en terre. Le plan d'eau, constamment maintenu à 0m 70 au dessous du point le plus bas de la route pour éviter la détérioration de la chaussée, était réglé au moyen de poutrelles mobiles disposées verticalement en « aiguilles » sur toute la largeur de la vanne. La manœuvre des aiguilles était assurée par un poste de pontonniers (fig. n°5)

Ce barrage inondait les marécages de la Vesle de 0m 50 à Maco et de 0m 20 à Courcelles (banlieue de Reims).

Les matériaux nécessaires à la construction de cet ouvrage : bois, fer, ciment, sacs à terre, etc... avaient été requis à Reims.

Commencés le 7 octobre, les travaux furent terminés le 13.

Construction d'une piste sur les marais de Muizon (17-26 octobre 1914) :

Après l'achèvement des travaux de Maco, la compagnie fut maintenue à la disposition du 3^e C.A. en vue d'établir sur les mêmes marais au nord de Muizon un passage destiné à assurer des communications rapides entre les éléments avancés du corps d'armée situés en avant de Trigny et les services de ravitaillement et d'évacuation qui venaient d'être installés à la gare de Muizon.

Aucun approvisionnement de matériel n'ayant été constitué pour ce travail et la pierre de blocage faisait totalement défaut dans la région, une réquisition fut adressée au maire de Chenay pour disposer des bois nécessaires à la construction d'une chaussée sur rondins.

Après avoir construit sur la Vesle un ponceau de 16 mètres, pour troupes de toutes armes, la chaussée sur le marais fut établie très rapidement grâce à l'existence d'un petit sentier utilisé pour les travaux de cultures et où l'apport successif des matériaux permettait directement appui.

Dans ces conditions, une seule épaisseur de rondins jointifs, reposant sur quatre lignes de corps d'arbres encastrés dans la terre, était suffisante pour constituer le passage demandé.

Les corps d'arbres étaient placés comme suit : deux aux extrémités des rondins de 4 m. et 2 autres au centre, à l'écartement d'un essieu de prolonge d'artillerie. Une couche de gros sable de carrière exempt de terre fut répandue sur la chaussée pour éviter l'usure prématurée des rondins et obtenir une plate forme unie.

Enfin un garage de 20 m. de long sur 4 m. de large établi au milieu de la piste, terminait cet ouvrage d'une longueur totale de 580 m. (fig. n°6)

Les travaux exécutés avec un effectif de 180 hommes furent achevés le 26 octobre. Ils avaient duré 8 jours.

ORGANISATION DU SECTEUR DE REIMS

L'activité de l'ennemi autour de Reims se manifestant de plus en plus, le général FRANCHET d'ESPEREY, commandant la Ve armée avait prescrit l'exécution d'un vaste projet d'organisation du secteur comportant :

- 1) au nord de la Vesle, la construction d'abris de bombardement en 1^{ère} ligne.
- 2) Au sud de cette rivière sur le front général BEZANNES ; Trois Puits ; Montbre ; Mont de la Cuche et Puizeux une 2^{ème} position de résistance.

Le 31 octobre, par ordre du général commandant la Ve armée, la compagnie était affectée au groupement Hugot-Derville du C.A. Pelacot, pour coopérer aux travaux ci-dessus. Elle cantonna le 1^{er} novembre à Bezanne, et, du 2 novembre au 8 décembre, à Trois-Puits (à 5 Kms au sud de Reims).

Du 1^{er} au 8 novembre, elle fut employée à la construction des abris de 1^{ère} ligne sous le remblai de la voie ferrée, au nord de Saint-Léonard. Ces abris, construits par 32 hommes étaient à l'épreuve du canon de 15 mm.

A partir du 8, la compagnie fut chargée de continuer l'organisation du centre de résistance formé par le village de Trois-Puits et la croupe située à l'ouest ; elle disposait à cet effet d'un bataillon du 102^e territorial. Le capitaine était chargé en même temps d'étudier l'organisation du centre formé par le Mont-de-la-Cuche et des mouvements de terrain situés plus à l'est ainsi que celui formé par le Mont-Ferre. Le projet du Mont-de-la-Cuche fut mis à exécution à partir du 17 novembre à l'aide d'un deuxième bataillon du 102^e territorial auquel était adjoint un cadre instructeur de la compagnie 24/2.

Pour ne pas éveiller l'attention de l'ennemi établi sur les positions dominantes de Berru et Nogent-l'Abesse, tous ces travaux étaient exécutés de nuit et les terres provenant des déblais étaient soigneusement dissimulées. Malgré un embrigadement des équipes qui permettait de travailler toute la nuit, l'avancement des travaux était extrêmement lent à cause de la nature du sol qui, au dessous de 30 cm. De terre végétale était formé d'un calcaire très dur.

Le 8 décembre à 23 heures, le commandant de la compagnie recevait l'ordre de se mettre à la disposition du général commandant le 3^e C.A. pour assurer la construction et l'entretien des passages de l'Aisne, à l'ouest de Berry-au-Bac. L'ordre de mouvement devant être exécuté aussitôt les équipes de travailleurs de nuit furent rappelés à Trois-Puits à 2 heures du matin et à 6 heures 15, la compagnie allait cantonner à Chenay (9 Kms. au nord de Reims).

LA COMPAGNIE 24/2 CHARGÉE DES PASSAGES DE L' AISNE 13 décembre 1914 – 14 mars 1917

Le 10 décembre 1914, le général commandant le 3^e C.A. mettait la compagnie à la disposition de la 5^e D.I. (général MANGIN) pour assurer les passages de l'Aisne sur le front de cette division.

La compagnie quitta Chenay dans l'après-midi pour aller cantonner à Rouey (8 Kms sud de Craonne). En même temps, le général MANGIN prescrivait au capitaine ECHENNE « *d'exécuter dans la journée du 11, la reconnaissance des moyens de passage existant entre Berry-au-Bac et Cuiry-les-Chaudardes inclus et de lui adresser toutes propositions et demandes de matériel en vue d'assurer la continuité des communications entre les deux rives de la vallée de l'Aisne, pendant la période des inondations* ».

La partie de l'Aisne ainsi délimitée était dominée à l'est par la cote 108, au nord par la ferme du Choléra, les hauteurs de Juvincourt et de Craonne et du Chemin des Dames.

C'est donc sous les yeux de l'ennemi et surtout sous les obus de sa puissante artillerie que les pontonniers vont avoir pendant plus de 2 ans à construire, entretenir et réparer des passages nombreux et démesurément longs.

Lors d'une nouvelle attaque qui exigea un matériel plus puissant et par conséquent plus lourd, lors d'une nouvelle crue de l'Aisne, qui trouvera son lit plus obstrué par la destruction et le rétablissement des ouvrages, les pontonniers devront multiplier, renforcer et exhausser ces passages. Leur besogne sera lourde, écrasante même, mais qu'importe ! Comme leurs grands ancêtres du Rhin, du Danube et de la Bérézina, ils rivalisent d'adresse, d'endurance et de courage pour faire face à toutes les situations.

Blottis dans leur petit abri situé près du pont qu'ils auront mission d'entretenir coûte que coûte, les pontonniers de l'Aisne, après chaque tir de destruction ou d'interdiction, iront constater l'importance des dégâts, et, comme les communications entre les deux rives seront pour nos combattants une question de vie ou de mort ces pontonniers, constamment munis d'un lot d'outillage et de matériel de réparation, se porteront aussitôt sur la brèche et, de jour comme de nuit, sans trêve ni repos, ils rétabliront le passage.

Dans certaines circonstances qui lui paraîtront particulièrement favorable, l'ennemi avec sa grosse artillerie qui enverra des déluges de projectiles, cherchera à réaliser la destruction simultanée des passages à grands courants de circulation. Mais les pontonniers ayant pour mission « d'assurer la continuité des communications » auront pris leur dispositions en conséquence : Les ponts permanents de Pontavert et de Berry-au-Bac particulièrement visés auront été doublés et même triplés et dès qu'une voie sera interrompue un pontonnier placé à la bifurcation des chemins d'accès conduisant aux divers ponts dirigera aussitôt piétons et voitures sur les voies restant accessibles. Grâce à ces dispositions, l'ennemi ne parviendra jamais à interrompre la totalité des communications quelque soit l'acharnement qu'il y mettra, quelque soit aussi l'efficacité de son tir. Et fidèles à leur consigne, conscients de la grandeur de leur mission, les pontonniers rempliront ainsi leur tâche ingrate, jusqu'au moment où les renforts alliés permettront à nos glorieuses armées de revivre les grands jours de la Marne.

La compagnie 24/2 effectua ainsi, dans cette vallée de l'Aisne, plusieurs kilomètres de ponts ; elle s'étalera d'abord vers l'amont, jusqu'à Berry-au-Bac où malgré la proximité de l'ennemi, elle établira de nombreuses passerelles que les fantassins franchiront toujours au pas de course. La compagnie s'étalera ensuite vers l'aval, jusqu'à hauteur de Soupir où, comme à Berry-au-Bac, la ligne ennemie, franchissant l'Aisne, des passerelles semblables seront établies. Puis à l'occasion d'une grande offensive, elle se repliera de nouveau vers Berry-au-Bac et là, sur un espace 500 m. complètement découvert et tout près des observatoires du Choléra et de la Cote 108, elle lancera simultanément plusieurs ponts de bateaux renforcés qui permettront aux divisions françaises d'atteindre d'un seul bond les abords de Juvincourt et de cueillir des milliers de Boches au fond des abris du Choléra.

Mais la résistance acharnée de l'ennemi sur le Chemin des Dames et sur le massif de Reims sera telle que notre offensive piétinera durant un certain temps. La construction systématique des ouvrages mettra la compagnie dans l'obligation de remplacer au cours de la bataille les ponts de bateaux par des ouvrages moins vulnérables, et d'établir, sur le prolongement de ces ponts, de longues pistes de madriers pour permettre aux camions de ravitaillement de déverser à proximité des nouvelles lignes les munitions et les matériaux nécessaires pour conserver la terrain conquis.

Après cet effort considérable qui dura près d'un mois l'offensive étant momentanément suspendue, la compagnie, affectée successivement à deux nouvelles armées qui se relèveront dans ce secteur, reprendra à sa charge l'ensemble des passages de l'Aisne, où elle exécutera plus que de menues réparations.

Fin Mai 1918, la compagnie 24/2 appelée sur la Marne au début du printemps 1917 apprendra la catastrophe de l'Aisne et la destruction des ponts qu'elle avait établie en vue de notre offensive avec un soin si jaloux et au prix de quelques difficultés ; ponts qu'elle sera chargée de rétablir à nouveau de toutes pièces car l'ennemi furieux de son échec où sombreront ses dernières réserves n'aura laissé en place ni un pilot, ni un madrier.

Tel va être en résumé, au cours de cette guerre, le rôle de la compagnie de Pontonniers 24/2, d'abord sur l'Aisne, puis sur la Marne où par deux fois les principales forces germaniques seront venues se briser.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN DES PASSAGES SUR LE FRONT D'UNE DIVISION

Le 11 décembre 1914, les passages existant sur le front de la 5^e D.I., ne comportaient en dehors des ponts permanents de Berry-au-Bac et de Pontavert, que deux passerelles d'infanterie construites au moment de la poursuite de l'ennemi et dont les tabliers, établis au niveau des rives, allaient être submergés à bref délai. Quant aux ponts permanents, le premier était constamment sous le feu des mitrailleuses ennemies et le second n'était praticable qu'en dehors des tirs de barrage et de harcèlement qui étaient fréquents.

La 5^e D.I. péniblement accrochée au nord de l'Aisne, en face d'un adversaire solidement organisé sur des positions dominantes, menacée à tout instant demandait d'urgence l'établissement des passages insubmersibles nécessaires pour assurer l'arrivée des ravitaillements et des renforts.

Le rapport de la reconnaissance effectuée le 11 décembre faisait ressortir la nécessité d'établir simultanément deux passages d'infanterie (un par brigade) puis de doubler ces communications de façon à parer plus facilement aux destructions éventuelles.

Les communications proposées comprenaient :

- 1) Une passerelle pour l'infanterie au sud de la ferme de la Pêcherie
- 2) Un pont pour troupes de toutes armes entre Concevreux et Cuiry-les-Chaudardes

En deuxième urgence :

- 3) Une passerelle au nord de Gernicourt
- 4) Une passerelle au sud-est de Chaudardes

Ce programme, approuvé par le général MANGIN et strictement limité aux premiers besoins : en dehors des équipes de ponts des 51^e et 52^e divisions de réserve commandées respectivement par le lieutenant MERCIER et le capitaine LEMOINE qui furent mis à la disposition du capitaine EYCHENNE pour jeter le pont de Cuiry-les-Chaudardes, la 5^e division ne disposait d'aucun approvisionnement de matériel de circonstance. Il fallut de nouveau avoir recours à la réquisition ou plutôt à la confection improvisée. Car les stocks de Reims ou d'Épernay, où tous les services puisaient à la fois ne tardèrent pas à disparaître. Les différents détachements répartis comme il est indiqué ci-après se mirent résolument à l'œuvre.

- 1) Section du sous-lieutenant GOTTELAUD : Construction du pont de bateaux de Cuiry-les-Chaudardes, ainsi que l'estacade et de la chaussée en fascines destinées à relier le pont de bateaux avec la partie insubmersible du chemin de Concevreux
Longueur Totale : 658 m.
- 2) Section du sous-lieutenant TERMOZ-MASSON : Construction de la passerelle et de l'estacade de la Pêcherie
Longueur Totale : 342 m.
- 3) Section du sous-lieutenant THIEBAUT : Entretien des ponts permanents de Pontavert et construction de la passerelles de Chaudardes (après la rentrée de cette section restée sur la Marne à Damery jusqu'au 25 décembre)
Longueur Totale : 682 m.
- 4) Section de l'adjudant VENTRE : Confection et transport à pied d'œuvre du matériel nécessaire à la construction des estacades et des chaussées en fascines (petits pilots, perches, claies, fascines). Ce sous-officier disposait en outre des détachements d'ouvriers d'art et des voitures et attelages des équipages de ponts des 51^e et 52^e division de réserve.

L'une de ces compagnies d'équipages était affectée aux transports effectués de jour entre Reims et Roucy, pendant que l'autre opérait de nuit entre Roucy et les différents chantiers.

Seul le matériel de pontage (corps de support et tablier) nécessaires pour le franchissement du lit mineur de l'Aisne put être réquisitionné à Reims. Le reste fut confectionné dans la région.

Chaque passage d'infanterie était constitué par :

- 1) Une passerelle de supports flottants établie sur le lit mineur de la rivière
- 2) Une ou deux estacades prolongeant cette passerelle sur les prairies inondables, avec tablier situé au-dessus du niveau des fortes crues.

Le raccordement de ces deux parties de passages (partie fixe et partie mobile) était assuré au moyen d'un certain nombre de palées à chapeau mobiles, de sorte que le simple déplacement de boulons

qui maintenaient les chapeaux des palées mobiles permettait aux supports flottants de suivre les fluctuations de la crue sans nécessiter ni le déplacement des culées, ni la moindre interruption dans la circulation.

En outre, en vue de laisser le lit mineur de la rivière complètement libre pour la circulation des corps flottants (qu'il était d'ailleurs impossible d'arrêter) les barques des passerelles étaient amarrées à une cinquenelle, aucun ancrage n'était effectué au fond de la rivière.

Le 13 décembre les différentes équipes se mirent en chantier, les chefs des détachements établissant eux-mêmes le profil des passages, après avoir déterminé la cubature du champ d'inondation, soit d'après les renseignements obtenus sur place, soit d'après les indications trouvées dans les archives du service des Ponts et Chaussées.

Par la suite, un service spécial organisé à ce sujet par le G.Q.G. donne tous les renseignements concernant le régime des eaux du bassin de la Seine.

Le pont de Cuiry-les-Chaudardes fut lancé dans la nuit du 15 au 16 décembre et le sous-lieutenant GOTTELAND, chargé de ce travail, prit aussitôt ses dispositions pour prolonger le pont vers Concevreux. Le niveau de la nouvelle chaussée insubmersible fut fixé à 3 m. 50 au dessus de l'étiage de Pontavert.

Pendant ce temps, les autres équipes procédaient au lancement des passerelles et à la construction des estacades dans les conditions indiquées ci-dessus (fig n°7, 8, 9 et 9bis)

Fin décembre, tandis que la crue montait rapidement le travail quoique avancé était loin d'être terminé. Les pontonniers qui étaient obligés d'assurer coûte que coûte les ravitaillements et les liaisons de la division travaillaient jour et nuit dans la boue et l'eau glacée pour assurer le passage, en établissant d'abord des pistes provisoires.

Au début de janvier, la situation devint encore plus grave : toute la laine de la Pêcherie fut recouverte de 50 cm. D'eau et davantage par endroits ; l'ennemi qui, de ses observatoires de Craonne, dominait la région, tirait continuellement sur la route et les différents passages ceux de Pontavert et de la Pêcherie étaient journellement endommagés sur différents points.

Sous le commandement énergique du sergent VIALE, les pontonniers parvinrent, malgré les plus graves difficultés, à maintenir les communications, entre les deux rives de l'Aisne alors espacées de plus de 350 m.

Le 13 janvier, (la crue ayant atteint son maximum 3 m. 40 au dessus de l'étiage) les allemands profitent de la situation critique pour bombarder violemment les ponts permanents et essayer de nous jeter dans l'Aisne, en détruisant les communications. La poutre inférieure amont et deux longerons du pont du canal à Pontavert sont rompus, une réparation de fortune exécutée le soir même par le sous-lieutenant THIEBAUT permet de rétablir la circulation, mais pour l'infanterie seulement : la circulation des voitures s'effectue exclusivement par Cuisy-les-Chaudardes.

Constamment en liaison avec le général commandant la division, le capitaine commandant propose une déviation de cette partie de route qui est devenue inaccessible.

Le projet comporte la construction d'un nouveau pont sur le canal, au niveau du chemin de halage et une estacade de raccordement avec la route de Roucy, le tout complètement défilé par des rideaux de branchages.

Le pont métallique de l'Aisne étant également menacé, deux culées mobiles avec estacades et rampes d'accès sont projetées.

Les propositions ci-dessus étant adoptées, des chevalets à quatre pieds destinés au pont du canal sont apportés de Reims où ils étaient confectionnés d'avance par les soins du 3^e corps d'armée.

Le sous-lieutenant THIEBAUT, chargé d'exécuter de nuit la construction délicate de ce pont, est fréquemment dérangé par le bombardement et les fusées éclairantes qui éblouissent les travailleurs. La mise en place des chevalets même lestés est très difficile à cause du fond qui dépasse 3m. D'autre part, l'éclatement des obus dans l'eau à proximité du pont provoque fréquemment des déplacements des chevalets, de sorte que la compagnie se trouve bientôt dans l'obligation de renforcer le pont au moyen de palées intermédiaires (fig n°10).

En raison des inconvénients graves résultant de ce type de pont, le capitaine commandant la compagnie décida d'abandonner définitivement l'utilisation de chevalets à 4 pieds qui d'ailleurs ne répondent plus aux nécessités actuelles.

La construction de l'estacade de raccordement par palées espacées de 4 m. s'exécuta plus facilement malgré l'activité ennemie.

Le 5 mars à 16 heures, le sergent ALBOUY qui avait fait ses preuves au Maroc et le sapeur MURAT également connu pour son dévouement et son courage, furent, le premier tué sur le coup, le second blessé mortellement à leur poste de Pontavert. MURAT succomba en arrivant à l'ambulance n°5.

A partir du 6 mars, l'Aisne rentra peu à peu dans son lit et le bombardement diminua d'intensité. Cette double accalmie fut mise à profit pour rétablir solidement les passages.

A Cernicourt l'adjutant VENTRE promu adjudant-chef avait été chargé de la construction de la passerelle depuis la rive sud du canal jusqu'au nord de l'Aisne ; ce passage d'une longueur de 331 m. fut terminé dans un délai de 10 jours.

Le chantier de Cuiry-les-Chaudardes, admirablement conduit par le sous-lieutenant GOTTELAND fut exécuté très rapidement ; le passage fut terminé le 4 février. Cet officier prit ensuite de nouvelles

dispositions pour remplacer le pont de bateaux par un ponts de pilots pour charges de 6 tonnes dont le tablier était situé au niveau de la chaussée des fascines, soit 3 m. 50 au dessus de l'étiage.

Ce passage, d'une importance capitale pour le secteur fut renforcé à deux reprises différentes, d'abord pour les camions de 9 tonnes, puis pour ceux de 12 tonnes. La chaussée de fascines fut également réfectionnée avec du macadam, et, grâce à cette nouvelle voie qui échappait complètement aux vues de l'ennemi, les ravitaillements de toute nature furent amplement assurés (fig n°11-12-13)

Du 10 mars au 24 juillet, le rôle de la compagnie sur l'Aisne fut limité à l'entretien et à la réparation des passages créés depuis le mois de décembre précédent. Le personnel disponible, renforcé par des détachements d'infanterie fut d'abord employé à la réfection de la route de Rouy à Pontavert dont la largeur fut portée à 5. ; puis à l'amélioration de la route du Faite à Concevieux.

Le 16 mai, la 5^e D.I. (général BRULARD), avant de quitter le secteur, le général MANGIN adressa ses félicitations à la compagnie pour l'aide efficace qu'elle lui avait apportée durant cette période difficile et, sur sa proposition les récompenses ci-après furent accordées :

Le capitaine EYCHENNE fut décoré de la Légion d'Honneur et de la Croix de Guerre avec palme pour le motif suivant :

« A rendu des services exceptionnels en assurant de nombreux passages ; sur une rivière dans le secteur de la division, malgré les inondations très importantes et le feu de l'artillerie lourde ennemie qui a endommagé ou détruit les ponts les 13 janvier, 14,20,27 février et 17 avril.

Par l'exemple de sa bravoure et de son sentiment du devoir qui n'ont d'égaux que ses brillantes qualités professionnelles et techniques à fait de sa compagnie une unité d'élite ».

ORDRE II n°926 DU 21 MAI 1915 DU GENERAL COMMANDANT EN CHEF

L'adjudant-chef VENTRE fut décoré de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre avec palmes, par décret ministériel.

Le sergent VIALE fut décoré de la Croix de St Georges (décoration russe) donnant droit à la Croix de Guerre avec palme.

Les sapeurs DUMAS Louis, MOLINIER et BONNET reçurent la Croix de Guerre avec étoile d'argent (citation à l'ordre de la division).

Le 2 mai sur ordre du général commandant l'armée, le général commandant le 1^{er} C.A. mit un peloton de la compagnie à la disposition du commandant du Génie de la 1^{ère} D.I. pour l'exécution d'abris de bombardement en 1^{ère} ligne dans la région de Sapigneul. Le 1^{er} peloton commandé par le lieutenant THERMOZ-MASSON, fut chargé de ce travail pendant que le 2^{ème} peloton assurait l'entretien des passages de la 2^{ème} D.I. et continuait l'élargissement de la route de Pontavert. Un détachement de ce dernier peloton sous les ordres du sous-lieutenant THIEBAUT, fut chargé en outre de la construction d'abris de bombardement en 1^{ère} ligne au Bois de la Mine.

CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LA VESLE A FISMES (8-16 juillet 1915)

Le 27 juin, en vue de rétablir le double courant de la circulation sur la Vesle à Fismes, le général commandant la 5^e armée ordonna la construction d'un pont de pilots doublant le pont permanent.

Le capitaine commandant fit perquisitionner le matériel nécessaire à Epernay et désigna la 2^{ème} section (sous-lieutenant GOTTELAUD) pour exécuter le travail.

Le nouveau pont fut établi à l'emplacement d'un ancien gué, contre le pont permanent. Celui-ci détruit en 1914 par l'ennemi, n'avait reçu qu'une réparation provisoire assurant la circulation à simple courant.

La profondeur de la rivière à cet emplacement ne permettant pas l'installation d'une portière pour le battage des pilots, et d'autres part les disponibilités en matériel ne permettant pas non plus la construction d'une passerelle de service, cette double difficulté fut tournée par l'installation d'une plateforme mobile formée par deux camions de brasserie juxtaposés portant la sonnette. Celle-ci à treuil et à déclic, du modèle des chemins de fer de campagne fut utilisé par la suite pour la construction des ponts pour A.L.G.P. (artillerie lourde grande portée).

Le 7 une partie de la 3^{ème} section (sous-lieutenant VIALE) employée aux travaux de route à Pontavert vient renforcer la 2^{ème} section à Fismes. Le battage de pieux, qui fonctionnait sans arrêt de 4 h. du matin à 9 h. du soir, était assuré par trois équipes de roulement. Les palées comportaient 5 pilots et 2 contrefiches, la travée était formée de 7 poutrelles 16/16 plus une poutrelle de trottoir de 8/16. Ce pont commencé le 8 juillet fut livré à la circulation le 15 à midi (fig. n°14,15).

Jusqu'au 28 juillet, le détachement exécuta divers travaux de réparation aux ponts sur la Vesle, entre Courlandon et Jonchery inclus.

PREPARATION DE L'OFFENSIVE DE CHAMPAGNE (24 juillet- 25 septembre 1915)

Une offensive française étant projetée en Champagne pour septembre, le général commandant la Ve armée prescrivit le 24 juillet d'augmenter le nombre de passages dans la vallée de l'Aisne, entre Berry-au-Bac et Bourg-et-Comin en vue de pousser très rapidement notre artillerie au nord de cette rivière. C'est ainsi que du 3 au 15 août 1915, la 1^{ère} section commandée par le lieutenant THERMOZ-MASSON dut cesser les travaux d'organisation du 1^{er} C.A. à Sapigneul, pour rétablir un passage pour troupes de toutes armes en aval de la passerelle de la Pêcherie. Ce passage comportait deux ponts de pilots (l'Aisne et le canal) et une chaussée sur fascines au total 149m.

Après avoir terminé ce travail, cette section continuait le renforcement des communications de l'Aisne, se transporta à Pontavert pour doubler le passage permanent. Le nouveau passage comportait un pont de bateaux renforcé sur l'Aisne, un de pilots sur un ancien bras de la rivière et une chaussée intermédiaire sur fascines. Mais à partir du 12 septembre le 15^{ème} C.A. prit à sa charge tous les travaux en cours. Dès ce moment les sections THERMOZ et THIEBAULT furent mises : La 1^{ère} à la disposition du 15^{ème} C.A. à la Pêcherie pour l'entretien des passages de l'Aisne et du canal latéral, où elles furent maintenues jusqu'à la fin de l'offensive de Champagne.

Le 18 septembre, le sapeur KIEFFER Ernest tomba glorieusement à son poste de Berry-au-Bac où il assurait le passage de l'Infanterie.

Le 28 juillet, le peloton du sous-lieutenant GOTTELAUD qui avait terminé les travaux dans la région de Jonchery, était dirigé sur Reims en vue d'assurer l'évacuation d'une grande quantité de péniches immobilisées. Ce peloton, enlevé en automobile dans la nuit du 28 au 29 juillet, alla cantonner à Taissy. Du 30 juillet au 13 août, il pratiqua une coupure à chacun des ponts et passerelles établis sur le canal à l'est de Reims puis au moyen de portières formées de radeaux de tonneaux et aménagées dans ces coupures, il assura alternativement le passage des péniches et celui des piétons et des voitures ; 25 portières furent ainsi établies de Reims à Beaumont-sur-Vesle.

Le 10 août 1915, après avoir passé le fonctionnement des portières à un détachement du Génie du 38^{ème} C.A. le peloton GOTTELAUD fut transporté par camions à Revillon où il cantonna, en vue de la construction d'un nouveau pont demandé par le service de la voie 0 m. 60 (ligne Bazoches – Maizy – Bois de Beaumarais).

Ce pont fut construit sur pilotis ; il avait une longueur de 93 mètres et une hauteur de 5 m. 50 au dessus du niveau de l'eau. La charge à supporter était de 7 tonnes 600 sur deux essieux espacés de 0 m. 90.

Les palées, espacées seulement de 3 m. à cause du faible profil des poutres métalliques trouvées dans le commerce, étaient constituées par quatre pilots et deux contre-fiches ; celles-ci étaient en deux pièces avec assemblage à embrèvement simple. Les poutrelles supportant la voie étaient formées de deux fers I de 160+74+63 assemblées par une fourrure en bois. En vue de la double utilisation de ce pont pour la voie ferrée et véhicule de poids lourds, la travure comportait en outre sept cours de poutrelles mixtes supplémentaires. Le tablier était constitué par un premier lit madrier à claire voie sur lequel reposaient les éléments de voie ferrée et d'un second lit affleurant le niveau des rails.

Un pont de bateaux d'équipage, lancé à cet emplacement pendant la durée de la réparation du pont route permanent, fut avantageusement utilisé pour la construction du pont de voie de 0 m. 60, notamment pour le transport à pied d'œuvre et la mise en fiche des pilots qui ne faisaient pas moins de 800 Kg (fig. n°17 à 20).

L'enfoncement des pilots d'un gros diamètre dans du sable très dur fut particulièrement laborieux : 6 équipes se relayant, de 4 heures du matin à 9 heures du soir assuraient ce service avec la sonnette à treuil et à déclic (modèle des chemins de fer) scellés sur les murs de soutènement des remblais de la voie, enfin deux chemins d'accès complémentaires indépendant de la voie, raccordaient cet ouvrage à la route de Maizy – Oeuilly.

Commencés le 13 août, les travaux furent terminés le 18 septembre. Les essais effectués le jour même en présence du détachement donnèrent des résultats excellents.

Etabli avec du matériel peu approprié et un personnel peu préparé à ces travaux, cet ouvrage résista néanmoins pendant plus de deux ans au trafic de la voie qui augmentait sans cesse.

Il résista également aux inondations de 1916 et 1917 qui dépassèrent la cote de 4 m. à l'étiage de Maizy.

PREPARATION DE L'OFFENSIVE DE CHAMPAGNE (12-25 septembre 1915)

Le 12 septembre 1915, l'offensive étant imminente les 2^{ème} et 3^{ème} sections de la compagnie sous le commandement du capitaine furent mises à la disposition du général commandant le Génie de la Ve armée pour la reconstruction éventuelle des ponts pour poids lourds.

Cantonnement à Magneux.

Le 17 septembre 1915, le général commandant la Ve armée, ayant ordonné la construction d'un nouveau pont sur l'Aisne à la hauteur de la ferme de la Pêcherie, la section THIEBAUT déjà sur place, exécuta ce travail avec un complément de travailleurs prélevés sur la section de l'adjudant VENTRE.

Le pont de pilotes d'une longueur de 35 m. praticable aux troupes de toutes armes, fut terminé le 24 septembre veille de l'offensive, et le détachement VENTRE envoyé en renfort regagna son cantonnement le lendemain.

REPRISE DES TRAVAUX DU FRONT DE L' AISNE

L'avance réalisée en Champagne n'ayant pas permis à la Ve armée d'attaquer à son tour, le front de l'Aisne resta ce qu'il était auparavant.

Le peloton GOTTELAUD cantonné à Magneux fut employé d'abord à la construction d'un pont pour la voie de 0 m. 60 sur la Vesle, à Breuil (longueur 27 m.) puis à l'aménagement de la gare de Bazoches en vue de l'utilisation de la voie de 0 m. 60 pour les ravitaillements du front.

Le 12 novembre, ce peloton, à l'effectif de 2 officiers et 100 hommes, regagnait son ancien cantonnement de Roucy pour procéder à la réfection du pont métallique du canal de Pontavert qui devait servir au passage d'un nouveau tronçon de la voie de 0 m. 60 allant de Roucy à l'extrémité nord du Bois de Beaumarais.

La réparation de ce pont, gravement endommagé par l'artillerie lourde ennemie, nécessita de gros travaux comportant l'établissement des poutres avec installation préalable d'une plateforme sur pilotis, la réfection de la travure et la transformation de la voie de 1 m. en voie de 0 m. 60. Ces travaux furent exécutés du 15 au 27 novembre (fig. n°21 à 23).

D'autre part, un programme de réfection des passages, mettant à profit l'expérience acquise dans le secteur durant l'hiver précédent, fut établi sur la demande du général commandant le Génie de l'armée. Il comportait pour le front du 1^{er} C.A. :

- 1) Règlement de tous les ponts de bateaux lancés en prévision de l'offensive, que des tabliers des ponts de pilotes établis dans les mêmes conditions et susceptible d'être submergés par les crues
- 2) Construction des passages nécessaires au 1^{er} C.A. entre Berry-au-Bac et Gernicourt, une légère progression de nos troupes au nord de Berry-au-Bac rendait possible l'établissement de quelques passerelles d'infanterie.
- 3) Réparation des ponts insubmersibles et réfection des estacades établies en 1914.

Le programme ci-dessus étant approuvé par le général commandant le Génie, la compagnie 24/2 fut mise à la disposition du 1^{er} C.A. et les travaux furent répartis comme suit entre les différentes sections de la compagnie.

- a) 1^{ère} section ; de Gernicourt à Berry-au-Bac
 - 1) repliement du pont de bateaux au nord de la chapelle St Rigobert
 - 2) construction d'un passage pour l'infanterie sur les deux canaux et sur l'Aisne à Berry-au-Bac (longueur : 146 m.)
 - 3) construction d'un second passage pour l'infanterie à hauteur de la chapelle St Rigobert, reliant comme le précédent, la rive sud du canal à la rive nord de l'Aisne (longueur : 72 m.)
 - 4) réfection de l'estacade et de la passerelle de Gernicourt.
- b) 4^{ème} section ; secteur de Pontavert à Gernicourt
 - 1) réfection de la passerelle de la Pêcherie et reconstruction de l'estacade raccordant la rive sud à la ferme de la Pêcherie (longueur totale : 308 m.)
 - 2) construction d'une deuxième passerelle doublant la précédente à 300 mètres en aval (longueur totale : 245 m.)
 - 3) réparation des ponts permanents et des ponts de pilotes de Pontavert (canal et Aisne).
- c) 2^{ème} et 3^{ème} section ; secteur de Cuiry-les-Chaudardes à Pontavert.
 - 1) renforcement à 9 tonnes sur deux essieux et surélévation du pont de pilotes et de l'estacade de Cuiry-les-Chaudardes, réfection de la chaussée sur fascines comprise entre le pont et Concevreux (longueur totale : 98 m. 80)
 - 2) réfection de la passerelle et d'une partie des estacades du passage d'infanterie à Chaudardes (longueur totale : 210 m.)

Le 10 décembre, la compagnie de pontonniers 23/2 (III^e armée) arrivant à Jonchéry, un peloton de cette compagnie (sous-lieutenant PICQUART et adjudant DUBERSSET) est mis à la disposition du capitaine commandant la compagnie 24/2 très surmenée par une année de travaux pénibles effectués de nuit et dans un secteur est envoyée au repos à la Ville-au-Bois à l'ouest de Jonchéry.

Le 11 décembre 1915, en raison de l'imminence d'une crue, le général GUILLAUMET prescrivit que le service des ponts de l'Aisne dans la zone du 1^{er}C.A. serait dirigé par le capitaine EYCHENNE qui se mettrait en rapport à ce sujet avec les généraux commandant les secteurs.

D'autre part, en vue de permettre aux généraux commandant les grandes unités de prendre les mesures de sécurité indispensables pendant la durée de la cure. G.Q.G. fit connaître que la direction générale des Ponts et Chaussées était chargée de télégraphier 48 heures à l'avance les cotes probables de la crue aux différentes échelles d'étiage. De son côté, la compagnie 24/2 était tenue de téléphoner aux mêmes unités en aval les cotes relevées heure par heure à l'échelle d'étiage de Pontavert.

Le 24 décembre 1915, l'échelle de Pontavert accuse une crue de 2 m. 52 et le 29 décembre de 3 m. 35. Comme l'hiver précédent, l'ennemi tire sans relâche sur tous les passages entre Berry-au-Bac et Chaudardes. Les ponts de Berry, de Gernicourt et de la Pêcherie sont endommagés sur différents points et durant quelques jours les équipes de pontonniers, dont l'effectif a été renforcé, ne parviennent qu'à grand peine à assurer la continuité des communications.

L'ennemi qui domine toute la vallée vise particulièrement les passerelles sur supports flottants établies sur le lit mineur de la rivière où la profondeur atteint maintenant 6 à 8 m. Un grand nombre de bachots sont mis hors service.

Sur la demande du capitaine commandant la compagnie, toutes les barques de pêche de la région d'Epemay sont réquisitionnées d'urgence par le service de la Chefferie et transportée à Pontavert par camions.

Le 2 janvier, la décrue commence, et, peu à peu, l'Aisne rentre dans son lit. Mais une deuxième crue plus forte et plus rapide que la précédente survint à partir du 15 février, le 21 elle atteignait 3 m. 45.

Les pontonniers, qui jour et nuit sont à leur poste assurent leur service sans la moindre défaillance. Sur le lit mineur de la rivière, où le courant est particulièrement violent, les passages sont l'objet d'une surveillance attentive, le raccordement des parties fixes avec les parties mobiles de chaque passage, est assuré sans interrompre la circulation. Les relevés des troupes des tranchées s'effectuent de nuit sans accident grave.

ORGANISATION DES TRANSPORTS PAR VOIE D'EAU ENTRE CONCEVREUX ET BERRY-AU-BAC (Janvier 1916)

La cristallisation du front de l'Aisne nécessitait sans cesse de nouveaux travaux d'organisation pour l'exécution desquels l'apport des matériaux devenait de plus en plus insuffisant. En vue d'accélérer l'arrivée de ces matériaux, la compagnie procéda à l'aménagement du canal latéral à l'Aisne entre Pontavert et Berry-au-Bac. A cet effet, les chefs de section furent chargés d'établir dans leur secteur respectif, une passe marinière avec pilots guides aux différents passages, ainsi que les appontements nécessaires au chargement et déchargement du matériel.

L'établissement des passes marinières mesurant 4 m. 50 de large sur 1 m. 50 de hauteur libre, fut obtenu soit par l'exhaussement du tablier toutes les fois que la possibilité du défilement le permettait, soit par une simple coupure entre deux palées et la construction d'une travée roulante, lorsque l'exhaussement de la passerelle n'était pas possible à cause des vues dominantes. Afin d'éviter d'attirer l'attention de l'ennemi sur cette organisation qui devait rendre les plus grands services, les points de stationnement (chargement et déchargement du matériel) furent défilés par des rideaux de toile d'emballage remplacés peu à peu par des rideaux de branchages.

Les essais effectués de jour et de nuit ayant donné des résultats très satisfaisants, malgré le bruit des moteurs qui était très entendu des tranchées, le service des transports par eau fonctionna à partir du 25 janvier limité d'abord aux besoins de la compagnie (ravitaillement en vivres et en matériel de pontage) il prit rapidement une grande extension et, à partir du 30 janvier, il assurait :

- 1) les transports nécessaires à l'infanterie et à l'artillerie de tranchée échelonnées entre Pontavert et Berry-au-Bac
- 2) L'évacuation des blessés provenant des postes de secours de Berry et de Gernicourt
- 3) Les transports des officiers d'Etat-Major et du C.A. allant en reconnaissance ou en visite de secteur à Berry-au-Bac.

Les moyens de transports employés comprenant :

- 5 bateaux munis de propulseurs et 8 H.P.
- 10 bateaux d'équipage
- 1 gabarre des ponts et chaussées
- 1 motogodille de 5 H.P. (pour le personnel officier)

Les trains de bateaux constitués pour le transport des matériaux divers étaient formés : soit d'un bateau propulseur remorquant 2 ou 3 bateaux d'équipages (chargement moyen : 15 tonnes) soit d'un bateau propulseur remorquant une gabarre (chargement moyen : 20 tonnes). La vitesse était d'environ 3 km. 5 pour un train chargé et de 7 km. Pour un train vide. La motogodille faisait du 12 km. A l'heure (fig n°27, 28, 29).

C'est ainsi qu'à moins de 500 mètres des premières lignes la compagnie put effectuer, de 1915 à 1918, des transports qui, à certaines périodes comme celles de l'offensive de l'Aisne dépassèrent 100

tonnes par jour ; puis assurer l'évacuation immédiate des hommes grièvement blessés qui précédemment ne pouvaient être enlevés que la nuit par les voitures d'ambulance.

Mais malgré cette amélioration notable, les transports par eau restaient subordonnés à la circulation des convois entre la crête de Ventelay et Pontavert. Or, cette portion de route, complètement dominée par l'observatoire de Craonne, était fréquemment battue par l'artillerie lourde ennemie et l'accès en était rigoureusement interdit de jour.

En vue d'accélérer par tous les moyens possibles l'arrivée du matériel à la gare d'eau, la compagnie tout en constituant l'entretien des passages entreprit alors les travaux ci-après :

- 1) Défilement de la route Roucy-Pontavert à partir de la crête de Ventelay, puis de la rive nord du canal de Pontavert à la Pêcherie. Ce travail fut exécuté avec des rideaux de branchages et des écrans de toile d'emballage armés de fil de fer : 5000 mètres de toile et 3000 fagots de branches furent employés à cet effet.
- 2) Aménagement du canal entre Pontavert et Concevreux en vue de prolonger les transports par eau jusqu'à ce dernier point où venaient aboutir depuis peu la nouvelle route passant par le Faite et le prolongement de la voie de 0 m. 60 de Villers-Maizy (ancienne voie de C.B.R.) Ces travaux exécutés de nuit avec le personnel disponible de la compagnie et des équipes d'infanterie furent terminés le 9 mai.

A partir de ce moment, toutes les tentatives de l'ennemi pour paralyser nos transports restèrent sans effet.

L'entretien et l'alimentation du canal furent également confiés à la compagnie. L'alimentation de ce bief qui s'étend de Berry-au-Bac à Bourg-et-Cornin fut assurée par une déviation des ruisseaux des Trois-Fontaines (ruisseau de Sapigneul) et de Revillon. Les écluses de Berry-au-Bac et Bourg-et-Cornin situées sous le feu de l'ennemi, furent doublées par des barrages en terre. Ces dispositions permirent de maintenir à toute époque de l'année une hauteur d'eau voisine de 2 mètres.

Les sapeurs PRADEAU et ROCHETTE, mortellement atteint à leur poste de combat à Pontavert après avoir fait preuve d'une grande bravoure, succombent à l'ambulance n°5, le premier le .. mai, le second le 20 mai 1916.

CONSTRUCTION DE PASSERELLES SUR RADEAUX DE MADRIERS (7 mai 1916)

La précision du tir de l'artillerie ennemie sur certains passages particulièrement exposés et la mise hors de service de nombreux corps de supports flottants avaient amené à rechercher un nouveau type de support flottant résistant à la fois aux balles de mitrailleuses et aux éclats d'obus. C'est ainsi que dès le mois de mai 1916, des expériences furent effectuées sur le canal avec un nouveau type de radeau léger constitué avec des pièces de bois facilement transportables à pied d'œuvres.

Ce type de radeau, pour passerelles destinées à l'infanterie par deux, avait une longueur de 12 à 15 mètres et une largeur de 2 mètres ; il était formé d'un cadre de madriers sur champ de 8/22, garni à l'intérieur par deux épaisseurs de madriers. Les diverses expériences ayant été satisfaisantes au double point de vue de la stabilité et de la flottabilité, les passerelles de Berry-au-Bac et de Gernicourt, plus particulièrement exposées, furent reconstituées d'après ce procédé (fig. n°30, 31, 32).

Ces nouveaux passages, établis à fleur d'eau, se comportèrent d'une façon parfaite. Les radeaux, faciles à construire à pied d'œuvre et réparables dans la plupart des cas ont résistés à de très violents bombardements ; la passerelle de Gernicourt a résisté, notamment à la longue période d'offensive de 1917.

L'amarrage des radeaux était assuré par des câbles d'acier, fixés eux-mêmes à une double cinquenelle. L'extrémité des radeaux munie d'un avant bec n'offrait aucune résistance au courant.

REFECTION DES VOIES DE COMMUNICATION (9 juin – 10 juillet 1916)

Au commencement de juin une accalmie ayant succédé aux tirs de destruction des mois précédents, la moitié de la compagnie continua d'assurer l'entretien des passages et l'exploitation de la voie navigable pendant que l'autre partie était employée à l'amélioration des communications pour la voie ferrée et les véhicules automobiles.

Le 9 juillet, le lieutenant GOTTELAUD, avec une équipe d'ouvriers en bois de la compagnie et 50 travailleurs auxiliaires, entreprit la réfection d'une estacade de 220 m. pour voie de 0 m. 60 sur les terrains marécageux des abords de la Vesle. Ce travail nécessita la mise en place de 214 pilots, 89 chapeaux et 178 poutrelles de renforcement (fig n°33).

L'écoulement des eaux stagnantes et le soutènement des talus exigèrent également de gros travaux de terrassement et de clayonnage. Les opérations, considérablement gênées par le trafic de la voie qui ne devait pas être interrompu, ne furent terminées qu'un mois après, malgré l'embrigadement des équipes qui travaillaient jour et nuit.

Pendant ce temps, le sous-lieutenant VIALE, qui avait remplacé le sous-lieutenant THIEBAULT affecté au commandement du Génie de la 2^e D.I. procéda à la construction d'un passage insubmersible pour poids lourds, sur l'Aisne et le canal latéral, en vue de prolonger la nouvelle route du Faite-Concevreux

jusqu'à Chaudardes. L'établissement de ce passage comportait 68 m. de ponts de pilots, 84 m. d'estacades et 100 m. de chaussée sur fascines couronnées de 8 cm. de gros sable de carrière qui formait macadam.

Les ponts de pilots et les estacades étaient sensiblement du type n°1 actuel (9 tonnes sur deux essieux). Le matériel de pontage et les fascines étaient fournies par le parc de Génie de l'armée, et les transports assurés soit par les camions de réserve automobile de l'armée soit par la voie de 0 m. 60 (fig n° 34-35)

Commencés le 9 juin, les travaux furent terminés le 8 juillet 1916.

ENTRETIEN DES PASSAGES SUR LE FRONT D'UNE ARMÉE (juillet 1916 – Avril 1917)

Par note du 22 juillet 1916, sur la proposition du général commandant le génie, le général commandant la Ve armée chargeait la compagnie 24/2 d'assurer la surveillance technique et l'entretien des passages de l'Aisne sur le front de l'armée entre Berry-au-Bac et Chavonne.

La 4^e section (lieutenant VIALE) fut chargée de l'entretien des passages situés en aval de Maizy.

Chaque passage permanent (Maizy, Oeuilly – Bourg-et-Cornin – Pont-Arcy) comportant un poste d'un sous-officier ou d'un caporal et 8 à 10 hommes chargés des ouvrages permanents et des passerelles situées à proximité.

Comme à Gernicourt, Pontavert et Concevreux, l'officier chef du nouveau secteur, installé à Bourg-et-Cornin était constamment en liaison téléphonique avec son commandant d'unité et le commandant du Génie du corps d'armée intéressé.

La compagnie ayant son centre à Concevreux se trouvait ainsi répartie sur un front de 25 kms. Le ravitaillement en vivres était assuré en amont de Concevreux par bateau propulseur, en aval jusqu'au Pont-Arcy par le train régimentaire.

Le 12 septembre 1916 en vue de la 3^e campagne d'hiver le général commandant la Ve armée prescrivit de procéder à l'exhaussement des passages n°14 et 24 qui avaient été submergés pendant les inondations des hivers précédents.

Le 1^{er} de ces passages établi en aval de Pontavert par le 15^e corps d'armée pendant la période de préparation de l'offensive de Champagne comportait sur l'Aisne un tablier en béton. Durant les inondations ce tablier d'une épaisseur considérable était submergé et formait par suite une sorte de barrage qui augmentait considérablement le champ d'inondation dans toute la région comprise entre Pontavert et la Pêcherie. La réfection de ce passage consiste :

- 1) A surélever le tablier de 1 m. 22 en prenant appui sur les anciens chapeaux
- 2) A établir au niveau du nouveau tablier du pont (3 m. 78 au dessus de l'étiage) une sur fascines de 258 m. entre l'Aisne et le canal et un fond de décharge de 76 m. sur un ancien bras de l'Aisne. Ce travail fut exécuté avec le personnel de la compagnie et 30 auxiliaires d'infanteries (fig 36 et 36bis)

Le deuxième passage établi à la même époque par le Génie du 18^e CA était situé à hauteur de Révillon au milieu d'une des plus grandes boucles de l'Aisne. Outre la surélévation du tablier du pont il nécessita la construction d'une estacade en courbe de 520 m. et l'aménagement d'une piste sur fascines de 92 mètres. Ce travail long et compliqué exigea une quantité considérable de matériel transporté à grand-peine sur des sentiers absolument impraticables.

Il fut exécuté par une équipe d'ouvriers en bois de la compagnie et 3 sections de compagnie du Génie 14/2T qui furent mises à la disposition du capitaine EYCHENNE à partir du 10 novembre. Commencé le 15 novembre, le passage fut terminé le 24 décembre.

Le 7 décembre une nouvelle note du général commandant la Ve armée prescrivit la construction de 3 passages insubmersibles entre Berry-au-Bac et Gernicourt où l'ennemi manifestait de nouveau une grande activité. Deux de ces passages étaient pour l'infanterie par deux et le troisième pour troupes de toutes armes et le 155 lourd.

Les passages d'infanterie, situés en face de la ferme du Choléra, sur un terrain complètement découvert et à 350 m. de la première ligne ennemie, comportaient chacun 72 m. d'estacade dont une grande partie au nord de l'Aisne.

Ce travail fut exécuté rapidement de nuit par la 2^{ème} section sous le commandement du sous-lieutenant DUBOISSET et de l'adjudant BAYLES. Les plus grandes mesures de précautions furent prises pour la construction et la dissimulation des estacades. Le bruit provoqué par l'enfoncement des pilots était atténué par tous les moyens possibles ; les chantiers étaient soigneusement dissimulés tous les matins avant le petit jour et les têtes de pilots et en général tous les éclats de bois recouverts de peinture.

Ces passages créés dans un but défensif ne devaient être mis en service que sur l'ordre du général commandant le CA.

Le troisième passage fut également établi par la section DUBOISSET renforcée de la 4^{ème} section de la compagnie du génie 14/2T et de 50 travailleurs d'infanterie. Il avait été demandé de toute urgence par la 69^{ème} DI (général MOUROC) qui ayant son artillerie au nord de l'Aisne ne disposait pas de communications suffisantes pour faire face à toute éventualité.

Mais en des détails nécessaires pour l'exécution de cet ouvrage qui ne comportait pas moins de 62 m. de ponts, 248 m. d'estacade et 235 m. de remblai, le capitaine dut d'abord établir un passage provisoire. A cet effet, il demande d'urgence une division d'équipage et fit jeter sur l'Aisne un pont de bateaux qui, avec un ancien pont de pilotes existant déjà sur le canal, assura cette communication dans le s24 heures. L'équipage fut amené par voie d'eau dans la soirée du 16 novembre et le pont fut lancé dans la même nuit. Dès le lendemain, les différentes équipes se mirent à l'œuvre pour la construction du passage définitif.

Malgré les réelles difficultés d'exécution dues aux inondations et à la proximité de l'ennemi, les travaux furent terminés le 20 septembre.

CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PASSAGES EN VUE DE L'OFFENSIVE DE L' AISNE (15 septembre 1916 – 15 avril 1917)

Par note des 7 et 27 novembre, le général commandant la Ve armée prescrivait la construction de 10 passages insubmersibles pour troupes de toutes armes et les canons de 155 lourd y compris le passage de Gernicourt en cours de construction. Le personnel et le matériel nécessaire devaient être fournis par la Ve armée et la durée d'exécution des ouvrages était fixée à deux mois à partir de la date du commencement des travaux qui devait être aussi rapprochée que possible.

De son côté, le général commandant le Génie, par note des 13, 14 novembre et 8 décembre donnait les instructions suivantes :

- 1) Les travaux en cours ou en projet pour les passages de l'Aisne entre Berry-au-Bac et Saint-Mard seront poursuivis sous la direction du capitaine EYCHENNE qui disposera des unités ci-après :
 - Compagnie de pontonniers 24/2, compagnie du génie 14/2 déjà employés sur l'Aisne.
 - Compagnies du génie 15/5 et 29/1 du 32^e CA
 - Une section des compagnies 106, 107, 108 du BIG : 3 (classes 1917) fortes de 60 à 80 hommes chacune.
 - Compagnie d'équipage de ponts 2/19
- 2) Les demandes de matériel, échelonnées sur deux mois, seront faites au Génie de l'armée qui effectuera les livraisons par camions ou par voie de m. 60.

Les chantiers furent organisés comme suit :

Laissant sa compagnie échelonnée sur tout le front de l'armée et la compagnie 14/2T à la continuation des ponts de Gernicourt et de Révillon, le capitaine constitua avec les autres unités trois détachements destinés à la construction des nouveaux ouvrages et un 4^e pour les transports.

Aux trois premiers détachements, forts d'environ 70 travailleurs, il adjoignit un chef de section (officier ou adjudant) et une équipe de pontonniers de la compagnie 24/2 : le lieutenant VIALE à Pont-Arcy pour le pont 26 bis ; à Bourg-et-Conin pour les ponts 23 bis (150 m.) et 24 bis (180 m.) pour le sous-lieutenant SCELLIER (nouvellement affecté à la compagnie) ; Adjudant chef MILLE à Maizy pour les ponts 19 bis (360 m.) voir les plans généraux n°1 et 2 (pour l'emplacement des ponts).

Le matériel de pontage, dont une partie fournie pour la première fois par l'établissement central du Génie d'Angoulême fut dirigé sur deux parcs : celui de la compagnie qui existait déjà à Concevreux et qui fut utilisé pour le ravitaillement vers Berry-au-Bac ; un second qui fut créé pour la circonstance à la sucrerie de Villers-en-Prayères pour le ravitaillement entre Maizy et Saint-Mard.

Les sonnettes et les lots d'outils complémentaires étaient fournis par le stockage du génie de l'armée. Enfin le transport du matériel des Parcs aux différents chantiers était assuré par le 4^{ème} détachement qui disposait de la compagnie d'équipage de ponts 2/19.

Chaque chef de chantier recevait ainsi à pied d'œuvre le matériel qui lui était journalièrement nécessaire d'après l'avancement des travaux. Ce dernier renseignement était communiqué tous les soirs au bureau technique de la compagnie qui donnait toutes instructions utiles au chef de détachement chargé des transports. A cet effet, les deux parcs de la compagnie et les postes des ponts permanents où cantonnaient les chefs de chantier étaient reliés téléphoniquement au central de la compagnie par ligne spéciale longeant le canal latéral entre Berry-au-Bac et Pont-Arcy.

Les quatre passages sont commencés le 8 décembre. Chacun d'eux établis en tenant compte des crues annuelles comporte deux ponts (Aisne et canal latéral) et une ou deux estacades sur les prairies inondables.

Le 21 décembre, les compagnies 15/5 et 29/1 sont remises à la disposition du 32^e CA, elles sont remplacées par la compagnie 26/55 qui prend les chantiers 23 bis et 24 bis et trois nouvelles sections du BIG, 3 affectées aux ponts 19 bis, 26 bis et 15 bis.

Ce dernier passage qui fait également partie de la série des 10 ouvrages indiqués plus loin est situé au sud-est de Chaudardes ; il est construit par le détachement du lieutenant GOTTELAUD renforcé par une section du BIG forte de 80 hommes.

Le 24 décembre, le passage n°21, au nord de Révillon étant terminé, les 3 sections de la compagnie 14/2 T devenues disponibles sont employés au passage n°19bis (construction du pont sur le canal).

Le 30 décembre, le lieutenant VIALE, dont les travaux du passage n°26 bis sont également très avancés, commence avec le personnel disponible, l'organisation des chantiers des derniers passages d'aval (n°28 bis à Pont-Arcy et n°30 en face de la scierie de St-Mard, à l'ouest de Pont-Arcy). Comme à l'amont, les chantiers situés près des lignes sont préalablement camouflés.

La compagnie 24/2, sans interrompre les travaux ci-dessus est chargée de la construction de deux ponceaux de 14 tonnes par essieu pour une voie ferrée de 0 m. 80 entre Révillon et Bourg-et-Comin. L'un de ces ouvrages est confié à la compagnie 14/2 et l'autre au sous-lieutenant SCELLIER dont les chantiers en cours sont situés à proximité.

Le 14 janvier, la Vie armée (Armée MANGIN) vient s'intercaler à gauche du secteur entre les Ve et IIIe armées qui lui cèdent chacune une partie de leur front. En conséquence, les passages n° 23 bis, 24 bis et 26 bis (terminés) et les n° 19 bis, 22 bis, 28 bis et 30 en cours de construction passent à cette armée.

Les différents détachements de la compagnie situés sur le nouveau territoire de la Vie armée se replient et vont continuer vers l'amont les ouvrages demandés en novembre dernier et ceux prescrit depuis par le général commandant la Vie armée.

De ce fait, le lieutenant VIALE avec sa section et une section de la compagnie 106 du BIG, va cantonner à la Pêcherie pour commencer le passage n°9 bis qui est le dernier de la 1^{ère} série. Ce passage, primitivement destiné aux troupes de toutes armées et aux canons de 155L, est construit pour les camions de 9 tonnes sur deux essieux. Il comprend deux ponts de pilots (Aisne et canal) et une estacade de part et d'autre de la rivière sur les prairies inondables : longueur totale 354 m.

L'adjudant-chef MILLE retourne à Concevreux où il exécute au passage n°16 sur la rive nord de l'Aisne la construction d'un deuxième ponceau de décharge destinés à l'écoulement des eaux d'inondation retenues par la chaussée en fascines ; puis avec une équipe prélevée au chantier 15 bis, il procède à partir du 29 janvier au renforcement des ponts n°16 sur l'Aisne et le canal, qui, comme celui de la Pêcherie, doivent être accessibles aux camions de 9 tonnes.

Le 1^{er} février, en vue de faciliter la liaison des différents détachements avec la section centrale de la compagnie, celle-ci est transférée à Concevreux.

Le 20 janvier, une nouvelle note du général commandant l'armée prescrit la construction de trois ponts pour poids lourds sur la Vesle à Muizon, aux Moulins de Cuizat et Compense.

Les ponts sur pilots, du type n°1 renforcé (12 tonnes sur 2 essieux) sont destinés à doubler les ponts permanents à courant simple.

Ce travail est confié au sous-lieutenant SCELLIER dont les chantiers de Bourg-et-Comin sont passés à la I^{ve} armée. Cet officier dispose pour ces nouveaux travaux de quelques hommes de la compagnie 24/2 et d'un peloton de la compagnie 107, soit environ 130 hommes. Une partie de ce personnel va cantonner à Muizon, le reste au Moulin de Compense.

Le matériel nécessaire aux trois chantiers est pris dans les stockages de l'armée, soit à la ferme du Goulet, près de Jonchery, soit à Muizon (gare). Les transports sont assurés par le service automobile de l'armée.

L'HIVER 1916-1917 ET SES CONSEQUENCES SUR L'OFFENSIVE

Au moment où tous les chantiers de l'Aisne sont en pleine activité, la crue annuelle survient, plus forte que toutes les précédentes.

Le 15 janvier, elle atteint 3 m. 47 au-dessus de l'étiage de Pontavert et 4 m. 50 à Pont-Arcy. Toute la vallée est sous l'eau. L'implantation des palées dans le lit mineur par 6 à 8 m. de fond et un courant très violent qui entraîne les pilots, donne lieu à de grosses difficultés. Il en est de même pour l'établissement des estacades au milieu des prairies inondées, où les hommes travaillent fréquemment dans l'eau et la boue glacées. Les dates fixées pour l'achèvement des ouvrages ne permettent ni un arrêt ni un ralentissement, les travaux sont poursuivis par tout le personnel avec un courage et une endurance remarquables. Les jeunes soldats de la classe 1917, qui tout en faisant leur instruction de perfectionnement, font leur début sur le front, ne sont ni moins courageux, ni moins intrépides que les anciens qui les encadrent. La tâche journalière obligatoire n'est généralement obtenue que par un travail de nuit supplémentaire auquel tous les hommes s'astreignent d'ailleurs de leur plein gré.

A ces inondations qui, durant un mois, ont occasionné un très grand nombre d'évacuations pour pieds gelés, succèdent deux nouvelles périodes plus longues et plus difficiles que la précédente, celles du gel et du dégel, pendant lesquelles la plupart des travaux du front sont arrêtés. En effet, avant même que l'Aisne rentre complètement dans son lit, la température s'abaisse brusquement et pendant 15 jours le thermomètre enregistre jusqu'à moins 15. L'épaisseur de la glace atteint 30 cm. Au canal et 80 cm. A 1 m. sur les rives marécageuses de l'Aisne. La navigation étant interrompue, les transports de matériel en amont de Concevreux ne sont plus assurés que de nuit par les voitures d'une nouvelle division d'équipage (compagnie 17/19) demandée d'urgence au commandant du Génie ; mais le rendement se trouve de ce fait considérablement diminué, malgré l'aménagement des chemins recouvert de verglas et toute l'activité déployée par les équipes qui travaillent toutes les nuits par un froid terrible.

Dans la deuxième quinzaine de février survient le dégel. Des boursoufflements se produisent sur le milieu des chaussées et du sous-sol complètement défoncé remonte une boue liquide rendant la circulation à peu près impossible. Ce désastre s'étend sur presque tout le parcours de la route longeant la rive sud de l'Aisne dans la région de Maizy et sur plusieurs ponts de celle de Roucy. Les barrières de dégel rigoureusement imposées par le service routier de l'armée ne laissent passer pendant 15 jours que des voitures légères de ravitaillement et quelques autres de tourisme à vitesse ralentie.

La construction des ponts est néanmoins poursuivie grâce aux approvisionnements de matériel constitués au début dans les parcs de Concevreux et de Villers et surtout grâce au courage et à la ténacité des sapeurs et des pontonniers qui sont obligés de creuser des trous à la barre à mine pour l'implantation des pilots.

La navigation sur le canal ne sera reprise qu'un mois plus tard, le 13 mars 1917.

C'est dans ces conditions particulièrement difficiles que furent établis les passages n°7 bis, 9 bis, 15 bis, 23 bis, 24 bis et 26 bis qu'il fut procédé au renforcement des ponts 7 bis et 16 bis et que fut commencée la construction des passages 22 bis, 28 bis et 30 bis cédés ensuite à la Ve armée.

Les 10 et 11 mars, l'ennemi tire sans interruption sur les passages de l'Aisne, depuis Berry-au-Bac jusqu'à Pontavert, visant particulièrement les ponts permanents mais détruisant en même temps toutes les passerelles d'infanterie situées à proximité (voir l'effet des destructions de l'artillerie ennemie sur les passages de l'Aisne fig. 37 à 40).

Pendant les deux premiers jours, les équipes d'entretien sous le commandement du sous-lieutenant DUBOISSET et de l'adjudant BAYLES, parvinrent à rétablir les passerelles de Berry, malgré un bombardement effroyable, mais en raison de l'efficacité du tir, elles sont bientôt obligées d'y renoncer ; les trois passerelles situées en val du pont permanent qui étaient établies, la première sur petits pilots, la deuxième sur radeaux de madriers et la troisième sur bachots sont pulvérisées. Le pont permanent de Berry, dont l'épaisseur et la qualité de la maçonnerie étaient exceptionnelles, est très gravement endommagé. Ordre est alors donné aux équipes de cesser toute tentative de réparation et d'assurer provisoirement le passage d'infanterie au moyen d'une traille établie à 400 m. en aval.

Le 12, le bombardement continuant avec la même violence dans toute la région, les travaux furent suspendus par ordre du commandement jusqu'à la veille de l'attaque.

Mais à Pontavert, où l'utilisation de la grande artère nord-sud était constamment nécessaire, le commandement ordonna à la fois la reconstruction d'un pont sur l'Aisne et le canal latéral pour A.L.G.P. et l'établissement en aval du pont n°14 d'un troisième passage pour camions de 9 tonnes avec pistes d'accès au nord et au sud (passage n°14 bis, 386 m. de ponts et d'estacades et 186 m. de pistes sur rondins ou fascines).

Ces travaux furent de nouveau confiés à la compagnie malgré une tâche écrasante, qui, depuis plus de 4 mois, ne lui avait laissé le moindre instant de répit.

Les ponts 13 bis sur l'Aisne et sur le canal, établis avec les ressources ordinaires des parcs d'armée ; à défaut de matériel approprié ; étaient destinés au passage de la voie de 1 m. et aux véhicules de 15 tonnes sur essieu.

Celui du canal comprenait 12 travées variant de 2 m. 50 à 3 m. et une travée marinière de 4 m. 10 permettant la navigation soit de deux bateaux métalliques accouplés, soit d'une gabarre. La travure était formée d'un lit de 10 fers à I de 200-90-7,5 et de 4 poutrelles de 8/20, fixées sur les chapeaux et formant également contreventement (fig. 41, 42).

La compagnie de Pontonniers 23/1 envoyée en renfort à la Ve armée, fut chargée de la construction du pont n°13 bis sur l'Aisne pendant que la compagnie 24/2 effectuait le même pont sur le canal et terminait le passage n°14 bis. Ces travaux qui étaient extrêmement longs et compliqués à cause de l'emploi obligatoire d'un matériel de fortune et des fortes dimensions des pilots, furent exécutés en grande partie de nuit et sous les bombardements qui obligeaient fréquemment les équipes à suspendre le travail.

Le sous-lieutenant MERSON de la 23/1, un sergent et un homme de la même compagnie furent tués en accomplissant cette glorieuse mission.

Pendant ce temps, le lieutenant VIALE sur la rivière la Miette, le sous-lieutenant SCHELLIER sur les marais de deux ponts de pilots pour la cavalerie par 4 ; les second deux ponts de pilots pour la cavalerie par 2.

Malgré les rigueurs exceptionnelles de l'hiver et malgré les nombreuses destructions opérées par l'ennemi, tous les passages ordonnés par la Ve armée sur l'Aisne, la Vesle et la Miette furent terminés le 10 avril, soit deux jours avant la date primitivement fixée pour l'offensive, date qui fut reportée au 16 avril.

OFFENSIVE DE L' AISNE (16 avril 1917)

1) CONSTRUCTION SIMULTANEE DE QUATRE PONTS DE BATEAUX RENFORCES A L' OUEST DE BERRY-AU-BAC

La situation particulière du front d'attaque, au nord de l'Aisne, n'était pas sans préoccuper le général PASAGA, commandant le 32^e CA, qui avec deux de ses divisions devait franchir l'Aisne à l'ouest de Berry-au-Bac et s'emparer d'un bond de la redoutable position de Choléra.

Les passages nécessaires aux divisions d'attaque n'ayant pu être établis d'avance en raison des destructions systématiques à cet endroit, le général commandant le CA décida de faire jeter 4 ponts de bateaux que l'Aisne et sur le canal latéral de manière à constituer deux passages et demanda à cet effet le concours de la compagnie de Pontonniers de la Ve armée. Celle-ci fut mise à sa disposition à partir du 12 avril par ordre du général commandant la Ve armée.

Cette opération à la fois des plus difficiles et des plus périlleuses fut exécutée avec le concours dévoué des unités du Génie du 32^e CA. Les qualités militaires et techniques déployées en cette circonstance par les commandants des Ponts et les détachements placés sous leurs ordres, font honneur au corps du Génie tout entier. Les Pontonniers de la compagnie 24/2 qui clôturaient ce jour là, la construction des nombreux passages prescrits pour l'offensive du 16 avril peuvent à juste titre s'enorgueillir des résultats obtenus.

Dès le 30 mars, le capitaine commandant la compagnie 24/2 pressenti au sujet de la mission qui devait lui incomber, avait procédé à la reconnaissance détaillée des points de passages envisagés et, le 4 avril, il adressait ses propositions concernant l'établissement des 4 ponts de bateaux du type renforcé. L'un de ces passages était envisagé vers la pointe de l'Île à 200 m. en aval du pont permanent, un autre au nord-est du village de Gernicourt (voir fig. 43). Par note de service du 5 avril, le colonel commandant le Génie du CA confiait la direction des opérations ci-dessus au capitaine EYCHENNE et mettait à sa disposition le personnel et le matériel ci-après :

- a) Personnel : Compagnie de pontonniers 24/2
Compagnie du Génie divisionnaire 25/4
Compagnie du Génie divisionnaire 25/64
Compagnie du Génie de corps 15/5
Compagnie du Génie d'armée M/2T

plus une compagnie d'infanterie pour le service d'ordre à l'entrée des ponts. La 2^{ème} compagnie de corps, compagnie 29/1, était chargée de l'entretien des passerelles du secteur.

- b) Matériel : Un équipage de pont de CA (pont armée n°1)
Un équipage de pont de CA (pont armée n°3)
L'équipage de ponts du 32^{ème} CA
La division d'équipage utilisée par la compagnie 24/2 pour les transports par eau
En tout 56 bateaux d'équipage.

En outre, il fut décidé que :

- 1) Les 4 ponts renforcés seraient lancés simultanément dans la nuit précédant l'attaque d'infanterie
- 2) Aucune préparation, aucun mouvement de matériel susceptible d'éveiller l'attention de l'ennemi ne seraient effectués dans cette région avant la date indiquée ci-dessous.
- 3) Le matériel de pontage serait mis à sa disposition à la gare d'eau de Concevrex quatre jours avant l'attaque.

L'organisation des différents chantiers fut la suivante :

Passage n°2 bis, longueur totale 106 mètres.

- 1) Pont sur l'Aisne
Sous-lieutenant DUBOISSET (compagnie 24/2 – commandant du Pont)
Effectif : 1 section de la Cie 24/2 : 45 hommes
1 peloton de la Cie du Génie 25/14 : 2 chefs et 65 hommes
Total : 110 hommes
- 2) Pont sur le canal
Lieutenant VIALE (compagnie 24/2 – commandant du Pont)
Effectif : 1 section de la Cie 24/2 : 45 hommes
1 peloton de la Cie du Génie 25/14 : 50 hommes
Total : 95 hommes

Passage n°6 bis, longueur totale 80 mètres.

1) Pont sur l'Aisne

Lieutenant COTTELAUD (compagnie 24/2 – commandant du Pont)

Effectif : 1 section de la Cie 24/2 : 45 hommes

3 sections de la Cie du Génie 25/64 : 2 chefs de sections et 65 hommes

Total : 110 hommes

3) Pont sur le canal

Adjudant MILLE (compagnie 24/2 – commandant du Pont)

Effectif : 1 section de la Cie 24/2 : 45 hommes

1 section de la Cie du Génie 25/44 : 2 chefs de section (Adjudants) 25 hommes

Total : 70 hommes

La compagnie M/2T chargée d'assurer la garde technique et l'entretien des passages, à raison d'une section par pont, pendant que la compagnie d'infanterie assurerait de son côté le service d'ordre.

L'ématriel d'équipage de pont, livré à Concevreux en vue de son transport par eau à Berry-au-Bac, fut réparti entre les commandants des ponts, d'après les besoins de chacun, comptetenu d'une petite réserve.

Le capitaine EYCHENNE, dont le poste de commandement était situé sur la rive nord du canal entre les deux passages, avait gardé à sa disposition 2 chefs de section (le lieutenant SCCELLIER et l'adjudant BAYLES de la compagnie) ainsi qu'une réserve de matériel laissée en aval du pont 6 bis.

Enfin, le poste de secours du médecin aide major MADRE fut installé dans un abri sur la rive nord du canal, entre les deux passages.

Du 10 au 13 avril, chaque commandant de pont, muni du personnel ainsi que du matériel de pont qu'il devait mettre en œuvre, effectua de nuit les transports de ce matériel par voie d'eau. Les équipages firent soigneusement dissimulés le long des rives, à proximité des emplacements des ponts, en ayant également soin de ne pas modifier l'aspect général des lieux.

Les équipages de propulseurs de la compagnie qui, outre le matériel de poutrage, transportaient jour et nuit du matériel de franchissement pour l'infanterie et les chars d'assaut, des munitions pour l'artillerie et assuraient au retour l'évacuation des blessés, furent admirables de dévouement et de courage.

Plusieurs bateaux propulseurs furent coulés pendant ces opérations ; le pilote VILLEDIEU fut blessé mortellement, d'autres mécaniciens et pilotes fournis par des unités de complément furent également atteints.

Le caporal CHAUSSON blessé en même temps fut évacué.

Le sergent DELMAS chef de cette équipe ; les mécaniciens SPELLE, SCIE et CHUREAU, qui sous un déluge de projectiles avaient assuré sans la moindre défaillance le transport de milliers de tonnes de matériel furent cités pour leur belle conduite.

Enfin le 15 avril à 18 heures, la compagnie 24/2 et une partie du personnel de complément cantonna à Concevreux, s'embarquent sur des trains de bateaux remorqués par des propulseurs. Ceux-ci filent vers l'emplacement des ponts au milieu d'immenses gerbes d'eau produites par l'éclatement des obus qui fort heureusement n'atteignent pas le convoi.

A 20 h. 30, les différents détachements se mettent en chantier sous de violents bombardements et des rafales de pluie et de neige qui dureront toute la nuit. De Gernicourt à Berry-au-Bac, nos batteries qui forment une ligne presque ininterrompue, tirent avec une violence qui s'accroît à mesure que l'heure décisive approche. Les batteries adverses ripostent avec la même violence et c'est sous cette véritable voûte de fer et de feu que s'exécutera le lancement simultané des quatres ponts de bateaux (fig. n° 44 - 45).

Mais peu à peu, le tir ennemi, d'abord assez groupé autour de nos batteries, se disperse, et de nombreux obus tombent près des ponts et des pistes, sur le terrain détrem্পé et encore en partie submergé par la récente crue.

Au pont n° 2 bis, sur le canal, le lieutenant VIALE est blessé à la tête. Cet officier déjà connu par sa grande bravoure, veut coûte que coûte achever son pont. Il se fait panser au poste de secours voisin du chantier et reste à la tête de ses hommes jusqu'au lendemain matin.

Au même passage, le pont de l'Aisne est sérieusement bombardé ; des couples de bateaux atteints par des éclats d'obus coulent ; ils sont remplacés par d'autres bateaux qui coulent encore. La réserve de matériel mise à la disposition du commandant du pont s'épuise rapidement.

Le capitaine qui, d'heure en heure, tient le commandement du Génie au courant de l'avancement des travaux, demande d'urgence une nouvelle division d'équipage et fait conduire au lieutenant DUBOISSET les derniers bateaux réservés pour les transports. Mais le canal est complètement obstrué par les peupliers déchiquetés au milieu de l'eau. Le sous-lieutenant GALLY de la compagnie 25/14 avec une équipe de sapeurs courageux et intrépides parvient après de laborieux efforts à ramener ces bateaux jusqu'à 2 bis en les portant et les hissant plutôt qu'en les remorquant.

Le pontonnier AUGIER est blessé mortellement d'une balle au ventre ; les pontonniers NICOLAS, BERTRAND et MOURIER sont grièvement blessés.

Le chef de bataillon LABORDERE, commandant le génie de la 42^{ème} division, est mortellement blessé un peu plus tard au nord-est de ce front.

Des sapeurs des compagnies de complément, ainsi que de nombreux fantassins qui se rendaient à la tranchée de départ, sont également atteints.

A minuit les deux ponts du Canal sont terminés. Sur l'Aisne la construction délicate des ponts renforcés se poursuit lentement mais régulièrement avec toute l'ingéniosité, le courage et l'endurance des sapeurs pontonniers dont les nerfs sont tendus à l'extrême, mais qui cependant ne failliront pas à leur tâche sacrée. Ces opérations sont exécutées à tâtons, au milieu du vacarme infernal des artilleries adverses et des « Crapouillots » et tantôt dans l'obscurité la plus complète tantôt dans la clarté éblouissante des fusées que l'ennemi lance maintenant sans arrêt, comme s'il devinait l'heure prochaine de l'attaque.

Le pont 6 bis sur l'Aisne est terminé à 1 heure du matin. Le pont 2 bis après de nouvelles détériorations et le remplacement d'un nouveau couple de bateaux, est finalement terminé à 2 heures du matin.

A ce moment, l'infanterie s'avance de plus en plus dense vers les branches du départ, en utilisant de préférence les nouveaux passages à large voie que l'artillerie d'accompagnement franchira à son tour un peu plus tard.

A 6 heures sous un brouillard épais et froid qui succède à la pluie de la nuit, l'attaque d'infanterie se déclenche à travers le dédale des boyaux, des tranchées et des fils de fer barbelés accumulés depuis plus de 30 mois. Elle est précédée pour la 1^{ère} fois de nombreux chars d'assaut ; les mitrailleuses ennemies, sous les abris bétonnés du Choléra, nous font éprouver de lourdes pertes ; en particulier les compagnies du Génie de la 69^{ème} CI, perdent deux de leurs officiers, les lieutenants MOSSIAU et CARBONEL.

Néanmoins, la position du Choléra est entourée, sa garnison faite prisonnière et les deux divisions du 32^e corps (69^{ème} et 165^{ème} enlèvent encore la 2^{ème} position allemande).

Au moment où l'artillerie d'accompagnement commence à se porter en avant, les prisonniers défilent déjà sur nos ponts à la grande joie des pontonniers.

Au nord de l'Aisne, le succès de nos troupes est complet ; toutes les communications demandées par le commandement ont été assurées.

Le général CALONI, commandant le génie de l'armée qui avait la haute direction des passages de l'Aisne est cité à l'ordre de la Ve armée avec le motif suivant :

« Officier général du plus haut mérite qui a rendu lors de sa préparation et de l'exécution des offensives d'avril 1917, des services de premier ordre, en assurant sous le feu de l'ennemi et dans des conditions particulièrement délicates, le franchissement de l'Aisne en cours de bataille par des forces importantes ».

D'autre part, le commandement du génie du 32^e CA faisant parvenir au capitaine EYCHENNE une lettre de félicitations ainsi conçue :

« Je tiens à vous exprimer tout de suite ma plus vive satisfaction pour la manière dont vous avez conduit le lancement des ponts renforcés.

Dites bien à tous les sapeurs qui étaient sous vos ordres dans cette opération, que je suis heureux de commander à de pareilles troupes et que les félicite de leur contrôle et de leur dévouement ».

En même temps, cet officier supérieur demandait en ces termes une citation à l'ordre de l'armée en faveur de la compagnie 24/2 :

« En vue de l'attaque qui devait avoir lieu le 15 avril 1917 par le 32^e CA, deux ponts sur l'Aisne et deux ponts sur le canal latéral ont été établis dans la nuit du 15 au 16 avril dans des conditions particulièrement difficiles, tant à cause de l'état des terrains que sur le bombardement continu des ponts de passage.

Le capitaine EYCHENNE, commandant la compagnie 24/2 avait été chargé de l'exécution de ces travaux.

Cet officier passé maître dans les manœuvres de pontage, par ses méthodes impeccables, sa prévoyance, son courage, son ascendant sur ses hommes, a assuré dans les délais imposés l'établissement des 4 ponts visés ci-dessus .

Tous les gradés et sapeurs de cette compagnie ont été admirables et il convient d'englober tout le personnel dans une même citation à l'ordre de l'armée ».

Enfin, le 18 avril le général PASSAGA commandant le 32^{ème} CA adresse à ses troupes la proclamation suivante :

« Poste de commandement du 32^{ème} CA – Etat-major, 3^{ème} bureau.

Le 32^{ème} CA s'est distingué entre tous les corps de l'armée française dans la journée du 16 avril.

Malgré une défense acharnée de l'adversaire, seul il a pu enlever la 2^{ème} position quelques heures après le début de l'attaque.

Il a fait plus de deux mille prisonniers et pris 13 canons. La tâche dévolue à l'avenir au 32^{ème} CA est aussi lourde que glorieuse.

Le général commandant le corps d'armée compte sur les généraux commandants les divisions pour faire comprendre à tous que nous sommes entrés dans une période où chacun travaillera sans trêve, sans repos jusqu'au moment de la décision, le Haut Commandement se réservant les divisions disponibles pour exploiter le succès et parer aux événements imprévus.

On multipliera ses efforts pour alimenter la troupe au mieux.

Toutes les récompenses qui peuvent être distribuées sur le champ le seront.

Signé : PASSAGA »

Ainsi, après avoir été à la peine, les pontonniers devaient être à l'honneur : les récompenses ci-après sont accordées au personnel de la compagnie qui s'était plus particulièrement distinguée tant pendant la préparation, qu'au cours de l'exécution de cette offensive.

Le lieutenant VIALE est cité à l'ordre du jour de l'armée avec le motif suivant :

« Excellent officier, d'un dévouement et d'un sang-froid admirables. Dans la nuit du 15 au 16 avril 1917, a fait preuve de décision et d'une très grande bravoure donnant ainsi un superbe exemple à son équipe chargée du lancement d'un pont sous un violent bombardement. Blessé à la tête par un éclat d'obus, s'est fait panser sur place et a tenu à mener jusqu'au bout la mission qui lui a été confiée ».

Le lieutenant DUBOISSET est cité à l'ordre du jour de l'armée avec le motif suivant :

« Chargé de l'entretien des passages importants sur une rivière à proximité de l'ennemi, a fait preuve d'un dévouement et d'un sang-froid remarquables en travaillant pendant plusieurs jours avec ses hommes sous un bombardement très violent pour rétablir les communications interrompues par l'artillerie lourde ennemie.

Ordre 164 du 28 avril 1917 du général commandant la Ve armée ».

L'adjudant chef MILLE est décoré de la médaille Militaire et de la Croix de Guerre avec palme pour le motif suivant :

« Sous-officier remarquable par son activité, son zèle et sa compétence technique. A été blessé grièvement le 20 mai 1916 en assurant avec sa section l'entretien des postes situés à de fréquents bombardements ».

L'adjudant BAYLES est décoré de la croix de guerre avec étoile de vermeil (citation à l'ordre du CA.)

« A fait preuve de beaucoup de méthode et de sang-froid pendant la construction de nombreux passages situés sur une rivière à proximité de l'ennemi.

Les 10 et 11 mars 1917, a travaillé sous un violent bombardement pour rétablir des passages importants, n'a cessé son travail que sur ordre et lorsque toute réparation devenait inutile par suite de la construction systématique des ouvrages ».

Sont également décorés de la croix de guerre avec étoile de vermeil (ordre CA) :

Les sergents DEVEZE, GAUDINO, PEIJOUX.

Les maîtres ouvriers REDON, BOYET, MAHE.

Les sapeurs CHANUT, JOYE, CHABANON, OLLIER, ARDISSON, CERUTI, MOURIER, DURAND, SPELLE, SCIE, AUGIER, FIOLE, MORIN, RIPERT, FROMENT, DUMAS, TURQUY, QUIBLIER.

Sont décorés de la croix de guerre avec étoile de bronze (Ordre du commandement du Génie) :

Les sergents JEHAN, MARTIN, DELMAS.

Les caporaux MARTINIER et HERAUD.

Les sapeurs MOURIER Eugène, CHASSAGNAC, CHAREYRE, VERAU, ROCIFON.

Enfin, la compagnie 24/2 est citée à l'ordre du 32^{ème} CA avec le motif suivant :

« Sous la direction très habile du capitaine EYCHENNE aidé du lieutenant GOTTELAUD, la compagnie 24/2 du 7^{ème} Génie a lancé dans la nuit du 15 au 16 avril 1917, 4 ponts de bateaux renforcés dans les conditions particulièrement difficiles sous un bombardement systématique et violent ».

2) SUBSTITUTION DE PONTS DE PILOTS AUX PONTS DE BATEAUX

Après une accalmie relative les 17 et 18 avril, la vallée de l'Aisne fut de nouveau battue très violemment et la plupart des passages furent détruits ou gravement endommagés. Les bateaux d'équipage des ponts 2 bis et 6 bis susceptibles d'être remis en service, étaient réparés sur place par deux braves pontonniers aussi habiles que courageux. Les maîtres ouvriers BEUFILS et GAUCHER qui évitaient ainsi des mouvements de matériel très difficiles, sinon impossible à opérer sous le bombardement. Les réparations effectuées à l'étain avec la petite lampe à souder qui dans le cas particulier remplaçait avantageusement la soudure autogène beaucoup trop difficile à exécuter à proximité de l'ennemi. Après avoir épuisé la réserve de matériel du 32^{ème} CA et une partie de l'équipage du 5^{ème} CA qui avait été envoyé sur l'ordre de la Ve armée, le capitaine voyant arriver le moment où ce matériel ferait totalement défaut, demanda la substitution de ponts de pilotes de 9 tonnes aux ponts de bateaux renforcés.

D'autre part, la réfection des pistes prolongeant les ponts entre les deux rives de l'Aisne et du canal latéral, sur un terrain détrempé et complètement ravagé par les obus, s'imposait également.

Les 18 et 23 avril, en vue d'améliorer les voies d'accès nécessaires aux troupes de toutes armes et aux véhicules automobiles effectuant les ravitaillements et l'évacuation des blessés, le commandant du Génie prescrivait les mesures suivantes :

- 1) Tous les ponts et passerelles sur supports flottants seront remplacés par des passerelles sur supports fixes. Les premiers seront établis pour 9 tonnes sur 2 essieux.
- 2) Deux pistes en madriers seront établies depuis la sortie de Gernicourt jusqu'à la route de Pontavert – Choléra, en empruntant les ponts 6 bis et 7 bis qui sont utilisés : le premier pour les mouvements effectués vers le sud, le second pour les mouvements vers le nord.
- 3) Le capitaine EYCHENNE prendra la direction générale des travaux ainsi que l'entretien de tous les passages existant sur le front du CA ; il disposera à cet effet de :
 - a) Personnel : Compagnie de pontonniers 24/2
Compagnies du Génie 15/5, 25/64, 22/63, M/2T et la 6^{ème} compagnie du 63^{ème} RIT, celle pour le service d'ordre à l'entrée des ponts.
 - b) Matériel : 5000 madriers et 3000 rondins accordés par l'armée seront transportés par camions jusqu'à Pontavert, puis par voie d'eau.

Le matériel de ponts de pilotes pour la reconstruction des passages 2 bis, 6 bis, 5, 6 et 7 sera livré dans les mêmes conditions par les soins du CA.

En conséquence de l'ordre ci-dessus, le 25 avril le capitaine EYCHENNE, mettait à la disposition des chefs de section de la compagnie 24/2 (répartie comma il a été dit pour l'attaque du 16 avril) le personnel complémentaires ci-après :

- Compagnie 15/5 et M/2T à la construction des ponts 2 bis et 6 bis (lieutenants VIALLE et DUBOISSET)
- Compagnie 22/63 à la construction des passerelles et à la construction du matériel sur les différents chantiers (lieutenant MERCIER)
- Compagnie 29/1 à la construction des pistes n° 6 bis et 7 bis (lieutenant LE CALVEZ)
- Compagnie 25/64 à la manutention du matériel à Pontavert et à Gernicourt (Lieutenant VOIS)

Le transport du matériel par voie d'eau entre Pontavert et Gernicourt était assuré par les équipes de propulseurs de la compagnie qui disposaient de 5 bateaux propulseurs, 8 bateaux d'équipage et une gabarre de 20 tonnes.

La voie d'eau, toujours encombrée de peupliers entre Gernicourt et Berry-au-Bac fut complètement dégagée et les transports recommencèrent le 27 avril.

La construction des ponts et des pistes se poursuivait simultanément à partir du 28 avril, l'arrivée du matériel permettant de mener ces deux travaux de front.

La longueur moyenne des pistes (exécutées de nuit était de 120 m. environ, l'avancement des ponts de pilotes de 6 m. ; seulement par 24 heures.

Les travaux étaient fréquemment interrompus par le bombardement. Au cours de cette période furent frappés mortellement les pontonniers suivants : TURQUAY, DUMAS, QUIBLIER, ce dernier en aidant à porter un blessé au poste de secours.

Les pontonniers DURAND Etienne, DUPRAT, FIOLE, AMBS, MORIN, FROMENT et RIPERT furent blessés pendant la construction du pont.

Le 4 mai, le médecin aide major MADRE fut légèrement atteint à la tête en donnant des soins à un blessé. En même temps, l'infirmier NORMAND grièvement blessé, reçut la médaille militaire.

Vis par les ballons d'observation et survolés à faible hauteur par les avions allemands qui sans cesse faisaient diriger des salves d'artillerie sur les différents chantiers, épuisés par la fatigue et la privation de sommeil, les pontonniers constamment sur la brèche poursuivaient leur tâche ingrate jusqu'à l'achèvement complet des travaux qui eut lieu le 9 mai.

Le passage n°2 praticable aux camions mesurait une longueur totale de 106 m.

Le passage n°6 sur l'Aisne et le canal, également praticable aux camions, mesurait 82 m. de pont et 950 m. de piste.

Au passage n°7 bis la longueur des pistes en madriers était de 1305 m. La longueur totale des passages établis en prévision ou au cours de l'offensive du 16 avril était de 4300 m. dont 4694 m. à proximité des premières lignes et sous le feu de l'artillerie.

Avec l'achèvement des passages ci-dessus se terminaient les grands travaux de pontage sur l'Aisne qui, durant deux années et demi avaient exigé de la part de la compagnie des efforts presque surhumains.

ENTRETIEN DES PASSAGES SUR LE FRONT DE LA Xe ARMÉE (Mai 1917 – Mars 1918)

La Xe armée étant venue s'intercaler entre la Ve armée et la Vie, à l'ouest de Berry-au-Bac, la compagnie 24/2 fut mise à la disposition de cette armée sur la demande du général SEURRE, commandant le Génie ; toutefois, elle resta à la disposition du 32^{ème} CA jusqu'à l'achèvement des travaux en cours (passages n° 2 bis et 6 bis).

Le 13 mai, par ordre du général DUCHENE, commandant la Xe armée, le capitaine EYCHENNE était chargé sous la haute direction du général commandant le Génie de l'entretien et de la surveillance technique de tous les passages situés sur le front de cette armée, entre Berry-au-Bac et Veully. Outre le personnel de sa compagnie, le capitaine EYCHENNE disposait pour cette nouvelle mission d'un peloton du génie de chacun des 32^{ème}, 5^{ème}, 9^{ème} et 19^{ème} CA.

En conséquence, la compagnie 24/2 fut de nouveau répartie sur le front de l'armée, à raison d'une section par CA pour assurer l'entretien des passages de l'Aisne pendant que les pelotons du Génie étaient chargés des pistes et des chemins d'accès dans leurs secteurs respectifs.

Le PC du capitaine, installé sur la rive nord du canal à Gernicourt, depuis le 15 avril, fut de nouveau transféré à la carrière de Concevieux.

Le bombardement de l'artillerie était toujours aussi intense à Berry-au-Bac et à Pontavert. Le 20 juillet, le pontonnier BONNET fut tué à son poste par des éclats d'obus, le pontonnier CHEYLLAN fut grièvement blessé. Devant nous, les coups de main se succédaient rapides et violents pour la possession définitive du CHEMIN DES DAMES. L'importante position de Craonne fut finalement enlevée à la baïonnette par la 35^{ème} division du 18^{ème} CA (corps HIRCHAUER).

Le 23 juillet, les Ve et Xe armées ayant étendu leurs secteurs vers l'aval, la première jusqu'à Gernicourt, la deuxième jusqu'à Berry-au-Bac, la section SCELLIER qui se trouvait de ce fait sur le territoire de la Ve armée, cédait sa place à la compagnie 13/64 et prenait possession de la nouvelle partie du secteur de la Xe armée à Bourg-et-Conin.

Les améliorations suivantes furent entreprises à partir du 5 septembre :

- 1) Passage n°13 bis : Remplacement de deux palées et du tablier, réfection des culées.
- 2) Passage n°14 bis : Réfection du chemin d'accès nord du passage.
- 3) Passage n°15 : Remplacement de la passerelle de barques n°15 par une passerelle insubmersible établie sur pilots légers.

Le 18 septembre, le général FRANCHET D'ESPEREY, commandant le groupe d'armée du nord, ordonnait de poursuivre la remise en état : de la navigation sur le canal latéral à l'Aisne, entre Bourg-et-Conin et Pontavert. De son côté le général commandant le Génie ayant prescrit d'étudier les modifications à apporter à cet effet aux ponts situés sur le front de la Xe armée, les propositions ci-après furent adressées le 25 septembre :

- 1) Les ponts pour poids dont l'accès permettent une surélévation du tablier pour donner passage aux véhicules seront modifiés en conséquence, sitôt les ponts 15 bis, 16 et 23 bis ainsi que toutes les passerelles pour piétons et cavaliers.
- 2) Les passages dont les accès ne permettent pas une surélévation de ce genre comporteront une passe navigable avec travée mobile, à l'exécution de ceux compris dans la 3^{ème} catégorie ci-après.
- 3) Les passages créés pour les opérations tactiques de printemps et actuellement sans utilité recevront une coupure de 5 m. 50 ; le matériel nécessaire pour établir éventuellement la circulation sera conservé à proximité.

Ces propositions ayant été approuvées, le matériel fut approvisionné à pied d'œuvre. Malheureusement, le moment de la reprise des travaux définitifs n'était pas encore venu, car des bruits circulaient de toutes parts au sujet d'une nouvelle offensive ennemie sur tout le front français. Dans ces conditions, au lieu de travailler à la reprise de la vie normale dans cette malheureuse région de l'Aisne, il fallut creuser de nouvelles tranchées, de nouveaux abris, cavernes et procéder à l'élargissement des réseaux de fil de fer barbelés.

A la fin d'octobre par suite du départ de la Xe armée pour l'Italie, la Vie armée avait étendu son secteur jusqu'à Gernicourt.

La compagnie 24/2 sous la haute direction du général BOUTTIEUX, commandant le génie de l'armée, continua son même service aux ponts de l'Aisne.

Après la prise du Chemin des Dames et de La Malmaison, le 23 octobre 1917, le calme était revenu dans cette région, nos troupes furent occupées à consolider le nouveau front de l'Aisne.

Le 10 décembre, la compagnie était chargée de l'entretien des nouveaux passages sur le canal de l'Aisne à l'Oise de Bourg-et-Conin jusqu'au village de Bray-en-Laonnais, au nord duquel passait la nouvelle ligne. Ce service fut assuré par l'adjudant BAYLES.

En même temps, un peloton de la compagnie était chargé de la réfection des camps et cantonnements dans la région d'Arcy-le-Pansart. Le lieutenant VIALE primitivement chargé de ce travail est affecté à l'armée d'Italie (Etat-major du général SEURRE), il est remplacé par le sous-lieutenant SCELLIER.

Le 16 décembre, en prévision de la crue annuelle de l'Aisne, le peloton d'Arcy-le-Pansart rejoint la portion centrale à Concevieux pour coopérer à l'entretien des passages. Tous les postes sont renforcés. Le 11 janvier la crue atteint son maximum (3 m. 55 à l'étiage du pont de Pontavert). Au pont 13 bis à Pontavert, le rétrécissement de la rivière dû à la destruction du pont métallique a provoqué une hausse anormale qui atteint le niveau du tablier.

Celui-ci risquant à tout instant d'être soulevé et entraîné par le courant est lesté avec des rails et des fers à I, les palées centrales sont solidement amarrées aux rives avec des cinquenelles de 30 mm.

Ainsi, chaque année, la principale crue de l'Aisne atteignait une cote très supérieure aux prévisions établies par les services Hydrométriques. Cette hausse anormale était due aux destructions continuelles des ponts et à leur remplacement par de nouveaux ouvrages qui obstruaient de plus en plus le lit de la rivière. Aussi la plupart des ponts établis en 1914 avec une marge de plus de 30 cm. Sur la moyenne des crues de l'Aisne furent ils surélevés en 1916 et 1917.

En janvier 1918, en prévision d'une offensive ennemie, la compagnie tout en continuant l'entretien des passages, prépare la destruction de tous les ponts pour poids lourds, laissant aux compagnies du Génie des CA le soin de détruire les passerelles d'infanterie.

Les ressources en mélinite étant insuffisantes, des expériences sont effectuées en vue d'utiliser la cheddite.

Les charges concentrées, immergées entre les deux pilots du milieu, ayant donné le meilleur résultat, des boîtes, destinées à contenir la quantité d'explosifs nécessaires, sont confectionnées au parc de la compagnie et placées dans des abris situés à proximité de chaque ouvrages. Des boîtes spéciales s'appliquant aux profils des poutres des ponts métalliques sont également confectionnées.

Le 31 janvier, en prévision d'un repli éventuel de notre artillerie lourde établie au nord de l'Aisne, le général commandant l'armée prescrit la construction d'un nouveau passage sur l'Aisne et le canal latéral entre La pêcherie et Pontavert (passage n°12 bis). Ce passage comprend :

- 1) Sur le canal : un pont de pilots de 27 m. ; avec passe marinière.
- 2) Sur l'Aisne : un pont de bateaux renforcé de 34 m.
- 3) Enter les deux ponts et au nord de l'Aisne : deux estacades de 106 m. à 200 m. de remblai sur fascines.

Le raccordement des estacades avec le pont d'équipage était assuré par des palées à chapeaux mobiles. Le nombre de celles-ci était déterminé en tenant compte des variations d'étiage et de l'inclinaison des rampes qui ne devaient pas dépasser 8 % sur chaque rive. Les travaux furent exécutés par le lieutenant VILLESECHE qui avait remplacé le lieutenant GOTTELAUD affecté depuis le 2 octobre au G.Q.G. de l'armée américaine.

Commencés le 1^{er} février avec tout le personnel disponible des trois sections, les travaux furent terminés le 26.

En même temps et pour des raisons identiques, le lieutenant DUBOISSET avec la 4^{ème} section procédait, au nord du passage 15 bis, à la réfection de la route de Chaudardes à Pontavert.

Le 7 mars, par ordre du général commandant le Groupe des Armées du centre, la compagnie 24/2 allait rejoindre la Ve armée à Cumières pour assurer l'entretien des ponts sur la Marne et éventuellement la construction des ponts pour poids lourds. Après avoir passé son service à la compagnie de pontonniers 24/4, elle allait cantonner le 15 à Tramery et le 16 à Cumières et à Breuil. La portion centrale de la compagnie était cantonnée à Cumières avec l'état-major de l'armée.

LA COMPAGNIE SUR LA MARNE (16 mars – 6 octobre 1918)

Le 28 mars, le GQG de la Ve armée ayant quitté Cumières pour aller se placer en réserve de commandement au nord de Maux, la compagnie 24/2 fut affecté à la I^{ve} armée, qui se partageait avec la Vie armée l'ancien secteur de la Ve.

Le 2 avril, le pont de Cumières fut replié par ordre du général GERMAIN, commandant le Génie de la I^{ve} armée et le matériel appartenant à l'équipage de ponts 1/19, envoyé dans l'Oise.

Le 19, la section centrale et un peloton de la compagnie rejoignaient le QG à Châlons pour continuer la construction d'abris bétonnés destinés aux différents services de l'état-major de l'armée. Cantonnement à la Folie (3 Kms au nord-est de Châlons). Les deux autres sections sous le commandement du sous-lieutenant SCELLIER et de l'adjudant-chef MILLE, continuant l'entretien des passages d'Epernay et de Reuil.

Les travaux exécutés à Châlons à partir du 21 avril comprenaient :

- 1) L'aménagement d'abris de bombardement pour le personnel de la Croix-Rouge américaine et pour le préfet.
- 2) La construction d'abris en galerie pour l'état-major de l'Aéronautique et le laboratoire de Chimie.
- 3) La construction d'abris bétonnés pour le service des eaux et la TSF.

Pour ces différents travaux le capitaine disposait, outre le peloton de la compagnie, d'un détachement de 50 cimentiers et de la compagnie 108 du BIG.

Le 27 mai, profitant de ce que l'armée française pour sauver la ligne de Paris à la mer a dû porter toutes ses forces disponibles de ce côté, l'ennemi attaque sur l'Aisne. Il emporte le premier jour le Chemin des Dames et Berry-au-Bac.

Les jours suivants, il franchit l'Aisne, la Vesle et l'Ourcq et descend jusqu'à la Marne, qu'il tient de Château-Thierry à Verneuil. Il enlève Soissons et pousse jusqu'aux lisières de la forêt de Villers-Cotterêts.

Dès l'attaque du 27 mai, la Ve armée, placée en réserve au nord de Meaux, est venue reprendre son ancien secteur sur la Marne et a installé son QG à Montmort.

Le 30 mai, par ordre du général commandant le Groupe d'armées, la compagnie 24/2 est mise à la disposition de la Ve armée pour jeter un pont sur la Marne à Damery. Elle quitte Châlons le même jour à 15 heures 30 et après avoir cantonné à Plivot, elle arrive à Damery le lendemain à 10 heures.

En passant à Chouilly, le capitaine avait emmené l'équipage de pont du 18^{ème} CA qui avait été mis à la disposition par le général commandant le Génie de l'armée.

A Damery, le pont de bateaux étant déjà en cours de construction par les pontonniers anglais, la compagnie 24/2 et l'équipage font demi-tour et sur un nouvel ordre du général commandant le Génie de l'armée, ils jettent le pont à Cumières à côté de l'ancien pont permanent détruit.

Le passage est établi à 19 heures et la compagnie va cantonner à Mardeuil, à l'exception du détachement du sous-lieutenant DUBOISSET chargé de l'entretien du pont et de la manœuvre des portières et de la section VILLESECHE désignée pour l'entretien des ponts de Damery.

Dans la nuit du 30 au 31 mai, tous les cantonnements et les campements situés dans la région d'Epernay sont violemment bombardés par des escadrilles d'avions ennemis qui se succèdent de 10 heures du soir à 3 heures du matin ; les sapeurs OLLIER, BONNEFILLE, SAINTENT et NATTA sont grièvement blessés, le premier succombe à ses blessures le lendemain à l'ambulance d'Epernay.

Le 31 mai, le général commandant l'armée ayant prescrit de préparer la destruction des ponts de la Marne, les explosifs nécessaires sont livrés à la compagnie dans la nuit.

En même temps, la compagnie poursuivant l'amélioration des passages entre Damery et Epernay, le pont normal de Cumières est transformé en pont renforcé et des passerelles d'infanterie sont établies en amont de ce point.

En amont d'Epernay, un nouveau pont de bateaux jeté par le 1^{er} CA Colonial est centre de la compagnie qui en assure l'entretien et en prépare la destruction éventuelle.

Le 15 juin, par ordre du général commandant le génie, la compagnie est chargée de l'entretien et de la destruction éventuelle des ponts de la Marne sur tout le front de l'armée, entre Port-à-Binson et Mareuil-sur-Ay inclus.

La compagnie est répartie de la manière suivante :

Portion centrale à Mareuil

Détachement SCELLIER au pont permanent de Port-à-Binson

Détachement MILLE au pont renforcé de Breuil

Détachement VILLESECHE au pont permanent et au pont de bateaux de Damery.

Détachement DUBOISSET au pont renforcé de Cumières, au pont de pilotes et au pont permanent d'Epernay, au pont de bateaux d'Aÿ.

Chaque chef de détachement procéda à la mise en place des dispositifs de rupture, vérifia ceux qui existaient déjà et prend ses dispositions pour faire sauter les ponts sur l'ordre du commandant de la défense avec qui il reste en liaison. La défense des ouvrages est assurée par des compagnies d'infanterie échelonnées au sud de la Marne. En outre, les détachements sont constamment tenus en éveil par des exercices d'alerte qui ont lieu sur un ordre téléphonique du général de l'armée. Enfin toutes les dispositions sont prises en vue de parer à une nouvelle attaque que l'on sent inévitable.

Sur la Marne et autour de Reims, l'activité des deux artilleries est toujours grande. Les ponts de Port-à-Binson à Epernay sont fréquemment endommagés ; les routes et agglomérations de l'arrière bombardées par l'artillerie à longue portée et par les avions. Il en résulte pour cette partie du front une certaine gêne due principalement à la perte de notre grande voie ferrée Paris-Nancy. Malgré cela les ravitaillements et les renforts de la Ve armée sont amplement assurés tant par la ligne de Sézanne que par la multitude de camions envoyés par les Américains.

Le 8 juillet, le général GOURAUD sachant que l'attaque est imminente, adresse à ses troupes l'ordre du jour suivant :

« Nous pouvons être attaqués d'un moment à l'autre. Vous sentez tous que jamais bataille défensive n'aura été livrée en des circonstances plus favorables. Nous sommes prévenus et nous sommes sur nos gardes. Nous sommes puissamment renforcés en infanterie et en artillerie, vous combattez sur un terrain que vous avez transformé par votre travail opiniâtre en forteresse redoutable, forteresse invincible si tous les passages sont bien gardés. Le bombardement sera terrible, vous le supporterez sans faiblir. L'assaut sera rude dans un nuage de poussière, de fumée de gaz ; mais votre position et votre armement sont formidables. Dans votre poitrine battent des cœurs braves et forts d'hommes libres.

Personne ne regardera en arrière, personne ne reculera d'un pas. Chacun n'aura qu'une pensée : en tuer beaucoup jusqu'à ce qu'ils en aient assez. Et c'est pourquoi votre général vous dit :

Cet assaut vous le brisera et se sera un beau jour ».

L'assaut ennemi sera brisé en effet, non pas sur les premières lignes, mais sur une ligne intermédiaire choisie par le Haut Commandement.

Le 15 juillet à minuit dix, le général GOURAUD, avisé du jour et de l'heure de l'attaque par des prisonniers allemands ramenés la veille dans nos rangs, fait déclencher son immense artillerie qui précède ainsi de quelques minutes l'artillerie ennemie.

Et au moment où celle-ci frappe à son tour, nos fantassins ont déjà abandonné la ligne avancée, ne laissant sur place que de petits postes d'hommes résolus chargés de signaler l'attaque. Le bombardement des deux artilleries fut d'une violence extraordinaire. A 4 h. 30, ce fut l'assaut général de nos positions, sauf autour de Reims. Mais la défense fut admirable : sur le front de la Vie armée, l'ennemi ne parvint à prendre pied que sur le massif de Moronvilliers, fit quelques progrès devant Prunay et Saint-Hilaire-le-Grand, mais ne réussit nulle part à atteindre son premier objectif.

Sur les fronts des Ve et Vie armées, il réussit à progresser à l'ouest de Reims et à franchir la Marne entre Château-Thierry et Dormans. Il avança jusqu'au nord de la ligne Condé-en-Brie, la Chapelle Monthodon. Allongeant encore cette poche déjà si profonde, alors que son élargissement était limité à Belval, que nous maintenions à Reims et que de l'autre côté de la poche l'artillerie de l'armée MANGIN menaçait l'importante gare de Bazoches.

Le compagnie 24/2, répartie par petits groupes sur les ponts de la Marne, avait assisté au duel gigantesque des artilleries adverses. Depuis minuit, elle attendait, sous le bombardement des obus toxiques et lacrymogène, le moment où il faudrait détruire ces magnifiques ouvrages d'art et ajouter encore au désastre si considérable de cette région.

D'après les dernières instructions, elle ne devait faire sauter les ponts que lorsque les premiers ennemis apparaîtraient sur la rive opposée.

A 5 h. 45 du matin, au moment où les allemands franchissaient la Marne à Dormans, le pont renforcé de Breuil est détruit par l'explosion d'un obus ennemi qui fait jouer les charges de mélinite. Les bateaux coulent entraînant avec eux le tablier, dont une partie flotte entre deux eaux.

A 6 heures, un fait identique se produit à Port-à-Binson. Le pont suspendu s'écroule au milieu d'un nuage de poussière, tandis que le crépitement des mitrailleuses ennemies se fait entendre au sud de la Marne entre Dormans et Mareuil-le-Port.

Le sous-lieutenant SCELLIER et l'adjudant chef MILLE dont la mission se trouvait ainsi terminée, se mettent aussitôt à la disposition du commandant de la défense au Pont en attendant de nouveaux ordres.

Le sapeur BERNARD, agent de liaison effectua à cette occasion le trajet Port-à-Binson à Mareuil et retour sur une route continuellement bombardée, faisant preuve d'une très grande bravoure.

A midi, les deux détachements reçoivent l'ordre de se replier en tirailleurs, pour aller occuper à l'amont un poste identique, mais fort heureusement plus calme, car les hommes sont fatigués par ces douze heures de bombardement sans précédent.

Au pont de Damery aussi, la situation devenait critique en raison du progrès de l'ennemi qui, malgré la résistance opiniâtre de nos troupes parvenait à remonter le cours de la Marne sur les deux rives.

Le pont d'équipage anglais, endommagé, fut réparé par le détachement VILLESECHE sous le bombardement d'obus toxiques.

Dans la soirée et la journée du lendemain, l'avance ennemie s'accrut au sud de la Marne dans la direction d'Epernay.

Jusqu'au 19, la lutte se poursuivit, mais sans résultat appréciable. La nuit de nombreuses escadrilles de bombardement se succédaient sans relâche, cherchant à détruire les ponts et incendiaient les dépôts de munitions, les localités et les bivouacs.

A Epernay, au cours d'un violent bombardement de nuit par avions, plusieurs personnes (militaires et civiles) furent tuées ou blessées près de l'entrée de pont permanent : les sapeurs les transportèrent au poste de secours.

A partir du 17 juillet, le front de la Ve armée qui se trouvait sérieusement entamé vers l'ouest s'étendit progressivement vers l'est par empiètement sur celui de la Vie armée. La compagnie fut de nouveau chargée de l'entretien et éventuellement de la construction des ponts situés sur cette nouvelle partie du secteur, d'abord jusqu'à Tours-sur-Marne, puis jusqu'à Condé-sur-Marne. De ce fait, la position centrale de la compagnie fut transférée à Pilot (9 Kms à l'est d'Epernay).

Le 20, l'ennemi ayant été refoulé au-delà d'Ocuilly et de la ferme Montevoisin, la compagnie retourna à Mardeuil d'où elle continua la construction d'un pont de pilotes à Damery, construction d'un pont de pilotes à Damery, construction qui, commencée par la section d'équipage pneumatique de la I^{ve} armée avait été interrompue lors des journées critiques du 16 au 19 juillet.

DEUXIEME VICTOIRE DE LA MARNE (16 mars – 6 octobre 1918)

Le 18 juillet, tandis que l'ennemi complètement absorbé par son offensive sur Epernay et Châlons, faisait toujours face au sud et à l'est, le maréchal FOCH lançait sur l'aile droite ennemie, les Xe et Vie armées (Généraux MANGIN et DEGOUTTE) établies entre l'Aisne et la Marne.

Tout sur le front allemand est enfoncé. Surpris par cette attaque qui avait pu rester secrète, les Allemands ne purent parvenir à enrayer notre avance malgré l'arrivée d'importants renforts destinés à d'autres portions du front où LUDENDORFF préparait de nouvelles attaques.

Dans la nuit du 18 au 19, les divisions qui, le 16 avait franchi la Marne, se repliaient précipitamment pendant que l'artillerie et les avions de la Ixe armée (Général de MITRY) détruisaient les passages, infligeant à l'ennemi des pertes considérables.

Pendant ce temps, la Ve armée avançait de son côté et sous cette poussée convergente de nos armées, les allemands allaient évacuer progressivement la poche qu'ils avaient créé entre l'Aisne et la Marne.

RECONSTRUCTION DES PONTS DE LA MARNE

Pendant que se déroulait l'immense bataille qui devint la 2^{ème} victoire de la Marne, la compagnie continuait la garde technique et l'entretien des passages sous le bombardement de l'Artillerie et des avions ennemis. Le pont permanent de Damery était toujours indemne malgré sa proximité de l'ennemi ; en aval, entre Damery et Port-à-Binson, deux ponts d'équipages jetés par les 5^{ème} et 14^{ème} CA assuraient provisoirement le passage de nos troupes lancées à la poursuite de l'ennemi.

Le 28 juillet, en vue de constituer le matériel d'équipage nécessaire pour le franchissement éventuel de la Vesle, les ponts de bateaux de Cumières et de Damery sont repliés. En outre, envisageant à bref délai la reconstruction des ponts de la Marne, les détachements d'entretien sont réduits au strict minimum et les sections VILLESECHE et MILLE rendues disponibles sont réunies à la position centrale de Mardeuil.

Le même jour, le capitaine est chargé d'exécuter une reconnaissance à Port-à-Binson en vue de procéder à la reconstruction d'un pont de pilots pour poids lourds. Dans la soirée, il reçoit l'ordre d'établir le pont à l'emplacement proposé, à 30 m. en amont de l'ancien pont. Ce pont de type n°1 renforcé (7 tonnes sur un essieu) doit comporter une travée marinière pour le passage des péniches et des remorqueurs ainsi que des accès très faciles pour la circulation des gros camions.

En raison de l'avance de nos forces au nord de la Marne, le général commandant le génie prescrit d'exécuter ce travail avec toute la rapidité possible.

Le capitaine EYCHENNE dispose pour ce travail d'un peloton de sa compagnie (50 travailleurs) et de la compagnie du génie 1/15 T fournissant environ 100 travailleurs, soit au total 150 hommes.

Le matériel est transporté à pied d'œuvre par les soins du génie de l'armée. En même temps, la section d'équipage pneumatique de la IVe armée pour la reconstruction de l'ancien pont détruit de Try Verneuil, elle dispose à cet effet d'appareils mécaniques très puissants à air comprimé et d'une compagnie du génie de renforcement.

Le 28 dans la soirée, la compagnie 1/15 T et le peloton de la compagnie 24/2 viennent cantonner dans les ruines de Port-à-Binson (15 Kms. De Mardeuil).

Le lendemain 29 à la première heure, le travail commence simultanément sur les deux rives, le lieutenant VILLESECHE sur la rive gauche et l'adjudant chef MILLE sur la rive droite, disposent chacun d'environ 75 travailleurs, y compris leur section respective. Faute de matériel français, ils sont obligés de construire les portières de manœuvre avec du matériel anglais ramené du pont de Damery. Chaque détachement est muni d'une sonnette à treuil et à dé clic et de l'outillage des voitures de sapeurs mineurs.

Le passage d'une longueur de 110 m. dont 72 de pont et 38 de chemins d'accès, avait son tablier situé à 4 m. au dessus du niveau de l'eau. La travure comportait 8 poutrelles de 16/22 ; la travée marinière d'une longueur de 8 m. comportait 6 poutrelles en chêne de 30/30 dont les extrémités reposaient sur les chapeaux supérieurs de palées doubles.

Toutes les autres travées étaient uniformément de 4 m. (fig n°50 à 53)

Sous l'énergique impulsion des chefs de chantiers les travaux furent exécutés avec un entrain et une rapidité magnifiques. Les sapeurs ayant à cœur de faciliter dans la mesure de leur moyens l'offensive qui se poursuivait victorieusement vers la Vesle et vers l'Aisne et qui espéraient ils bien, ne s'arrêterait pas là.

Par la rapidité et la bonne exécution du travail, ils firent l'admiration du commandant et des officiers généraux et supérieurs qui étaient venus assister à la construction simultanée des ponts de Port-à-Binson et de Try, en vue de juger de l'opportunité de doter les unités de pontonniers d'un outillage mécanique perfectionné. Ce jour-là, contrairement à toutes les prévisions, ce fut la machine humaine qui l'emporta. Actionnée, elle aussi, par le grand vent de la victoire qui soufflait sur les rives de la Marne ; elle gagna de vitesse l'équipage pneumatique, encore fort imparfait, d'ailleurs sujet à de fréquentes pannes.

Commencé le 29 juillet à 5 heures, le passage fut livré à la circulation le 1^{er} août à 18 h. 30, en présence du général CALONI accompagné du commandant BARTHES, son chef d'état-major et du colonel DUNOU, commandant le génie du 5^{ème} CA. Une file ininterrompue de camions et de canons se dirigeait aussitôt sur les hauteurs d'Olzy-Violaine, où notre attaque pour la possession de Fère-en-Tardenois faisait rage.

DEBLAIEMENT DU LIT DE LA MARNE

Les jours suivants, la compagnie fut chargée de procéder au déblaiement du lit de la Marne. Cette opération qui devait être exécutée d'extrême urgence, avait un double but :

- 1) La récupération du matériel français, anglais, allemands susceptible d'être remis en œuvre
- 2) Le dégagement de la rivière en vue de la reprise des transports par eaux.

Le matériel de portage en bon état était reconstitué par équipages, en vue d'être livré aux armées ; le matériel détérioré était dirigé à l'arrière par les soins du Génie de l'armée. Les transports étaient assurés par la compagnie d'équipage de ponts 5/19.

Laissant la garde du pont de Port-à-Binson à un détachement du génie du 5^{ème} CA, le peloton VILLESECHE fut employé à ce travail. Il commença le 4 août à la Cave, où deux ponts avaient été coulés au même emplacement (pont de bateaux renforcés et pont Delacroix). Ce travail fut très laborieux ; les bateaux étaient restés amarrés à leur cordage d'ancre. Des pontonniers intrépides furent obligés de plonger pour couper les cordages.

Le déblaiement se poursuivit néanmoins à partir du 9 à l'emplacement de l'ancien pont de Breuil, puis à partir du 12, dans la zone précédemment occupée par les allemands à Troissy, Verneuil, Vincelles et Dormans.

Dans cette région, le matériel mis en œuvre par l'ennemi était considérable. Les ponts d'équipage et les passerelles d'infanterie étaient très serrés ; plusieurs d'entre eux comportaient du matériel français provenant de nos ponts de l'Aisne. Les ponts de pilots destinés au passage des poids lourds étaient à peine amorcés ; ils étaient généralement prévus pour le double courant de circulation (deux ponts accolés).

En outre, de grandes quantités de matériel d'équipage et de pont de circonstance avaient été abandonnées sur les deux rives.

En vue d'en activer la récupération et d'entreprendre sans retard la réfection des travées marinières, la compagnie fut déchargée à partir du 9 août de l'entretien des ponts et remplacée par les unités du génie des CA dans leurs secteurs respectifs.

REPRISE DE LA NAVIGATION SUR LA MARNE

Par note des 21 et 27 août du général commandant le génie, la compagnie fut chargée de différents travaux d'aménagement aux cinq ponts de pilots construits sur la Marne entre Dormans et Epernay.

Ces travaux comportaient :

- 1) La réfection des travées marinières qui devaient être situées sur le chenal de navigation et avoir une portée de 8 m.
- 2) L'implantation de pilots de guidage pour les remorqueurs et les péniches descendant le cours de la Marne
- 3) La construction et l'assemblage dans les passes marinières d'une portière mobile de 10 tonnes.

Ces travaux furent exécutés à partir du 29 août concurremment avec ceux de la récupération du matériel de pontonnier. La compagnie fut renforcée à cet effet par une unité du DIG et par deux sections d'autos-projecteurs de l'armée. Ces derniers éléments étaient plus particulièrement employés à la récupération du matériel pendant les pontonniers procédaient à l'aménagement des travées marinières.

La reprise de la navigation étant fixée au 6 septembre, il n'y avait pas un instant à perdre pour exécuter des travaux aussi importants et d'un caractère tout à fait particulier.

Le 28 août, les quatre chefs de section de la compagnie furent chargés de l'aménagement des ponts, savoir :

- Lieutenant DUBOISSET au pont de Damery
- Adjudant chef MILLE au pont de Breuil
- Sous-lieutenant VILLESECHE au pont de Port-à-Binson
- Aspirant BRIANDET (récemment affecté) au pont de Try

Le cinquième pont, celui de Cumièrre, qui était peu utilisé pour les opérations, reçut une coupure et la circulation y fut provisoirement interrompue.

Pour la construction des portières, le service de la navigation mit à la disposition de la compagnie, à Try, des flûtes de 70 tonnes dont trois pour le pont de Damery où la passe avait près de 12 m. et deux pour chacun des autres passages.

En vue de faire entrer dans la construction des portières, le matériel sur la place provenant de chaque travée marinière et de supprimer ainsi de nouveaux transports, deux types de portières furent adoptées :

A Try et Port-à-Binson : Type n°1 comprenant une portière de deux bateaux avec travée mobile d'une seule portée et dont les extrémités des poutres prenaient appui sur les chapeaux supérieurs des palées doubles.

A Breuil et Damery : Type n°2 comprenant des portières de deux ou trois flûtes avec une travée centrale et deux ponts-levis.

La construction du type n°1 comportait les opérations suivantes :

- 1) Assemblages des flûtes et aménagement à l'avant et à l'arrière d'une plateforme pour l'installation des treuils d'ancrage.
- 2) Installation d'un bâti-support de travure formé de 4 montants à glissières disposés au milieu des bateaux de part et d'autres du tablier.
- 3) Mise en place des cales, des vérins et des chapeaux mobiles (ces derniers engagés dans les montants à glissières).
- 4) Mouiller les anous d'amont et d'aval.

La portière étant ainsi constituée sous la travée de l'ancienne passe marinière, il ne restait plus qu'à mettre les chapeaux mobiles au contact de la travure et couper le tablier aux deux extrémités de celles-ci en donnant un peu suffisant pour faciliter l'entrée et la sortie de la portière. L'ouverture était exécutée d'abord en soulevant la travure de ses appuis fixes, puis en agissant aux treuils d'ancrage et au gouvernail comme une portière ordinaire. La fermeture se faisait par la manœuvre inverse. Ce procédé très simple avait le grand avantage de n'utiliser les supports flottants que pendant la manœuvre de la portière.

Le type n°2 était différent du premier par la travure qui était constituée en trois parties

- 1) Une travée centrale de 6 m. ou composée de 6 poutrelles formées en 2 fers en I assemblés par une fourrure.
- 2) Deux ponts-levis de 2 m. 50 de longueur reliés aux extrémités de la portière.

La manœuvre des ponts-levis était assurée au moyen de crics à manivelles et à crémaillère (modèle allemand) et de deux contrepoids.

Comme pour le type n°1, les chapeaux mobiles permettent de maintenir constamment le tablier de la portière au niveau du tablier du pont, quel que fut le niveau de la Marne. Les quatre portières et les estacades de guidage furent mises en place dans les délais présents, du 28 août au 7 septembre (fig n° 54 à 57).

Le lendemain dans l'après-midi, le ministre des transports, M. CLAVEILLE, à bord du remorqueur « Rubis » précédé du remorqueur « Flandre » inaugurait la reprise de la navigation sur la Marne.

Les portières de Try et de Port-à-Binson furent manœuvrées par les pontonniers. La compagnie reçut la Ve armée.

De son côté, le service de la navigation avait fait des efforts considérables pour réparer les barrages et les écluses qui avaient été détruits entre Château-Thierry et Epernay ; les transports par eau purent reprendre le 10 septembre. A partir de cette date, des détachements de 12 hommes par passage, réduits à 8 un peu plus tard assurèrent l'entretien des ponts et le fonctionnement des portières. Ce service qui n'était que provisoire devait prendre fin après l'achèvement des ponts.

Le 16 septembre, les travaux de récupération du matériel de pontage furent confiés au commandant du Parc du Génie de la IVe armée, qui disposait à cet effet des unités du BIG 3, et le peloton de pontonniers fut employé comme suit :

- 1) La section VILLESECHE sur l'Ourcq, entre Rouchères et Gourmont, à la reconstruction d'un ponceau pour véhicules de 12 tonnes.
- 2) La section DUBOISSET à l'aménagement de la passe navigable et à la construction de la portière du pont de Cumières où la circulation fut rétablie à partir du 27 septembre. A ce moment nos armées victorieuses avaient presque partout dépassé la Vesle et sur certains points, elles atteignaient l'Aisne malgré la résistance acharnée de l'ennemi qui se défendait pied à pied.
- 3) Le 6 octobre par ordre du général commandant le génie, la compagnie fut groupée à la portion centrale à Mardeuil en vue de la reconstruction de nouveaux passages sur le canal de l'Aisne à la Marne, la Suipe et l'Aisne.
- 4) Avant de quitter la Marne, le général CALONI tint à remettre lui-même la croix de guerre aux officiers, gradés et sapeurs ci-après, qui s'étaient plus particulièrement distingués.

Le sous-lieutenant VILLESECHE était cité à l'ordre de la 9^{ème} DI avec le motif suivant :

« Excellent officier du Génie, courageux et très dévoué. A exécuté de nombreux travaux en première ligne sous le feu de l'ennemi, notamment à Naudron-Vingré (oct. 1915 nov. 1916) et à la Malmaison (août – sept. 1917) donnant en toutes circonstances de belles preuves de bravoure et de sang-froid vient de se signaler à nouveau (juillet 1918) en coopérant de la façon la plus intelligente et la plus habile à la destruction puis à la reconstruction des passages de la Marne ».

Les sapeurs FONTHONS et HUGUES étaient cités à l'ordre du 5^{ème} CA.

Les sapeurs BORGIS et DAVID à l'ordre de la 9^{ème} DI.

Le caporal MARTINIER, le maître-ouvrier BONEFILLE et les sapeurs COGNO, MICHEL, JEAN, AMBS, SAINTENAT, CHEILLON, GERMAIN, CHAREYRE, DAUDET, BERTEAUT et ANSARD étaient cités à l'ordre du régiment.

RECONSTRUCTION DES PONTS DE LA SUIPPE ET DE L' AISNE

Le 7 octobre, la compagnie allait cantonner à Sermiers (à 22 Kms. Au nord d'Epernay) et le 8 à Reims (faubourg de Laon). Elle installa son cantonnement dans les ruines de ce quartier de la ville qui durant quatre ans avait été continuellement bombardée.

Le 9 octobre, elle fut chargée de la reconstruction du pont du canal de la Marne à l'Aisne sur la route nationale n°44 à la Neuville, pont du type n°3 (17 tonnes par essieu). Ce travail d'une extrême urgence fut poursuivi sans arrêt par les détachements des lieutenants DUBOISSET et VILLESECHE qui alternaient entre eux. Leur tâche était très ardue à cause des démolitions de l'ancien pont qui recouvrait le radier en béton du canal. Le passage fut livré à la circulation le 14 à 16 heures (fig n°60).

Le même jour sur un ordre du général commandant le Génie, un détachement formé des 3^{ème} et 4^{ème} sections, sous les ordres du lieutenant VILLESECHE fut mis à la disposition du colonel commandant le Génie du 5^{ème} CA à Berry-au-Bac pour coopérer à la reconstruction d'un passage sur l'Aisne et le canal latéral, à l'emplacement de l'ancien pont n°2 bis établi par la compagnie au cours de l'offensive d'avril 1917. Ce passage était relié à la route nationale n°44 par deux longues pistes en madriers.

L'antique pont de pierres qui, durant 4 ans, avait résisté à tous les bombardements de grosse artillerie et les deux ponts sur les canaux étaient complètement détruits, y compris les culées dans lesquelles des fourneaux de mine avaient encore élargi la brèche. Aux carrefours et tous les 200 m. environ sur les routes de Laon et de Neuchâtel, d'importants entonnoirs, mesurant jusqu'à 16 m. de diamètre et de 6 à 8 m. de profondeur arrêtaient la circulation des camions et de la grosse artillerie. Les travaux de réparation étaient si considérables que l'on fut obligé de construire tout d'abord des pistes provisoires pour contourner les obstacles.

Les ponts de Guignicourt, où la rivière très encaissée avait nécessité d'importants ouvrages d'art, tant pour l'établissement des ponts routes que pour la voie ferrée, ne formaient plus qu'un énorme amoncellement de matériaux de toutes sortes.

Le passage ne put y être rétabli que longtemps après. A Neufchâtel, les ponts de l'Aisne et du canal latéral étaient également détruits. Seuls les ponceaux de la Retourne étaient restés intacts, les dispositifs de rupture ayant pu être enlevés immédiatement après le départ des Allemands.

Ce fut donc l'unique passage de Berry-au-Bac, hâtivement rétabli, qui, durant les 8 premiers jours, assura la circulation de tous les véhicules de poids lourds de la Ve armée. La gêne fut considérable malgré un important service d'ordre qui assurait la circulation alternativement dans les deux ponts.

Le 16 octobre, le capitaine EYCHENNE était chargé de la construction simultanée de 3 ponts de pilots pour A.L.G.P. (17 tonnes par essieu) dont l'un sur la Suippe à Pont-Givart et les deux autres sur l'Aisne et le canal latéral à Neufchâtel.

Le personnel mis à sa disposition comprenait :

La compagnie de pontonniers 24/2

Les compagnies de sapeurs mineurs 14/6 et 21/T5 compagnie de corps du 14^{ème} CA.

Le détachement cycliste de la 1^{ère} division de cavalerie et éventuellement la compagnie du génie

3/63

Le matériel était fourni par les soins du général de l'armée.

Le même jour, la section DUBOISSET, qui depuis la veille avait terminé son travail de la Neuville, fut dirigée sur Pont-Givart. Les sapeurs cyclistes cantonnés à Reims furent employés au même ouvrage. Le matériel spécial pour pont n°3 qui faisait défaut fut remplacé par du matériel du pont n°1 complété par des fers à l de 200 mm. Avec lesquels le détachement constitua les poutres de la travure.

Le tablier était formé par deux épaisseurs de madriers de 0 m. 08 et d'un platelage d'usure. Comme outillage, le détachement disposait de celui de sa voiture de section, d'une sonnette Lacour avec moteur à essence de 8 HP et d'une machine à percer le fer. Après une installation très sommaire dans les ruines de Pont-Givart, le travail commença le 17 pour la construction d'une passerelle de service remplaçant la portière qui ne put trouver place dans cette rivière complètement obstruée par les matériaux de l'ancien pont

en maçonnerie. Cette passerelle facilita considérablement la manutention du matériel, l'implantation des pilots et la pose des chapeaux. Le pont d'une longueur de 28 m. comportait l'aménagement de deux accès pour lesquels de gros travaux de déblais et de remblais avec emploi de matériel Decauville, furent nécessaires.

Le passage fut livré à la circulation le 23 octobre à 15 heures.

Le 17 octobre, le peloton VILLESECHE ayant terminé les travaux de Berry-au-Bac fut dirigé sur Neufchâtel où il cantonna avec les deux compagnies du Génie du 14^{ème} CA.

Le lieutenant VILLESECHE, avec une section de la compagnie et la compagnie 21/6 (capitaine TURREL) commencèrent aussitôt la construction du pont de l'Aisne pendant que la compagnie 14/16 (capitaine BERNARD) et la 3^{ème} section de la compagnie (adjudant BAYLES) opéraient sur le canal latéral. Le matériel et l'outillage mis à leur disposition étaient identiques à ceux de Pont Givare. Ces passages devaient permettre le rétablissement de la grande voie Reims – Verrins, étaient attendus avec une vive impatience, mais l'arrivée des matériaux à pied d'œuvre était singulièrement compliquée, tant à cause de l'éloignement des stockages du génie que l'insuffisance et du mauvais état de routes.

Sur l'Aisne, des difficultés des constructions vinrent encore s'ajouter à celles des transports.

L'impossibilité de choisir un nouveau point de passage sans obliger à des travaux extrêmement longs et compliqués, mit le commandement dans l'obligation de construire le pont de pilots contre l'ancien ouvrage en maçonnerie, où la profondeur de la brèche exigeait des pilots de 10 à 13 m. de longueur.

Le transport des pièces de bois de cette dimension sur les remorques attelées aux camions fut très laborieux en raison de l'état des routes signalé plus loin. Il fallu également procéder à l'implantation de nombreux pilots au milieu d'une ferre en ciment et de matériaux de démolition provenant de l'ancien pont de pierres.

Malgré ces difficultés, les équipes se mirent en chantier avec leur ardeur coutumière. Le 10 octobre, elles commencèrent la construction d'une immense passerelle de service haute de 6 m. large de 8 m. destinée au battage des palées qui outre les 5 pilots réglementaires comportaient deux autres pilots contre fiches en deux pièces en raison de la grande hauteur du tablier (fig n°62).

Le lendemain pendant qu'une équipe continuait de travail, les autres commencèrent la confection des poutres de la travure et l'implantation des pilots.

Le travail fut poursuivi sans arrêt. A partir du 3^{ème} jour, la sonnette de Pont-Givart devenue disponible fut transportée à Neuchâtel, ce qui permit de travailler simultanément sur les deux rives. Le ravitaillement du 2^{ème} chantier était assuré par la passerelle de service.

Pendant ce temps, le deuxième détachement de Neuchâtel construisait le pont sur le canal latéral, contre l'ancien pont métallique détruit. Les difficultés étaient moindres, le travail fut très rapidement mené par le capitaine BERNARD.

Cette fois encore les sapeurs et les pontonniers firent preuve d'une endurance peu commune en travaillant plusieurs jours sans repos malgré une forte épidémie de grippe qui rendait indisponible près de 50% de l'effectif et qui malheureusement causa de nombreux décès. La compagnie 24/2 très surmenée par ses lourds travaux ne fut pas épargnée, les sapeurs FIESLON, THIBON furent ainsi enlevés en quelques jours, un peu plus tard se furent le sergent BONNEAU et les sapeurs THEILLAUD, BOUVIAS, GORRY, MOURRIER, EUGENE, GAZELLES, PINAY et ROUSEL, tous aussi braves que dévoués. Le 26 octobre à 17 heures, le pont sur le canal à Neuchâtel fut livré à la circulation et celui de l'Aisne le lendemain à 16 heures.

A Pont Givare, dès l'achèvement du pont de pilots de 17 tonnes, le général commandant le Génie ordonna la destinée à établir la double circulation. Le lieutenant DUBOISSET, qui était sur place exécuta ce travail en moins de 6 jours (du 25 au 30 octobre) avec sa seule section, le détachement cycliste ayant rejoint la division de Cavalerie.

Après une journée de repos, le peloton de Neuchâtel fut dirigé sur l'Ecaille (9 Kms. à l'est) en vue de la construction d'un pont pour la voie de 0 m. 60 sur la retourne. La compagnie du génie 16/2T fut mise à cet effet à la disposition du capitaine commandant la compagnie 24/2.

Cet ouvrage qui mesurait 20 m. de longueur était constitué par 6 palées de chacune 4 pilots et 2 contre-fiches soit 5 travées égales de 4 m. Les deux pilots du centre étaient espacés de 0 m. 60 d'axe en axe ; la travure était constituée par :

- 1) Deux poutrelles formées de 2 fers à l de 200 mm. De hauteur d'âme avec une fourrure en bois.
- 2) Deux poutrelles en bois de 8/22 disposées aux extrémités du tablier sur lequel reposait la voie.

Les remblais étaient effectués en même temps par la compagnie d'artillerie de la voie de 0 m. 60.

Ces travaux furent achevés le 6 novembre

Le peloton de Pont-Givart, ayant terminé son deuxième pont le 31 octobre, se mit en route le 2 novembre sur Bergnicourt. Là, dans les ruines du village incendié par les Allemands, il procéda à l'aménagement d'un cantonnement pour la compagnie mais en raison de la progression de nos armées qui avaient obligé l'ennemi à lâcher Rethel, la compagnie se porta d'un bond dans cette région où tous les passages étaient également détruits.

RECONSTRUCTION DES PONTS DE RETHEL

Les deux pelotons de la compagnie laissés le 3 novembre à Bergnicourt et à l'Ecaille (35 Kms. au nord de Reims) furent dirigés le 6 sur Rethel, en vue de la reconstruction des ponts de l'Aisne sur la route nationale n°46. La compagnie du génie 16/2T fut mise à cet effet à la disposition du capitaine EYCHENNE.

Les travaux consistaient à rétablir les trois ponts permanents de Rethel, dont deux sur les deux bras de l'Aisne et un sur le canal latéral. Les nouveaux ponts étaient de type n°2 (13 tonnes sur un essieu) (fig n°61).

Le 8 novembre, les deux compagnies arrivées depuis la veille au soir à Rethel sont formées en trois détachements chargés de la construction simultanée des ouvrages.

A ce moment, la compagnie 24/2 est arrivée à une puissance de travail considérable, son personnel admirablement entraîné, elle est dotée d'un outillage approprié qui lui permet de doubler son rendement.

Chaque détachement de construction dispose d'une ou deux sonnettes légères avec moteur, d'un jeu de deux perceuses électriques pour les pièces en bois et d'une machine à percer les poutres métalliques. Malheureusement à Rethel, le matériel se fait attendre, les voies ferrées étant complètement détruites et les camions devant assurer à eux seuls tout les ravitaillements des armées.

L'ARMISTICE

C'est à Rethel que la compagnie 24/2 apprend avec une joie indicible la nouvelle tant attendue de la fin des hostilités. A cette minute suprême, chacun fier de sa conduite pense à la famille et aux amis qu'il retrouvera bientôt et qui depuis longtemps déjà lui préparent un retour triomphal et donne un souvenir ému aux glorieux frères d'armes tombés au cours de cette effroyable lutte et qui n'ont pas eu la satisfaction d'assister à la victoire de nos armées. Mais si la joie se lit sur tous les visages, par contre rien autour de soi ne permettra de distinguer ce jour d'apothéose de tous les précédents, et pour cause la ville de Rethel et ses environs sont complètement déserts, la population, après avoir enduré pendant 5 ans les souffrances les plus vives, a été évacuée de force par les Allemands quelques jours seulement avant sa délivrance. Tout ce qui a pu être emporté a également disparu : approvisionnements, meubles, outillages, etc... Les cloches des églises qui à cette heure solennelle devraient faire entendre leur joyeux carillon, ont disparues elles aussi pour servir à la fabrication de matériel de guerre allemand.

Le soir venu, la tâche de la journée terminée (car ce jour-là, les sapeurs ont travaillé comme d'habitude) il ne sera même pas possible de se réunir en quelque lieu que ce soit pour boire à la « Victoire de nos armées ». Ni coopérative, ni foyer du soldat, qui ont rendu tant de service au cours de cette dure campagne n'ont pu suivre leurs formations dans leur avance rapide vers la frontière, les gros camions dont ils avaient besoin pour transporter le « pinard » ayant été utilisés pour les transports de matériel. Chacun sait cela et d'ailleurs personne ne se plaint.

Heureusement dans la soirée, l'arrivée de quelques journaux à grosse manchette nous transportera durant quelques instants vers des lieux plus privilégiés où l'armistice a pu être fêté avec tout son éclat.

On apprendra alors que tous les peuples du monde, hors la Germanie, ont célébré ce grand jour du 11 novembre, avec un enthousiasme qui est allé jusqu'au délire ; on apprendra que dans toute la France, les cloches ont sonné à toute volée et que des rassemblements se sont formés pour acclamer le « Poilu de la Grande Guerre » ; on apprendra qu'à Paris tandis qu'un de nos plus grands artistes de l'Opéra entonnait la « Marseillaise » dont le refrain était repris en cœur par vingt mille personnes, des poilus étaient portés en triomphe, on apprendra que le ministre de la Guerre, au milieu d'acclamations enthousiastes est monté à la tribune de la Chambre pour donner lecture de l'Armistice et que le Parlement a voté un hommage national.

*« Aux armées et à leurs Chefs
Au gouvernement de la république
Au citoyen Georges CLEMENCEAU, président du Conseil
Ministre de la Guerre
Au Maréchal FOCH, généralissime des armées alliées
Qui ont bien mérité de la Patrie »*

Enfin, on prendra connaissance du « Communiqué Français du 11 novembre » (le 1562^{ème} jour de la guerre) ainsi conçu :

« Au 52^{ème} mois, d'une guerre sans précédent dans l'histoire, l'armée française avec l'aide de ses alliés a consommé la défaite de l'ennemi. Nos troupes animées du plus pur esprit de sacrifice, donnant pendant 4 ans de combats ininterrompus l'exemple d'une sublime endurance et d'un héroïsme quotidien ont rempli la tâche que leur avait confiés la Patrie ».

« Tantôt supportant avec une énergie indomptable les assauts de l'ennemi, tantôt attaquant elles-mêmes et forçant la victoire, elles ont, après une offensive décisive de quatre mois, bousculé, battu et jeté hors de France la puissante armée Allemande et l'ont contrainte à demander la Paix ».

« Toutes les conditions exigées pour la suspension des hostilités ayant été acceptées par l'ennemi, l'armistice est entré en vigueur aujourd'hui à 11 heures ».

Aux termes de l'armistice, tous les pays situés sur la rive gauche du Rhin devant être évacués nos troupes avancent progressivement pour assurer l'occupation de ces pays et tenir les principaux points de passage sur le Rhin (Mayence, Coblenze, Cologne et Kehl) avec des têtes de ponts de 30 Kms. de rayon sur la rive droite.

RECONSTRUCTION DES PONTS DE LA MEUSE ET DU CANAL DE L'EST

Le 18 novembre après avoir achevé la construction des ponts de Rethel, la compagnie se rendit à Mézières-Chaleville pour travailler à la reconstruction des ponts sur la Meuse et le canal de l'Est. Cantonnement le 18 à Jaudmes et à partir du 19 à Molion (près de Mézières).

Le 20, elle fut chargée de la construction d'un pont de 9 tonnes sur le canal de la Meuse route St Laurent. Elle disposait à cet effet de la compagnie du Génie 25/6.

Ce passage d'une longueur de 33 m. comportait deux palées doubles espacées entre elles de 18 m. 40 et disposées sur les deux rives du canal. La travée centrale avec sous poutres et contre-fiches, comprenait six cours de poutres de 25/30 d'équarrissage, les 2 autres étaient des travées normales de 6 m. 50 à 7 m. (fig n° 63 à 65).

Le lancement des poutres de la grande travée fut exécutée très facilement au moyen d'une sonnette montée sur une portière qui faisait le va et vient d'une rive à l'autre.

La construction de ce passage qui avait été exigé un personnel expérimenté et très habile, fut terminé le 29 novembre.

La compagnie reçut à ce sujet les félicitations du général commandant le 12^{ème} Corps d'armée. Le 30, la compagnie fut dirigée sur Nouzon (8 Kms de Mézières) où elle fut chargée de concert avec la compagnie 25/6 de la construction d'un pont de pilotes de 9 tonnes sur la Meuse. Ces deux unités qui opéraient simultanément sur les deux rives éprouvèrent de très grosses difficultés pour l'implantation des pilotes sur le fond rocheux de la Meuse. La pluie qui tombait continuellement augmenta encore les difficultés.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE

Le 7 décembre sur la proposition du général CALONI commandant le Génie, la compagnie est citée à l'ordre de la Ve armée avec le motif suivant :

« Compagnie de sapeurs pontonniers tout à fait remarquable par les qualités techniques, l'endurance sous les bombardements les plus violents, la volonté et la froide énergie de ses officiers gradés et sapeurs. Sous le commandement du capitaine EYCHENNE et du lieutenant DUBOISSET a assurée sur l'Aisne pendant la bataille d'avril 1917, la construction, la surveillance et l'entretien de nombreux ponts de pilotes et de bateaux sous les feux prolongés et ardents de l'artillerie ennemie, permettant le franchissement continu de l'Aisne de jour et de nuit, malgré les tirs de destruction dirigé sur les ponts. Au cours des batailles de juin-juillet 1918, a été chargée de la destruction des ponts sur la Marne et de leur reconstruction et a rempli sa mission d'une façon parfaite. A assuré enfin, en octobre 1918, le rétablissement des ponts existants sur la route de Neuchâtel dans des conditions de rapidité qui aient été rarement atteintes ».

(Approbation du général commandant en chef en date du 27 novembre 1918).

Le sergent-major CHAUVET, les sergents ROBIN, BRUN, BONNEAU, LANDRIN, BOULANGER, les caporaux MICHEL, MARINO, GAY, le maître ouvrier ROCHETTE, les sapeurs LAGE, PERRIER, BIROU, PRADEAU, KIEFER, BONNET, VILLEDRIEU, AUGIER sont cités à l'ordre du régiment.

RETOUR DES PONTONNIERS SUR LE RHIN FRANCAIS

Le 12 décembre 1918, par ordre du GQG, la compagnie fait mouvement sur Strasbourg, pour être affecté au Service des ponts du Rhin. Après avoir passé les travaux de construction du pont de Maizon à la compagnie 25/6, elle se mit en route sur Douzy où elle s'embarque le 16 au chemin de fer.

Ce même jour, le lieutenant DUBOISSET est désigné pour rejoindre le dépôt du régiment à Avignon. Cet officier sera peu après décoré de la Légion d'Honneur pour le motif suivant :

« Officier remarquable de bravoure et de sang-froid. A assuré pendant 18 mois (1916-1917) les passages sur l'Aisne, malgré de continuel bombardements. En avril-mai 1917 a réussi à lancer et à entretenir sous le feu le plus ardent les ponts de Berry-au-Bac s'est signalé aux attaques de juillet 1918 en assurant les passages de la Marne. Une blessure. Une citation. »

Dès son arrivée à Strasbourg, le 17 décembre, la compagnie est mise à la disposition de la IV^e armée (général GOURAUD) et elle est cantonnée à la caserne « Kuiser Freidrich » aujourd'hui « Caserne Bataille ».

Du 21 au 26 décembre, elle procéda sur le Rhin en amont et en aval des ponts fixes de Kehl, au repliement de deux ponts de bateaux allemands, qu'une très forte crue menaçait de détruire.

A partir du 27, un peloton de la compagnie est chargé de la surveillance et de l'entretien des ponts de bateaux sur le Rhin, à « Drusenheim et à Seltz ».

L'autre peloton est employé sous la haute direction du général GERMAIN, commandant le Génie de l'armée et lieutenant colonel CATTAIN, directeur des services du génie, à l'instruction de perfectionnement des compagnies de sapeurs mineurs et à l'organisation d'une Ecole de Pontonniers sur le petit Rhin renouant ainsi la tradition interrompue depuis 1870.

Après 52 mois de guerre au cours desquels il a été procédé à la construction, à l'entretien et à la réparation de plus de 14.000 mètres de ponts et d'estacades pour les troupes de toutes armées, les poids lourds et l'A.L.G.P. après 12 mois de séjour sur le Rhin pour assurer la garde technique et l'entretien des ponts de bateaux, la compagnie 24/2 a rejoint son nouveau poste du temps de paix. Par décision ministérielle, elle a été affectée à la garnison de Strasbourg où sous la domination de 51^{ème} compagnie du 11^{ème} Régiment du Génie, elle formera le noyau du futur Bataillon de Pontonniers.

Fiers de reprendre leur place sur le Rhin Français et pénétrés de l'importance de leur mission, les officiers gradés et sapeurs de cette compagnie auront à cœur de maintenir intacte la vieille réputation des Pontonniers et comme eux, ils seront toujours prêts à verser leur sang pour défendre nos droits et nos libertés, pour le Devoir et pour la Patrie.

TABLEAU D'HONNEUR DE LA COMPAGNIE 24/2

**Officiers, Sous-officiers, Caporaux et Sapeurs
Tués au Champ d'Honneur
(1914-1918)**

- ALBOUY Lucien, sergent, tué le 5 mars 1915 à Pontavert
- MURAT Justin, sergent, tué le 5 mars 1915 à Pontavert
- KIEFFER Ernest, sapeur, tué le 18 septembre 1915 à Berry-au-Bac
- TURQUAY Ferdinand, sapeur, tué le 28 avril 1917 à Berry-au-Bac
- DUMAS Louis, sapeur, tué le 28 avril 1917 à Berry-au-Bac
- QUIBLIER Marius, sapeur, tué le 28 avril 1917 à Berry-au-Bac
- BONNET Prosper, sapeur, tué le 20 juillet 1917 à Concevreux

Morts des suites de leurs blessures

- ROCHETTE, maître ouvrier, décédé le 20 mai 1916 à l'ambulance n°5 à Pontavert
- PRADEAU Pierre, sapeur, décédé le 1^{er} mai 1916 à l'ambulance n°5 à Pontavert
- VILLEDIEU Marius, sapeur, décédé le 12 avril 1917 à l'hôpital auxiliaire n°7 à Châteauroux
- AUGIER André, sapeur, décédé le 16 avril 1917 à l'ambulance de Prouilly-Marne
- OLLIER Auguste, sapeur, décédé le 1^{er} juin 1918 à l'hôpital mixte de Vitry-le-François

Officiers blessés

- VIALE, lieutenant, blessé le 15 avril 1917 (Région de Berry-au-Bac)
- MADRE, médecin aide major, blessé le 4 mai 1917 à Berry-au-Bac

Caporaux et sapeurs blessés

- CHAUSSON, caporal, blessé le 12 avril 1917, Région de Berry-au-Bac
- ROCHETTE, maître ouvrier, blessé le 1^{er} mai 1916 à Pontavert
- VILLEDIEU, sapeur, blessé le 12 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- PRADEAU, sapeur, blessé le 1^{er} mai 1916 à Pontavert
- AUGIER, sapeur, blessé le 16 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- NICOLAS, sapeur, blessé le 16 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- BERTRAND, sapeur, blessé le 16 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- MOURIER, sapeur, blessé le 16 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- DURAND, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- ETIENNE, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- DUPRAT, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- FIOLE, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- AMBS, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- MORIN, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- FROMENT, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- RIPERT, sapeur, blessé le 28 avril 1917, région de Berry-au-Bac
- NORMAND, sapeur, blessé le 4 mai 1917, région de Berry-au-Bac
- CHEILLAU, sapeur, blessé le 31 juillet 1917 à Concevreux
- BONNEFILLE, sapeur, blessé le 31 mai 1918, région d'Eprenay
- SAINTENAT, sapeur, blessé le 31 mai 1918, région d'Eprenay
- NATTAT, sapeur, blessé le 31 mai 1918, région d'Eprenay
- OLLIER, sapeur, blessé le 31 mai 1918, région d'Eprenay
- MICHEL, sapeur, blessé le 31 mai 1918, région d'Eprenay
- JEAN, sapeur, blessé le 16 juillet 1918 à Damery
- PAOD, sapeur, blessé le 16 juillet à Damery

DECORATIONS

Légion d'Honneur (Chevalier)

- EYCHENNE Ch. P., adjudant-chef (JO du 7 août 1915)
- MILLE Paul Elie, adjudant-chef (JO du 22 avril 1915)
- NORMAND Isidore, sapeur, matricule 01683A (Ord n° 54422D du 9 août 1917)
- BERTRAND Jean, sapeur, matricule 02145 (Ord n°112^E du 1^{er} août 1919)

Médaille Militaire à titre posthume

- ALBOUY Jean, sergent, matricule 7425 (DM n° 1222851K du 08/08/1914 et 963MP du 19/04/1919)
- MURAT Justin, sapeur, matricule 03713 (DM n° 1222851K du 08/08/1914 et 963MP du 19/04/1919)

CITATIONS

Ordre de l'Armée

- La compagnie 24/2 (ordre n°438 de la Ve armée du 07/12/1918)
- Capitaine EYCHENNE (ordre n°926 du 21 mai 1915)

Ordre au Corps d'Armée

- La compagnie 24/2 (ordre n°597A du 32^{ème} CA du 1^{er} juin 1917)
- BAYLECLAIR, adjudant (ordre n°551A du 32^e CA du 13/04/1917)
- DEVEZE, sergent (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- GAUDINO, sergent (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- PEJOUX, maître ouvrier (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- REVON, maître ouvrier (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- MAHIE, maître ouvrier (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- BOYET, maître ouvrier (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- CHANUT, sapeur, (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- JOYE Octave, sapeur, (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- CHABANON, sapeur, n°5291 (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- DEMOUX, sapeur, n°8445 (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- OLLIER, sapeur, n°5329 (ordre n°551/2 du 32^e CA du 13/04/1917)
- ARDISSON, sapeur, n° 4379 (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- CERETI, sapeur, n°6910 (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- MOURRIER, sapeur, n°3609 (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- DUNAND, sapeur, n°8358 (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- SPELLE, sapeur, n°5154 (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- SIE, sapeur, n°10382 (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- AUGIER, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- PIOLLE, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- MORIN, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- RIPERT, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- FROMENT, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- DUMAS, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- TURGNAY, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- QUIBLIER, sapeur, (ordre du 32^e CA du 20/04/1917)
- FOUTHOUX, sapeur, (ordre du 5^e CA du 03/09/1918)
- HUGES, sapeur, (ordre du 5^e CA du 03/09/1918)

Ordre de la Division

- BORGIS, sapeur, ordre de la 9^{ème} DI du 29 août 1918
- DAVID, sapeur, ordre de la 9^{ème} DI du 29 août 1918

Ordre du Régiment

- CHAUVET, sergent major, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- JEHAU, sergent, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- MARTIN, sergent, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- DELMAS, sergent, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- BOUNEAU Jean, sergent, Mle 09124, n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- BRUN, sergent, Mle 09124, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- BOULANGER, sergent, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- LAUDRIN, sergent, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- MARTINIER, caporal, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- HERAUD, caporal, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- MARTINIER, caporal, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- MICHEL, caporal, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- GAY, caporal, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- BONNEFILLE, maître ouvrier, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- CHASSAGNAC, sapeur, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- CHAREYRE, sapeur, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- VERAN, sapeur, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- ROCIPON, sapeur, Ordre n°12 du général Cdt le Génie de la Ve armée du 09/04/1917
- AMBS, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- COGNO, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- MICHEL, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- JEAN, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- SAINTENAT, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- CHEILLAN, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- GERMAIN, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- CHAREYRE, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- DAUDET, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- BERTEAUT, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- AUSART, sapeur, Ordre n°18820P du général Cdt le Génie de la Ve armée du 26/08/1918
- JAGE, sapeur, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- PERRIN, sapeur conducteur, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919
- BIRON, sapeur conducteur, Ordre n°94 bis du général Cdt le Génie de la IVe armée du 29/01/1919