

1915

LEQUETTE Augustin Charles Emile

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom **LEQUETTE**

Prénoms *Augustin Charles Emile*

Grade *Brigadier fourrier*

Corps *1^{er} Escadron Train Ség. Automobile*

N° *2255* au Corps. — Cl. *1897*

Matricule *12550* au Recrutement *Calais*

Mort pour la France le *16 Mars 1915*

Lieu de mort *Gueux (Marne)*

Cause de mort *Accident en service commandé*

Né le *24 février 1877*

à *Lens* Département *Pas de Calais*

Avec municipal (p. Paris et Lyon), à collect. rue et N°.

Jugement rendu le _____ par le Tribunal de _____

Acte ou jugement transcrit le *1^{er} Octobre 1917*

à *Le Cateau (Nord)*

N° du registre d'état civil _____

85-705-3027. (20435)

Né le 24 février 1877 à 16 h 30 à Lens (Pas de Calais).

Profession Notaire

Domicilié à Le Cateau, 53 rue Pasteur.

Fils de Lequette Augustin, Docteur en médecine, 40 ans (O1837).

Et de Garez Berthe, sans profession, 30 ans (O1847).

Domiciliés à Lens, Grand 'Place. (Pas de Calais).

Marié, âgé de 34 ans, le 20 février 1911 à 11 heures, à Landrecies

Avec Sauviller Francine Aline Sophie, sans profession, 23 ans (+ le 06 avril 1975 à Arras (Pas de Calais))

Née le 4 juillet 1887 à Landrecies

Fille de Sauviller Emile Charles Irénée, notaire (O1855)

Et de Evrard Cécile, sans profession (O1867)

Domiciliés à Landrecies, Rue Grande.

Bureau de recrutement de Calais (Pas de Calais).

Matricule 2255 **Classe** 1897

Grade et corps Brigadier fourrier au 1^{er} Escadron du Train des Equipages Militaires, section automobile.TM 106.

Mort pour la France Accident en service commandé le 16 mars 1915, à 21 h 30, à l'âge de 38 ans, à l'ambulance 4 de la 6^e Armée à Gueux (Marne)

Transcription N° 116 à Le Cateau

Sépulture Retour du corps et inhumation le 22 le février 1921. Le même jour sont inhumés Eugène Morcrette (+

1915) et Maurice Maronnier (+ 1914).

Monument aux Morts de Le Cateau

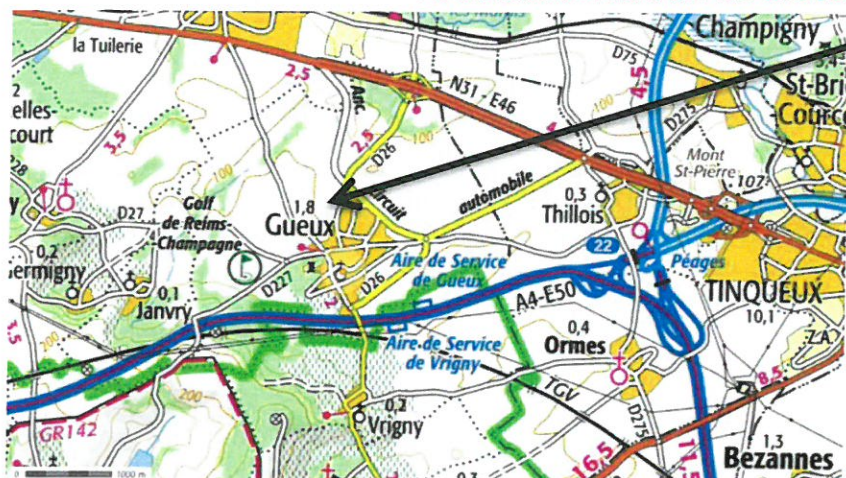
Détail du service Incorporé soldat de 2^e classe au 21^e Régiment de Dragons le 16 novembre 1898; Brigadier le 12 novembre 1899; Brigadier fourrier le 24 octobre 1900; Envoyé en disponibilité le 20 octobre 1901; Certificat de bonne conduite accordé; Passé dans la Territoriale au 1^{er} escadron territorial du train des équipages militaires (convoi automobile); Période d'exercices du 07 mars au 03 avril 1904 et du 18 février au 17 mars 1907 au 21^e Régiment de Dragons de Saint Omer; Rappelé le 02 août 1914; Décédé le 16 mars 1915.

Morphologie: Cheveux châains ; yeux bleus; front découvert; nez pointu; bouche moyenne; menton rond; visage ovale; taille 1m70; Signe particulier, cicatrice au dessus du sourcil droit. Degré d'instruction générale 5.

N° 116 Acte de transcription de Décès de LEQUETTE Augustin

Expédition- Ambulance d'Armée N°4, Groupe 53. Acte de décès. L'an mil neuf cent quinze, le dix sept du mois de mars à huit heures, étant à Gueux (Marne). Acte de décès de Lequette Augustin Charles Emile, brigadier fourrier au premier Escadron du Train des Equipages Militaires, section automobiles T.M.106. Immatriculé sous le numéro deux mille deux cent cinquante cinq, né le vingt quatre février mil huit cent soixante dix sept à Lens (Pas de Calais), canton dudit département du Pas de Calais, domicilié en dernier lieu à Le Cateau (Nord), décédé à Gueux (Marne) le seize du mois de mars à vingt et une heures trente minutes; fils de Lequette Augustin et de Garez Berthe, domiciliés à Lens canton dudit département du Pas de Calais. Marié. Conformément à l'article 77 du code civil, nous nous sommes transporté auprès de la personne décédée et assuré de la réalité du décès. Dressé par Nous, Rémoussin Camille Raymond, Officier de l'Etat civil, sur la déclaration de Charles de la Bladinière, âgé de vingt six ans, caporal au détachement d'Infirmiers de l'ambulance et de Geneslay Fernand, âgé de trente sept ans, soldat au même détachement, témoins qui ont signé avec nous après lecture. Le premier témoin, signé: Charles de la Bladinière; le deuxième témoin, signé: Geneslay; l'Officier de l'Etat civil, signé: C. Rémoussin. Vu par nous, Benoit Fernand, médecin major de 1^{re} classe de réserve, signé: Benoit. Vu pour légalisation de la signature de M. Benoit Fernand. Paris le cinq mai 1915. Le Ministre de la Guerre par délégation. Le Chef du bureau des archives administratives, signé: Illisible. "Mort pour la France" Le Ministre de la Guerre par délégation. Le Chef du bureau des archives administratives, signé: Illisible. Mention additive (loi du 18 avril 1918) Le brigadier fourrier Lequette était époux de Sauviller Francine Aline Sophie. Paris le vingt cinq septembre mil neuf cent dix neuf. Le Ministre de la Guerre par délégation. Le Chef du bureau des archives administratives, signé: Illisible. L'acte de décès ci-dessus a été transcrit le vingt huit septembre mil neuf cent dix neuf, à dix heures du matin, par Nous, Emile Picard, Chevalier de la Légion d'Honneur, Adjoint du Maire de la Ville du Cateau, Officier de l'Etat civil par délégation. Suit la signature de l'Adjoint

Localisation du lieu du décès



Gueux Département de la Marne, Arrondissement de Reims, Canton de Ville en Tardenois
Commune décorée de la Croix de Guerre 1914-1918 le 1^{er} octobre 1920.

Morts au même endroit

Le Cateau: Lequette

Augustin;

Etaient au même régiment

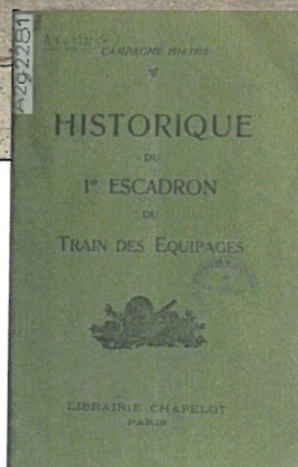
Le Cateau: Lequette

Augustin;

Historique et combats du 1^{er} Escadron du Train des Equipages en 1915

Le 1^{er} régiment du train (1^{er} RT) est une unité de l'armée française, appartenant à l'arme du train, dont les origines remontent au 1^{er} bataillon du train des équipages de la Garde impériale de Napoléon I^{er}, créé en 1811; Dissolution en 1873; En 1875 reformation sous le nom de 19^e Escadron du Train des Equipages;

1914-1918 Le 19^e met sur pied et gère 190 unités hippomobiles ou automobiles soit près de 20.000 hommes, 15.000 chevaux, 4.000 voitures, tout en organisant le ravitaillement des troupes. Ses personnels isolés, détachements ou unités constituées participent à toutes les batailles. L'importance du déploiement des escadrons du train sur tous les champs de bataille explique qu'ils n'eurent aucune citation collective propre, alors que leurs unités obtiennent 145 citations dont 20 à l'ordre de l'armée. Le 1^{er} escadron était basé à Lille, 1^{er} corps d'armée.



JMO du 1^{er} Escadron du train

Pas de JMO disponible

Historique du 1^{er} Escadron du Train des Equipages (Extraits)

Librairie Chapelot Paris, Service historique de la défense, Gallica BNF

AVANT-PROPOS



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

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

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

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

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

Convois automobiles

Il sera seulement parlé ici des formations automobiles. Aussitôt leur entrée en campagne, elles furent séparées de l'escadron du train et placées sous le contrôle de divers services auxquels elles étaient rattachées. Elles s'accrurent au moyen de personnel recruté dans toutes les armes.

Pour justifier de leur rôle important et des services rendus au cours de la guerre, il suffira de dire que les services automobiles prirent une extension insoupçonnée en temps de paix. Sans parler de l'artillerie à tracteurs, des chenilles et tanks, il suffira de rappeler la bataille de Verdun en 1916 pour affirmer sans exagération que la guerre de 1914-1918 n'était pas assurée de la victoire sans ces précieux auxiliaires qu'étaient les camions-autos. Même en Orient, il a fallu attendre des années que les routes fussent construites, donnant accès aux automobiles dans les régions montagneuses; ce qui leur permit, en septembre 1918, de contribuer puissamment à aider nos armées à remporter cette splendide victoire qui mit les Bulgares en déroute et obligea l'Autriche à déposer les armes.



ANNÉE 1915



Les Eparges. — Défense du Secteur de Reims.

L'année 1915 fut marquée pour nos formations du train par leur glorieuse participation à la bataille des Eparges. Du 17 au 21 février 1915, se livrèrent des combats pour la possession d'une redoute fortifiée en la possession des Allemands, sur une crête dominant nos positions. Les formations de corps d'armée du 1^{er} escadron étaient alors cantonnées aux environs de Châlons-sur-Marne.

Les 30 et 31 mars, elles s'embarquent à Sommesous et Père-Champenoise, à destination de cette région, où le 1^{er} C. A. est appelé à attaquer la position dite « des Eparges ». Nos formations sanitaires débarquent à Revigny (Meuse) et vont s'installer à l'est de Verdun; de même les éléments des quartiers généraux prennent leurs places dans l'ordre de bataille.

Chaque jour, les convois du 1^{er} escadron viennent ravitailler dans des dépôts établis à proximité des premières lignes, près des forts du Rozellier et de la Renarderie, les trains régimentaires d'infanterie du 1^{er} C. A., jusqu'aux derniers jours d'avril. Les 28 et 29 avril, les compagnies du 1^{er} escadron s'embarquent à nouveau à Villers-Daucourt, Givry-en-Argonne et Sommeille-Nettancourt; elles débarquent à Epernay, et viennent cantonner de chaque côté de la grand'route de Fismes à Reims. Les C.V.A.D. ravitaillent les trains régimentaires quotidiennement; leur service s'accroît chaque jour avec les besoins sans cesse plus pressants et variés de nos divisions. Ils ne sont plus chargés du transport des vivres réglementaires prévus, mais encore du ravi-

taillement de toutes sortes : transport de bois de tranchées, transports divers pour l'intendance, le génie, effets chauds, chapes, cuirs, etc. Ils rendront également de grands services à l'agriculture, en prêtant aux cultivateurs les hommes et les chevaux disponibles.

Mais déjà l'étendue sans cesse croissante du champ de bataille nous forçait à répartir nos forces sur plusieurs fronts. L'invasion qui menaçait de réduire la résistance de notre alliée serbe, nécessitait l'envoi d'un contingent de troupes de renforts. Le C.V.A.D. de la 122^e D. I. fut dans ce but constitué avec les éléments des 1^{re} et 2^e compagnies, pour former la 1^{re} compagnie bis de l'escadron. De même, la 5^e compagnie bis, attelant les formations sanitaires de la 122^e D. I., est formée le 4 octobre 1915 à Sarcy (Marne), avec les éléments déjà existants du 1^{er} C. A. Ces deux compagnies quitteront le front de Berry-au-Bac, au début d'octobre. Elles s'embarquent à Epernay, à destination de Toulouse, où elles débarquent le 14 octobre, pour y échanger, avant leur embarquement, le matériel de réquisition contre des arabas et constituer les détachements avec des animaux de bât.

ORGANES D'ARMÉE

La guerre de tranchées oblige les convois à un séjour forcé et prolongé dans les mêmes cantonnements, au nord de la Marne. Le temps est employé à réparer le matériel et le harnachement de réquisition en très mauvais état, à la confection de freins pour les voitures, en un mot à la bonne organisation des convois. Au printemps, l'autorisation de prêter les chevaux à l'agriculture était accordée; des centaines de chevaux avec conducteurs sont employés à la terre, dans un rayon de plus de 10 kilomètres. Des détachements sont mis à la disposition du service forestier pour l'exploitation des forêts, le transport du bois de tranchées et de charbon de bois.

La 6^e compagnie (C.V.A.D. 4/1) est envoyée, au commencement de mai, dans l'Oise, pour l'exploitation des ressources locales; elle assure ce service toute l'année.

En octobre, les 4^e et 22^e compagnies sont envoyées dans la Brie, pour la réquisition des fourrages de cette région et l'expédition en gare de la Ferté-sous-Jouarre, pour le ravitaillement des armées. Elles y resteront jusqu'au début de 1916.

CONVOIS AUXILIAIRES

Employée sur le front de Belgique depuis le 3 novembre 1914, la 23^e compagnie (C.V.A.X. 1) s'embarque à Dunkerque le 21 avril et vient débarquer à Neuilly (Aisne) le 22. Le 4 mai, elle fait mouvement sur Hesdin; elle cantonne le

12 mai à Marconnelle, où elle est divisée en plusieurs détachements. Le premier est à la disposition du 33^e C. A. pour l'assainissement du champ de bataille en Artois; le deuxième est mis à la disposition du 20^e C. A. pour venir en aide à son C.V.A.D. Le reste du C.V.A.X. 1 assure le service de la place d'Hesdin et l'exploitation des ressources locales.

Le premier détachement a sept chevaux tués et deux blessés par obus.

Le 14 août, la compagnie regroupée est mise à la disposition du général D. E. S. de la VI^e armée. Elle cantonne à Conty le 17 août, où elle reforme des détachements qui sont mis à la disposition du génie des étapes, du service forestier de l'armée, de l'intendance, etc... Plus de cent chevaux avec conducteurs sont mis tous les jours à la disposition des agriculteurs de la région. Ce service fonctionnera dans ces conditions toute l'année.

La 24^e compagnie (C.V.A.X. 2) passe de la VI^e à la X^e armée le 6 mai 1915. Elle est mise à la disposition de l'intendance des étapes, où elle assurera le service jusqu'au 25 juillet. A cette date, elle se partage en trois sections.

La première fait des transports de paille à la gare de Bruay, aux divers magasins de subsistances. La deuxième assure le transport d'eau potable à différents endroits, situés sur le plateau de Notre-Dame-de-Lorette, près des premières lignes. La troisième est à la disposition du 85^e R. I. T., pour le ramassage des objets trouvés sur le champ de bataille et des transports divers. Ces sections assureront ces différents services jusqu'au commencement de mars 1916. La plupart de ces transports s'effectuaient la nuit, et le service qu'assuraient ainsi ces détachements, n'était pas sans péril. La proximité des premières lignes rendait en effet leur mission dangereuse.

La 25^e compagnie (C.V.A.X. 3), évacuée à Ribérac en août 1914, est appelée aux armées le 2 septembre. Elle quitte donc Ribérac pour se rendre, le 3, à Mussidan (Dordogne), par voie de terre, où elle reste jusqu'au 13 septembre. Elle voyage en chemin de fer les 14 et 15, débarque le 16, et va cantonner du 16 au 23, à Isle-sur-Marne et, du 26 au 30, à Courtisols. Dès le 1^{er} octobre, le C.V.A.X. 3 est mis à la disposition du génie du 16^e C. A., qui tient le front en Argonne. Puis, du 15 octobre au 19 novembre, au service du génie de la 16^e D. I. C. (1^{er} corps d'armée colonial) et enfin, de cette dernière date jusqu'à la fin de l'année, à nouveau au service du 16^e C. A., qui reprend le secteur. Pendant tout ce temps, la compagnie est bivouaquée tantôt à Sommesuippe, à Saint-Rémy-sur-Bussy, au Moulin d'Ante, à Daucourt et au camp des Gascons.

Au cours de ces trois derniers mois de 1915, la 25^e compagnie a assuré un service des plus dangereux de jour et

de nuit, conduisant aux tranchées du bois, des rondins, du matériel de génie, dans le secteur de la Main-de-Massiges. Au cours de ces dangereuses missions, le conducteur Drouvin (Emile) fut tué par obus ennemi, en déchargeant du bois aux premières lignes, le 8 octobre 1915. Dans les mêmes circonstances, le conducteur Fackeur (Eugène) fut blessé mortellement, le 29, au même endroit.



Sources: Ministère de la Défense @ mémoire des hommes; Archives militaires du Nord; Mairie de Le Cateau; Mairie de Lens (Pas de Calais); Historique du Régiment: Wikipédia; Cartographie IGN Géoportail;

