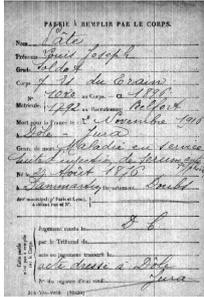


# Pâte Louis

## PÂTE Louis Joseph

Né le 27 août 1876 à Dammarin-les-Templiers, Louis PÂTE était installé à Gennes. Louis PÂTE a 38 ans lorsque la guerre éclate, il n'est pas affecté dans le territoriale comme le voudrait son âge, mais au 7<sup>e</sup> escadron du train des équipages militaires à Dôle. Il n'est pas en première ligne comme les fantassins, mais il participe à leur ravitaillement en nourriture et en munitions. Vacciné contre la fièvre typhoïde pour éviter la propagation des maladies contagieuses parmi les poilus, il succombe des suites de l'injection de ce vaccin à l'hôpital militaire de Dôle en novembre 1916. Il avait 40 ans.



Fiche de décès (Mort pour la France) de Louis PÂTE  
(Extrait du site du Ministère de la Défense : SGA / Mémoire des hommes)

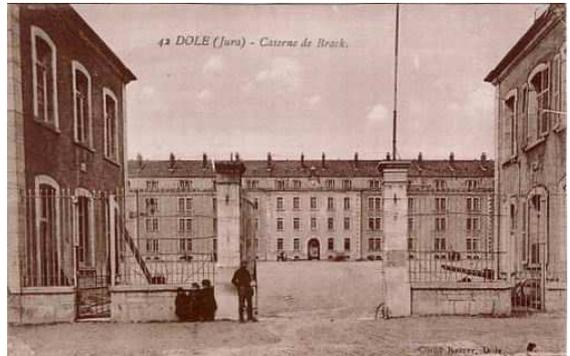


Vue générale de Gennes au début du XX<sup>e</sup> siècle



L'hôpital militaire de Dôle où mourra Louis Pâte après avoir été vacciné contre la fièvre Typhoïde.

Hier et aujourd'hui



La caserne de Brack, lieu de stationnement du 7<sup>e</sup> escadron du Train des équipages militaires



Carte souvenir du 7<sup>e</sup> escadron du Train de Dôle



Convoi de camions sur la « Voie sacrée » reliant Bar-le-Duc à Verdun



Laboratoire de recherche sur les maladies contagieuses

## La prophylaxie des maladies contagieuses

Plusieurs rapports sont consacrés aux maladies contagieuses et aux moyens de les prévenir. Le 13 mars 1916, Paul CAZENEUVE se félicite des campagnes de vaccination contre la variole qui ont eu lieu avant la guerre, mais s'indigne en revanche de la mauvaise conduite de la campagne de vaccination contre la fièvre typhoïde : certains soldats sont vaccinés deux fois, d'autres ne le sont pas. Quelques mois plus tard, il constate que ses recommandations ont été suivies d'effets, l'encadrement des vaccinations ayant été renforcé. La commission se préoccupe aussi des mesures de désinfection, de l'approvisionnement en sérums, suivant avec attention les recherches en cours, en se rendant notamment aux laboratoires d'Alfort, où se met au point un sérum polyvalent. Le rapport estime que « contrairement à ce qui a été observé dans la guerre de 1870-71, le feu de l'ennemi est beaucoup plus meurtrier dans cette guerre et, inversement, les maladies contagieuses, grâce au progrès des sciences médicales, ont fait beaucoup moins de victimes. »

Extrait de : 1914-1918 - LA GRANDE GUERRE VUE DES COMMISSIONS DU SENAT

## Le train des équipages militaires

Le Train des Équipages et le Service Automobile pendant la première guerre mondiale. A la déclaration de guerre, au prix d'un effort exceptionnel et avec une précision remarquable, le Train des Équipages mobilise 110 000 hommes, 140 000 animaux et 50 000 voitures articulées en 230 compagnies. La montée en puissance du parc automobile, mal organisé au départ, est beaucoup plus lente. Aux 3 groupes automobiles précipitamment constitués avant la bataille de la MARNE, succèdent en octobre 1914 des groupements et des réserves de transport qui finiront par atteindre au moment de l'Armistice un volume de 92 000 camions.

En février 1916 est prise une décision d'importance pour l'Armée. Une première commission régulatrice automobile, pour assurer le contrôle de la circulation, est créée sur la Voie Sacrée. Elle sera suivie d'une dizaine d'autres sur la Somme, dans l'Aisne et en Champagne. En 1917, pour permettre l'acheminement des ravitaillements jusque dans les tranchées, le Train crée 10 compagnies d'âniers et 6 nouvelles compagnies mulâtres. Il y eut même des unités de transport sur traîneaux à chiens qui furent employées dans les Vosges. Tout au long de cette guerre meurtrière de plus de quatre ans, le Train hippomobile transporte sans trêve, nuit et jour, de l'arrière à l'avant et jusqu'aux premières lignes, ce qui est nécessaire au combat et à la vie des troupes. Toutefois, l'absence de commandement du Train hippomobile aux divers échelons (Armée, Corps d'Armée, Division) s'avère préjudiciable à une coordination satisfaisante des moyens. Le Service Automobile transporte des troupes lors de la course à la mer qui fait suite à la victoire de la MARNE.

Le Train hippo et le Service auto s'illustrent en 1916 sur la route de BAR-LE-DUC à VERDUN, où, supplantant la voie ferrée coupée, ils alimentent la bataille de VERDUN. Durant sept mois, 6 000 véhicules transportant journalièrement 12 000 hommes et 2 000 tonnes de matériel, défilent chaque jour sur l'itinéraire unique, objectif de choix que constitue pour l'artillerie lourde allemande la VOIE SACRÉE.

En 1918, le Service Automobile enlève des divisions entières avec toute leur artillerie, leurs bagages et la totalité de leurs chevaux. Du 29 mai au 2 juin, au cours de la bataille de rupture de CHEMIN DES DAMES, il transporte dans ses camions 33 divisions et 46 éléments d'artillerie. Les Grandes Unités ainsi déplacées envoient la rumeur allemande vers PARIS et LUDENDORF reconnaît dans ses mémoires : « La victoire française de 1918 est la victoire du camion français sur le rail allemand ».