

Monsieur Bichut, nous avons choisi d'évoquer une période trouble de l'histoire de St Vaast : l'occupation. Vous aviez à l'époque 14 ans et votre père Monsieur Louis Bichut était directeur des carrières Civet-Pommier à St Vaast. C'est donc une anecdote de la vie en carrière à cette époque sous l'occupation allemande que vous allez nous raconter. Pour bien situer l'action, pouvez-vous nous expliquer le contexte de cette époque ?

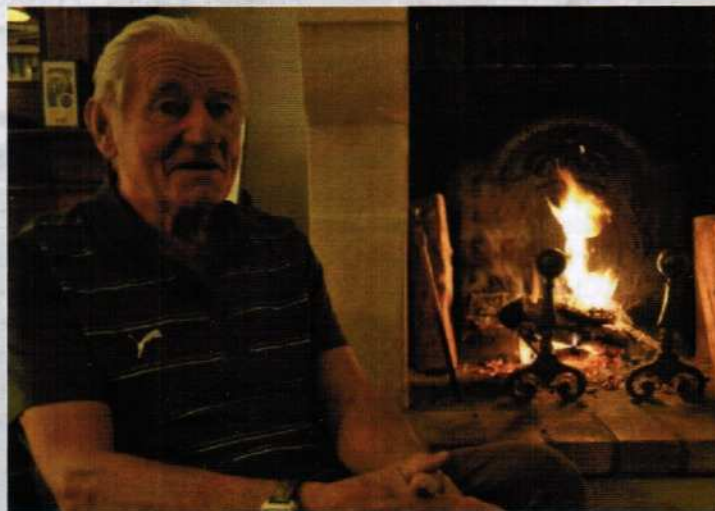
Il faut savoir qu'à cette époque, après le débarquement des alliés, l'activité des maquis s'étaient amplifiée avec des sabotages quotidiens partout, surtout sur les voies ferrées entraînant un durcissement du comportement des soldats allemands avec une répression aveugle appuyée par la section SS de Creil : maisons brûlées, otages fusillés, arrestations d'innocents conduits par train en Allemagne.

La carrière de St Leu d'Esserent était occupée par l'armée allemande, elle abritait un énorme dépôt de bombes et surtout ces nouvelles armes révolutionnaires terrifiantes : les V1 et les V2, lesquels étaient destinés à alimenter les rampes de lancement dissimulées dans les forêts face à l'Angleterre. Il ne s'agissait pas seulement d'un simple dépôt de transit mais d'un véritable atelier destiné à rendre opérationnel les missiles (carburant, mise à feu, réglage du système de guidage). La propagande nazie utilisait savamment le pouvoir de ces armes pour effrayer les premiers visés : les anglais. Le programme de destruction de Londres était enclenché. La carrière de St Leu fut donc aménagée avec accès par route et par fer. Les galeries avaient été équipées d'ateliers, d'appareils de levage, de groupes électrogènes, de réservoirs de carburant et de logements pour le personnel. L'approvisionnement de cette véritable usine souterraine de St Leu se faisait par voies ferrées en provenance d'Allemagne. Les fusées arrivaient en pièces détachées pour être montées sur place.

Ce site était donc un maillon essentiel dans la stratégie de l'armée allemande à l'époque. Il n'a donc pas échappé au Service des Renseignements des Alliés, surtout des Anglais. C'est ainsi que cette carrière est devenue un objectif primordial pour les alliés, déclenchant une succession de bombardements nocturnes intensifs à une fréquence quasi quotidienne, avec un paroxysme le 3 août 1944 (plus de mille cents fortresses volantes, et le 5 août suivant, plus de sept cents, tous ces avions protégés et guidés sur l'objectif par des escadrilles de chasseurs). Toutes les cibles furent atteintes, la carrière fut dévastée, son entrée éboulée. Le résultat de ces destructions ayant été de suite constaté par photos aériennes, les alliés décidèrent d'arrêter toutes les grandes opérations aériennes sur ce site.

La carrière de St Vaast était-elle occupée par les Allemands ?

Dès le début de l'occupation, l'armée allemande avait mis en place des Unités du Génie pour remettre en état certaines routes importantes mais surtout les deux terrains d'aviation de Beauvais et de Creil. Pour ce faire, le matériau le plus pratique et disponible sur place était la pierre sous forme de craons (déchets de pierre) pour combler les trous et de moellons pour le blocage des routes et des pistes d'aviation. Les allemands



M. BICHUT, ancien directeur des carrières de St Vaast.

avaient décidé au début, d'assurer eux-mêmes l'extraction et le transport de ces matériaux, en repérant la vaste carrière de St Vaast et celle de St Maximin. Par suite, ils changèrent d'avis et firent effectuer le travail par la main d'oeuvre qualifiée et disponible au village (ceci évita de voir saccager les gisements de pierre). Trente à soixante ouvriers travaillaient donc à la carrière, les allemands contrôlaient les chargements et se chargeaient du transport par camions et surtout par voies ferrées. Il était fréquent pour les chargeurs de créer en catimini des niches cachées, c'est à dire des vides en chargeant manuellement les moellons, ceci pour tricher sur les quantités apparentes expédiées.

La dynamite fournie par les allemands était stockée chez le directeur des carrières et sérieusement contrôlée chaque semaine par la Gendarmerie allemande de Creil. Ce va et vient de soldats allemands chez lui créait pour certains malveillants, un soupçon de collaboration. Cette activité dans les carrières, en dehors de l'aspect pécunier, a eu un double avantage pour se soustraire à la pression de l'occupation, à savoir d'embaucher des évadés d'Allemagne, des réfractaires sans papiers (souvent recherchés) et aussi d'éviter à beaucoup la déportation vers les usines allemandes ou vers les chantiers du Mur de l'Atlantique. Ainsi la direction des carrières depuis novembre 1942 à juillet 1944 a pu écarter du STO (Service du Travail Obligatoire) une cinquantaine de personnes en utilisant des documents inappropriés ou falsifiés. Il faut ajouter à cela la complicité courageuse de certains fonctionnaires français du service de la main d'oeuvre.

Les carrières de St Vaast n'ont donc jamais été bombardées ?

Six mois après la libération de notre région, une voiture militaire s'est arrêtée devant les bureaux Civet où était mon père, responsable des carrières de St Vaast et St Maximin.

Surpris par l'entrée de deux officiers anglais en uniforme, j'ai réussi à comprendre ce qu'ils voulaient : voir le responsable de la grande carrière. Je les ai donc conduits aux bureaux et ai as-

sisté à l'entretien, mon père qui parlait bien l'anglais me traduisait l'essentiel. Quel étonnement concernant la suite !

Les Anglais étalent sur la table à dessin de grandes photos aériennes et précisaient aussitôt le but de leur visite. Venant directement d'ANGLETERRE, ils ont pour mission confidentielle d'élucider, à propos de la Grande Carrière, une importante énigme, qui a tracassé, depuis 1943, les Services Secrets anglais et leur haut Commandement.

Ces photos, prises régulièrement pendant des mois, par un avion de reconnaissance, à 10 000 m d'altitude pour échapper à la DCA allemande, révélaient un véritable plan d'ensemble de la carrière et des environs (130 ha) avec une netteté et une précision inconnues à l'époque (les piquets de clôture pouvaient être comptés facilement).

Figurait surtout l'important réseau de voies ferrées installées dans la carrière à ciel ouvert et dont certaines pénétraient dans les galeries souterraines (évidemment invisibles du ciel). L'analyse de ces photos intriguait ces Anglais du fait de la présence d'engins représentant de longs véhicules indéfinis à des endroits différents sur les voies ferrées principales dont ils avaient calculé la largeur de un mètre (prodigieux à l'époque à 10 000 m d'altitude).

Malgré les photos complémentaires des environs prises pendant des mois, c'était vraiment pour eux un mystère inquiétant, d'autant plus que ces engins disparaissaient souvent du jour au lendemain dans les tunnels. Les Anglais nous ont précisé que leur inquiétude était telle qu'un bombardement massif sur cette carrière avait été prévu conjointement avec ceux de St Leu : ils soupçonnaient les Allemands de compléter leur site de St Leu avec de nouveaux engins. Nous leur avons donc expliqué de quoi il s'agissait.

L'usine Brissonneau de Montataire, qui fabriquait à l'époque du

Vous habitez depuis longtemps à St Vaast les Mello, vous avez, envie de partager vos souvenirs, vous disposez de vieux documents (cartes postales, photographies anciennes), signalez-vous en mairie afin que je puisse vous contacter.

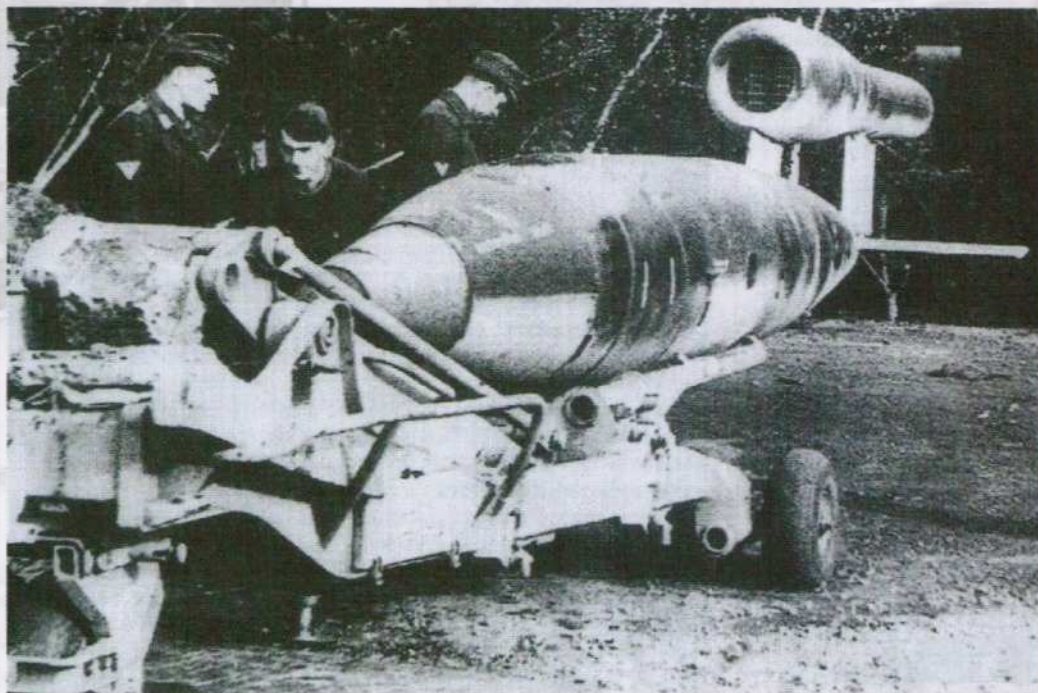
matériel ferroviaire avait décidé, en relation avec mon père, de terminer à la Grande Carrière de St Vaast, la mise au point de trois autorails pour les soustraire à la vue des allemands. Ces machines faisaient partie d'une commande pour la Tunisie.

Acheminés en catimini de Montataire à Cramoisy sur voie normale SNCF, ces autorails furent ensuite équipés de boggies à voie métrique pour leur permettre de circuler en carrière : on les appelait à l'époque des "Michelines". Une galerie souterraine avait donc été agrandie et aménagée pour les mettre à l'abri. Les habitants du village de cette période doivent se souvenir du "tunnel des Michelines" et du va et vient de ces autorails : certains en profitaient pour faire une promenade en carrière. Les deux ingénieurs détachés de l'usine et habitant le village assuraient la mise au point et la finition technique de ce matériel.

Ce sont donc ces engins qui apparaissaient sur les photos aériennes des officiers anglais, qui ont été ravis de connaître enfin la vérité sur cette énigme. Tout en rédigeant leur rapport complet de l'entretien avec mon père, ils nous ont confié ce qui suit : **si le bombardement de la Grande Carrière de ST Vaast n'a pas eu lieu, c'est parce qu'il n'était pas devenu prioritaire, face à un autre objectif beaucoup plus important, écraser les carrières de St Maximin.**

Les Services secrets anglais avaient capté divers renseignements précis et concordants, révélant le projet imminent de la construction, dans les carrières souterraines de ST Maximin, de vastes réservoirs de carburant pour alimenter les missiles V1 et V2 : était prévu un pipeline entièrement enterré dans le sol et immergé pour la traversée de la rivière de l'Oise.

Les anglais ont également eu connaissance d'un rapport allemand indiquant que, l'alimentation des missiles en carburant par voie ferrée, devenait très difficile. Les renseignements devenant de plus en plus précis, la décision de ces bombardements de St Maximin a donc été prise en haut lieu en urgence et a épargné St Vaast.



Préparation d'un V1 à St Leu d'Esserent.