

Les atouts de la Carrière du Chemin de Vez

On imagine assez facilement les raisons qui ont poussé à choisir la Carrière du Chemin de Vez pour abriter des soldats gazés. **Ce 18 juillet 1918 il faisait chaud :**

1. Il n'était pas pensable de laisser ces soldats dans un état pitoyable en plein soleil, comme peut toujours en témoigner la petite-fille de Mathilde Gilbert (qui sera secrétaire de mairie d'Eméville).

Autres témoignages recueillis auprès de :

- La fille de Madame Thérèse Crinon 1905 - 1992 qui faisait état en 1918 de la présence d'infirmières américaines au Château de Pondron.
- Monsieur Jean-Claude Douai, petit-fils du Docteur Van Houten, ophtalmologiste, qui soigna dans la carrière les soldats gazés.

2. Il ne fallait surtout pas encombrer la circulation par des convois à contresens.

3. La lettre de Monsieur Juignon, ci-après, indique le passage d'avions « boches » (vocabulaire de l'époque) dans la nuit du 18 au 19 juillet qui, sur un plan plus général, incitait à trouver refuge dans les carrières.

4. La Carrière du Chemin de Vez était un choix inévitable. Le Puits à Sarazin (1920/1935) n'existait pas encore et la Carrière de la Bouloye avait connu un très grave effondrement le 14 janvier 1913, heureusement nocturne et sans faire de victimes.

5. La robustesse de la carrière, la seule du secteur à ne présenter « aucun ciel tombé ». *A 26 km d'ici, les très belles carrières de Montigny, si riches historiquement, avaient subi des effondrements supplémentaires suite à des pilonnages et bombardements allemands.*

Au Chemin des Dames des effondrements semblables avaient été la cause de morts horribles de leurs occupants.

6. La grande commodité des deux vastes salles Daubin (plus de 8 m de large !), proches de l'entrée avec un accès ferroviaire très facile.

7. Pour le moral des combattants on exhibe facilement les colonnes de prisonniers mais pas la vision terrible de soldats affreusement défigurés mis à l'abri dans la Carrière du Chemin de Vez



Photo Internet du château de Pondron



Photo Liliane Compain : Devant la Stèle d'Eméville

Lettre de Silvère Juignon
(ancien carrier et maire de Bonneuil)

Bonneuil 19 juillet 1918, 10h00 du matin

Mes chers enfants,

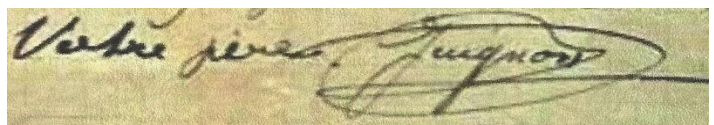
Depuis huit jours je n'ai aucune nouvelle de vous ni de Louis ni de Jean que j'attendais dimanche, je me demande ce que vous êtes devenus. Il est vrai que cette semaine n'est pas ordinaire car il se passe des choses extraordinaires qui certainement paralysent la circulation et les correspondances.

Vous ne pouvez pas vous faire une idée de ce qu'il passe sur la route de matériels, de munitions, etc, jours et nuits sans arrêt. Hier matin impossible à un cavalier, et même un piéton, de pouvoir aller plus loin qu'Éméville par suite de l'encombrement de toute la plaine et des routes.

Ce matin les nouvelles continuent à être bonnes, nos troupes étaient hier soir aux abords de Soissons qu'il aurait pu prendre s'il eut voulu, mais leur objectif n'était pas celui-là, elles devaient s'appuyer plus à droite pour délivrer Château-Thierry, espérons qu'ils réussiront. Hier soir, cette nuit et encore ce matin, plusieurs convois de prisonniers boches dont un général, pas mal d'officiers et environ 9000 hommes sont passés chez nous et il y aurait eu 10 000 prisonniers m'a dit l'officier qui loge chez moi. Et si la journée d'aujourd'hui se passe comme on l'espère les boches recevront une leçon dont ils pourront se souvenir.

Nous avons actuellement chez nous un poste d'observation de la 10^e armée sous les ordres du général Mangin, ses bureaux sont à la poste et à la mairie... (Illisible) des officiers de toutes sortes qui viennent chercher ou apporter des ordres, c'est un remue-ménage incroyable et en plus les avions ne cessent de bourdonner au-dessus de nous, d'aucuns descendent presque sous les tilleuls pour y jeter certains plis qui tombent dans le servoir, sur la place ou dans la Forgette où ils sont ramassés de suite. La nuit dernière nous avons encore eut la visite des avions boches mais ils n'ont rien jeté chez nous.

Nous nous portons tous assez bien et désirons qu'il en soit de même pour vous, nous vous embrassons tous en cœur sans oublier Madeleine que je désire revoir bientôt.

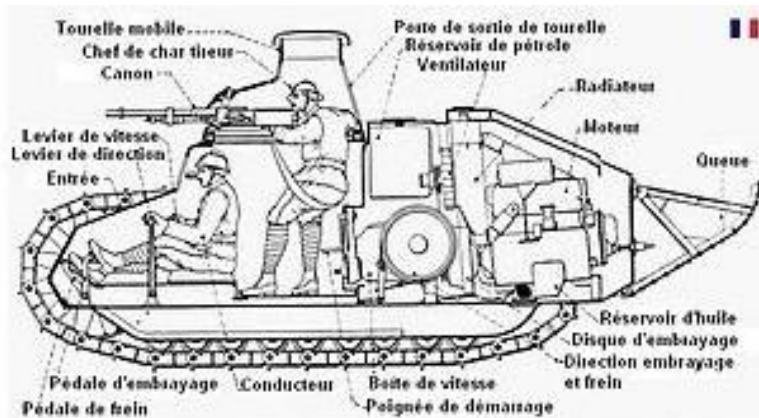


Votre père, Juignon

Le général Jean-Baptiste Estienne

Ce fut le premier engagement des chars français à Berry-au-Bac le 16 avril 1917, lors de la bataille du Chemin des Dames, qui marqua la naissance de « **l'artillerie Spéciale** » créée en 1916 à l'initiative de Jean-Baptiste Eugène Estienne. Elle sera par la suite rebaptisée « **artillerie d'assaut** ».

Le relatif échec de l'emploi des chars lourds à Berry-au-Bac incitera le général Estienne à se tourner vers un char léger beaucoup plus mobile et facile à construire en grande série.



Char Renault FT-17 France diagramme de l'intérieur

Ce sera le **char Renault FT 17** expérimenté dans la clairière de Champliu. Ce fut le « *Char de la Victoire* ». Ses caractéristiques :

Poids : 7 tonnes - Puissance : 35 CV - Vitesse 7,5 km/h sur 35 km - Blindage : 22 mm
4000 exemplaires fabriqués dans plusieurs versions ...

Sa tourelle était pivotante tous azimuts, le groupe moteur était situé à l'arrière avec des chenilles débordantes à l'avant. L'armement du Renault FT « mâle » était constitué soit d'un canon de 37 mm Puteaux SA 18 à culasse semi-automatique et lunette de visée. L'armement du Renault FT « femelle », le plus réalisé, comportait une mitrailleuse Hotchkiss modèle 1914.

Fin novembre 1916 la fiche technique du futur engin est définie entre le général Estienne et l'industriel Louis Renault avec un blindage à l'abri de la balle perforante de 7,92 mm allemande dite balle "S".

La Direction du service automobile, qui n'a pas été partie prenante dans l'affaire, critique ce projet et veut surtout absolument écarter le général Estienne qui, à ses yeux, "n'est qu'un amateur éclairé". Toutefois les critiques s'éteignent en mai 1917 après les essais menés par des officiers des chars qui viennent de participer à l'attaque de Berry-au-Bac et qui déclarent « Nous concluons donc à l'adoption immédiate du char Renault ainsi aménagé et à sa construction intensive ».

Le général Pétain qui, le 15 mai 1917 remplace le général Nivelle à la tête des armées françaises du Nord et de l'Est, va encore plus loin et demande à ce que l'on porte à 3500 le nombre de chars légers Renault à fabriquer en 1918.

L'épopée des chars

1916 - 1918. Première *utilisation des chars* le 15 septembre 1916 où 49 Tanks anglais Mark I sont engagés dans la bataille de Flers - Courcellette dans la Somme.



En raison d'ennuis mécaniques seuls 9 chars atteindront les tranchées allemandes mais outre leur impact psychologique considérable ils détruiront avec leurs 2 canons de 57 mm des défenses allemandes. Il s'agissait de chars lourds pesant 28 tonnes ou plus.

Le 25 septembre 1916, un tank Mark I seul réduit une position fortifiée allemande à Gueudecour (80360).

L'équipage de 8 soldats avec les 3 mitrailleuses du tank feront 300 prisonniers. Le 20 novembre 1917 à Cambrai ce seront 381 tanks Mark I qui seront engagés.



Les premiers chars français utilisés au combat seront les chars lourds Schneider de 14 tonnes ou les chars

lourds Saint-Chamond de 22 tonnes.



Lents et peu aptes au franchissement d'obstacles, malgré leur canon de 75 mm, leur utilisation

n'apportera pas un avantage décisif lors de la bataille du Chemin des Dames le 16 avril 1917.



Place de la mairie de Bonneuil-en-Valois, le 19 juillet 1918



Georges Clémenceau

dit « **Le Tigre** »

28-9-1841 / 24-11-1929

Président du Conseil

(de face, costume sombre)

Général Henri Mordacq

12-1-1868 / 12-4-1943

Conseiller militaire de

Clémenceau (à gauche en

bottes de cuir)

Général Charles Mangin

6-7-1866 / 12-5-1925

(de dos en bandes

molletières)

René Renoult

29-8-1867 / 30-4-1946

Membre très important de

la Commission des Armées

(à droite en costume gris)

Commune d'Orrouy



Plaque apposée sur le

mur du château

d'Orrouy

Monument érigé dans la clairière de Champlieu

