

Une filière d'évasion d'aviateurs dans nos campagnes.

Le groupe G¹ – Gaston Bouillon.²

Dans un rapport adressé à son supérieur hiérarchique du groupe G, un certain Col. Raymond, Gaston Bouillon (nom de code OXO) déclare avoir été mis en contact avec "Jacqueline" par son ami Jean DECOUX, avenue Paul Héger à Bruxelles. Après une entrevue avec Jacqueline, dans un endroit de Bruxelles dénommé "La Belgika" (sic), Bouillon, qui ne semble pas convaincu, prend tout de même le risque de confier les aviateurs Richard Scott et Rexford Dettre à cette filière

NDR : Mon impression est que Bouillon a utilisé Scott et Dettre comme "cobayes", pour tester la fiabilité de la filière.

Après le départ des deux aviateurs, Bouillon demande une deuxième entrevue avec Jacqueline afin qu'elle lui fournisse un document écrit attestant du passage des aviateurs en Angleterre. Jacqueline esquive mais assure verbalement que les aviateurs sont bien sur le chemin de l'Angleterre. (*Plus tard, Jacqueline³ va tout de même faire parvenir à Bouillon un message signé de Scott et Dettre précisant qu'ils sont sur le point de partir pour l'Angleterre. Ce message est daté du 4 juillet 1944, date laquelle les aviateurs ont été livrés à Jacqueline.*)

Intervient alors Arthur Gilson qui est officier de réserve tout comme Bouillon. Gilson donne à Bouillon sa "parole d'officier" et lui assure qu'il peut faire confiance à "Jacqueline". Cette entrevue a également eu lieu à "La Belgika" à Bruxelles

Gilson est le grand patron de la société (Coloniale ?) INTERFINA et Gaston Bouillon travaille pour cette société.

Convaincu par Gilson et rassuré par le message des aviateurs, Bouillon réunit à son domicile à Villers Saint-Ghislain, les chefs des secteurs 32 et 35 du groupe G. Ces deux secteurs s'étendent de Tournai à Binche. A l'issue de cette réunion, tous considèrent que la filière est fiable.

Dès lors, tous les aviateurs "récupérés" par le groupe G dans ces secteurs, au moins, passeront par la filière "Jacqueline". Ils sont dès lors dans les mains de l'Abwher (ou de la Geheim Feld Polizei) et, après un passage à la prison de Saint-Gilles, envoyés en Allemagne.⁴

¹ Groupe de résistance issu du Cercle du Libre Examen de l'ULB.

² Selon les documents et le témoignage de Mme. Irma Caldow.

³ Jacqueline n'est autre que la traîtresse Florentine Giralt, alias Florie Dings, Annie Dings, maîtresse du traître Prosper Dezitter.

⁴ Consulter le site : <http://www.evasioncomete.org/TxtChenil.html>

Jacqueline a sans doute compris l'importance que Bouillon attache avoir des nouvelles des aviateurs et s'arrangera pour que les autres rédigent également un message, ce que firent Campbell, Pierce, Quirk et McQueen (message daté du 8 août) ainsi que Hillis et Cunningham.

Gaston Bouillon précise que la fréquence des passages, [toutes régions confondues, sans doute] était de 6 à 7 aviateurs par semaine. Le dernier passage organisé par Bouillon a eu lieu le 25 août.

Ce qui est curieux est que Bouillon ne mentionne nulle part l'intervention de Roger Dister dans le cadre des entrevues avec Jacqueline. Il ne dit même pas l'avoir rencontré ou fréquenté

La première entrevue Bouillon/Jacqueline a lieu en mai ; Scott et Dettre arrivent à Tertre vers le 15 juin et partent pour le "Chenil" le 4 juillet ; Que s'est-il passé entre mai et le 4 Juillet ? Y a-t-il eu des passages organisés par Bouillon avant la consultation des chefs de secteurs ? Scott et Dettre ont-ils vraiment été les premiers "clients" de Jacqueline via Bouillon ?

Irma CALDOW.

A l'origine, Irma était courrière pour le groupe G, notamment vers Bruxelles et principalement dans la région de Mons, vers la Louvière et vers Rouveroy, Solre sur Sambre

C'est la chute du B24 de Quirk et Campbell (42-100365) qui a fait d'elle une convoyeuse-ravitailleuse d'aviateur. Elle n'a jamais été une hébergeuse. Elle se "contentait" de déplacer les aviateurs d'une planque à l'autre et de les conduire à proximité du point de rendez-vous.

La récupération des aviateurs de ce B24 est vraiment une affaire de famille.

Georges et Marguerite Caldow étaient plus hébergeurs que convoyeurs.

Voici la liste des aviateurs dont Irma s'est occupée.

Richard Scott; Rexford Dettre; Georges Campbell, Tommy Dowbiggin; Thomas McQueen; Charles Quirk; Donald Swanson; Charles Hillis; Gerry Miller; William Cunningham; Joe Murphy; Thomas Smith; Robert Auda.

Remarques.

Thomas Smith était à Beloeil en mai 1944.

Richard Scott et Rexford Dettre ont séjourné quelques jours à Quièvrain avant d'être pris en charge par le groupe G à Tertre. Ils venaient à pied de Hollande et sont arrivés à Tertre le 15 juin

Gaston Bouillon s'est personnellement occupé des deux Russes

Hugh Bomar, Ronald Wistley et William Ryckman n'ont vraisemblablement pas été pris en charge à Givry et sont inconnus d'Irma.

Alfred Sanders et Harry Walcott étaient hébergés à Saintes, dans la famille de Maurice Vastesaeger, Hameau Trop, n° 5. Une certaine Claire est venue les chercher avec "une grosse voiture noire" le 9 août 1944 vers 15h.

(Bertherand/Fetishoff, je suppose) [Alfred Sanders dans le livre de Willy Felix] Selon Irma Caldow, Dowbiggin, Campbell et Pierce ont été pris en charge ensemble au rendez-vous de la route de Rouveroy, suivit quelques jours plus tard par Quirck et McQueen et enfin Cunningham et Murphy (22 juillet). Nous avons donc trois départs certains au rendez-vous de la route de Rouveroy à Givry.

Il semblerait qu'un autre lieu de rendez-vous fut le domicile de Bouillon à Villers St Ghislain. (d'après Irma Caldow)

De l'équipage du B24⁵, on ne connaît pas la filière qui a permis à Swanson et Hillis de rentrer en Angleterre. Miller est resté planqué à Blaregnies. Irma l'a "déplacé" depuis le château d'Harveng mais ne l'a pas conduit à Blaregnies. Freudenberger et Goewey sont passé par EVA et Comète comme on le sait. Mason (Sq 75, Harveng) déclare être tombé au sud de Mons et avoir été conduit en voiture à Bruxelles en compagnie de deux américains (lesquels ?) après avoir été hébergé chez un instituteur. Peut-on supposer que les aviateurs partaient par groupe de trois ? William Mason fait également partie des "libérés du train fantôme". Quant à Robert Auda et Thomas Smith, Irma se souvient les avoir "déplacés" mais elle ne sait pas d'où ni quand ils sont partis pour le "Chenil".

Bouillon a rencontré Jacqueline. C'est Jacqueline qui venait chercher les aviateurs à Givry. Mais c'est une certaine Claire qui a "ramassé" Alfred Sanders à Saintes, directement chez l'hébergeur. Qui est qui ? Deux femmes différentes ou deux prénoms différents pour une seule et même femme ?

⁶Bouillon a rencontré Jacqueline mais a-t-il rencontré Florentine Giralt ou bien Suzanne Bertherand?

Outre Georges et Marguerite Caldow, la maison de Havay, il existait deux autres planques, très proches de la frontière Française, à hauteur de Rouveroy : un vieux moulin, "chez Marcel" et la ferme de Maria Lecoq. Les lieux exacts me sont inconnus.

Dans le texte de la conférence d'Hellen Campbell (épouse du copilote Georges Campbell) qui a été traduit par Robert Thomas et dont j'ai lu l'original, on trouve un passage assez curieux relatif au départ de Campbell: "*...ils sont pris en charge par trois personnes, une femme se présentant comme la Comtesse*

⁵ Robert Thomas « Les naufragés du ciel » in « les dix clochers », revue du cercle d'Histoire et d'Archéologie de Quevy

d'Oultremont, une jeune fille Hollandaise disant s'appeler Jacqueline et un homme présentant bien qui conduisait la voiture" Pourquoi se faire passer pour la Comtesse? Comment en connaissait-elle l'existence ? La Comtesse d'Oultremont, Madeleine de son prénom, était la tante de Brigitte. Elle habitait à Nouvelles, village dont son mari, le Comte Gaston était bourgmestre. Il est évident qu'elle n'est pas "dans le coup" d'autant plus qu'elle est de ceux et celles qui ont aidé l'aviateur Canadien William Cunningham (Lanc. 75Sq) à Mesvin et qu'elle a tout de même "bricolé" un peu avec Irma. J'ai pu rencontrer la Comtesse à plusieurs reprises et elle m'a toujours donné l'impression d'en avoir fait plus qu'elle ne voulait bien le dire. Femme très intelligente, elle s'est toujours arrangée pour ne pas donner à mes questions les réponses que j'attendais.

Il faut tout de même savoir que pendant la guerre elle occupait un poste au "Secours d'Hiver" et que dans ce cadre elle disposait d'un laissez-passer et de bons d'essence pour sa voiture. Si elle avait fait partie de la résistance, le laissez-passer et les bons d'essence lui auraient largement facilité les choses. La rumeur ou la légende, dans la bouche des "vieux du coin", disent qu'elle appartenait au groupe G, ce qu'elle a toujours fermement nié devant moi. Quant au Comte Gaston, il faisait déguster son meilleur Bourgogne aux officiers allemands (dans son château réquisitionné) afin qu'ils ne s'intéressent pas aux résistants, réfractaires et autres recherchés qu'il cachait dans son grenier ou dans la maisonnette située dans le fond du parc du château. Mais j'ai dit...légende ??????