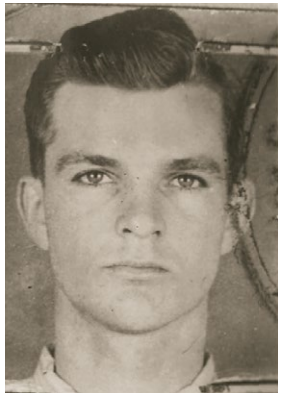
FR

Henriette HANOTTE

nom de guerre "Monique"

Une guide de la ligne d'évasion COMÈTE 1942 -1944



“L’avion a explosé et puis ce fut le silence. Le bas du bombardier B-17 s’était détaché et moi je fus éjecté.

Je n’avais aucune sensation de tomber de plus de 6 100 mètres. Mon visage était brûlé, mes sourcils avaient disparu et je me sentais comme si j’avais attrapé un mauvais coup de soleil.

Et puis j’ai tiré la poignée d’ouverture du parachute. J’ai atterri sur la cime d’un arbre avant de chuter violemment sur le sol me fracturant le pied. Je me suis alors engagé péniblement sur un chemin de terre où j’ai rencontré un petit homme plus âgé qui me conseilla de me cacher dans les fourrés car j’étais déjà recherché.

Il revint le soir pour me mettre en sécurité dans une maison inoccupée des environs.”

De 1941 à 1944, 800 aviateurs alliés, américains, anglais, canadiens, polonais,… tombés sur le sol belge, néerlandais et luxembourgeois, ont été cachés puis exfiltrés vers l’Angleterre par les passeurs du réseau Comète.

Henriette Hanotte, sous le nom de guerre "Monique", accompagna, au péril de sa vie, 135 aviateurs alliés.

Ce carnet retrace son histoire de guide de la ligne d’évasion Comète.

> Une partie de l’équipage du B17 pris en charge par le réseau Comète

Le réseau d'évasion Comète

Le réseau d'évasion "Comète" a été créé en 1941 à Bruxelles par Melle Andrée De Jongh, membre de la Croix-Rouge, alors âgée de 23 ans. Le réseau a aidé, dans un premier temps, des officiers belges, des civils en service secret et des soldats britanniques. Puis "Comète" prendra en charge principalement les aviateurs alliés abattus, leur fera passer la frontière belgo-française et les deux lignes de démarcation en France. Sous la conduite d'un passeur basque, ils franchiront alors les Pyrénées, puis avec l'aide du MI9 britannique – Services Secrets, dept. Evasion – traverseront l'Espagne pour rejoindre Gibraltar d'où ils regagneront la Grande-Bretagne.

Ce sont un peu plus de **3.000 agents et auxiliaires** qui ont opéré pour le réseau Comète. Grâce à eux, mais également aux nombreuses personnes restées anonymes qui ont aidé les membres du réseau, près de **800 aviateurs alliés** ont pu être accompagnés durant l'une ou l'autre étape de leur évasion.

La ligne "Comète" a payé un lourd tribut à la répression : un nombre élevé d'agents connaîtra l'horreur des prisons et des camps de concentration nazis et plus de 200, dont 53 femmes, seront exécutés ou décéderont de maltraitance.

> Itinéraire emprunté par les agents du réseau Comète pour exfiltrer les aviateurs vers l'Angleterre.

Henriette Hanotte, alias Monique

Henriette Hanotte est née le 10 août 1920, à Sépeaux (Yonne - France). Dès sa plus tendre enfance, Henriette, qui est belge, habite à Rumes (Belgique) dans la petite ferme familiale située en bordure de la frontière française où son père exerce aussi le métier de marchand de charbon.

Elle va à l'école primaire de Bachy (France), le village voisin, où elle prend également des cours de violon. Les petits chemins qu'elle emprunte quotidiennement entre Rumes et Bachy n'ont plus de secret pour elle ; elle connaît la frontière comme sa poche, les habitudes du voisinage et l'horaire des rondes des douaniers. Eux-mêmes la connaissent bien, la voyant régulièrement passer sur son vélo avec son instrument de musique.

> Henriette Hanotte

En mai 1940, lors de l'invasion de la Belgique par les Allemands, Henriette, alors âgée de 20 ans, aide des soldats français et anglais à repasser la frontière. À cette époque, ses parents, grands patriotes, tiennent un hôtel et une agence en douane face à la gare de Rumes. C'est un lieu hautement stratégique. Ces circonstances amèneront Henriette à devenir, à partir de 1942, un élément clé du réseau "Comète" sous le nom de guerre "Marie", puis "Monique". Guide de cette ligne d'évasion, elle fait traverser la frontière à des aviateurs américains, anglais, australiens, canadiens, polonais, belges… dont les avions ont été abattus au-dessus de la Belgique, des Pays-Bas ou du Grand-Duché de Luxembourg. "Monique", courant de très grands risques lors de chaque mission, les accompagne à pied, puis en bus jusqu'au train à Lille et de là jusqu'à Paris le plus souvent où d'autres guides les mèneront jusqu'à Gibraltar via les Pyrénées et l'Espagne.

En mai 1944, dénoncée par un traître, elle sera rappelée en Grande-Bretagne pour éviter d'être arrêtée. Elle y recevra une formation de parachutiste et, à son grand regret, ne pourra donc assister à la libération de son village, le premier de Belgique, par l'armée US, le 2 septembre 1944.

Au total, **entre 1942 et 1944**, "Monique" passera avec l'aide de ses proches et connaissances, et surtout avec la complicité indispensable de certains douaniers, **135 aviateurs** :

- **50 aviateurs**
  entre Rumes – Bachy – Cysoing – Lille – Paris
- **45 aviateurs**
  entre Tournai – Hertain – Lille – Paris
- **40 aviateurs**
  entre Mons – Erquennes – Bavay – Paris

Itinéraire d'une guide de la ligne d'évasion Comète

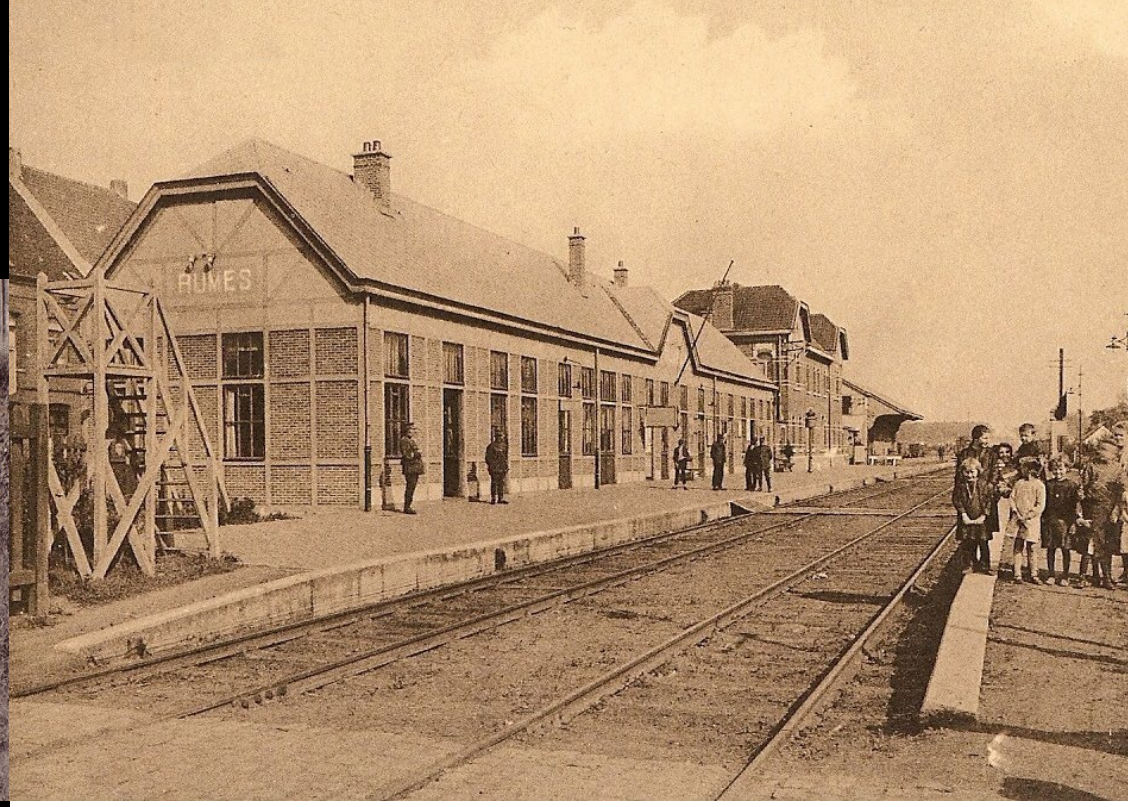
Témoignages d'Henriette Hanotte, "Monique"

> Scène de douane à la frontière - Douaniers et fraudeur – Disposition d'attaque

Mes débuts en tant que guide

En mai 1940, alors que les Allemands avaient envahi la Belgique, deux officiers anglais sont venus demander à mes parents de les aider à rejoindre Lille avant de regagner Dunkerque et l'Angleterre. Ils ne voulaient pas être faits prisonniers. C'était au 13e jour de la guerre. C'est maman qui les a emmenés déguisés en charbonniers. Puis c'est moi qui ai pris la relève pour les suivants que j'emmenais à Lille. Les douaniers, Maurice Bricout, Albéric Houdart et Edgard Naud, me connaissaient bien. Il faut dire que, quand j'étais une gamine, j'allais à l'école à Bachy avec mon frère et je suivais des cours de violon chez M. Narguet. Marie, la fille du douanier Albéric Houdart, était mon amie. J'allais chez elle pour boire le café. Elle m'envoyait voir son père au jardin à qui je demandais où il était en poste et à quelle heure, parce que je voulais passer la frontière le soir ou le lendemain avec deux Américains. J'ai eu la chance d'être copine avec la famille Houdart, mais également avec Agnès Scarlakens et Jeanne Scarlakens qui était mariée avec Edgard Naud, un autre douanier. Sans leur complicité ce n'était pas possible. Jamais personne ne m'a dit : *"Mais où allez-vous ?"*.

> Henriette Hanotte, Charles Carlson, bombardier de l'Air Force exfiltré et Raymonde Hoël, du réseau Comète (Bachy, hiver 1943)



> Rumes - La Gare

La réception des hommes

Quand un avion était abattu en Flandre, souvent dans la région d'Anvers, les pilotes, les opérateurs radio, les navigateurs et les mitrailleurs sautaient en parachutes. Ils cherchaient immédiatement un endroit où se cacher. En général, ils frappaient à la première ferme qu'ils rencontraient.
Le fermier, qui les cachait bien vite dans sa grange, allait chercher le curé ou le maire qui prenait contact avec le réseau "Comète" à Bruxelles.
C'est de là que nous venaient le plus d'hommes.
Dès que les aviateurs arrivaient à Bruxelles, ils subissaient un interrogatoire pour être certain qu'il ne s'agissait pas d'agents doubles ou d'espions.
De Bruxelles, on nous contactait par téléphone pour les personnes à convoyer. Mes parents tenaient un commerce de charbon, l'hôtel de la gare et l'agence en douane juste en face de la gare de Rumes, nous avions donc des contacts avec les Français.

Nombreux étaient les gens qui cachaient nos hommes, les aviateurs. Fin 42, on était débordé, on ne savait plus où les mettre et ma mère me disait : *"Dépêche-toi !"*, il y en avait deux qui partaient et deux qui arrivaient.

> Ancien hôtel de la gare et agence en douane de M. et Mme Hanotte, à Rumes

> *Fausse carte d'identité française de Charles Carlson, aviateur américain*

Les indispensables précautions pour réussir

Ma mission de guide dans "Comète" était de conduire les aviateurs appelés "les enfants ou colis" jusqu'à Paris.

Ils étaient amenés de Bruxelles par un guide. Quand les aviateurs arrivaient chez mes parents à Rumes, ils étaient toujours en civil. Ils logeaient chez nous, à l' "Hôtel de la gare".

Le soir, après le repas, maman leur donnait leur nouvelle carte d'identité française et la carte de travail qui leur seraient demandées lors des contrôles dans les trains. Elle leur apprenait à dire leur nouveau nom, par exemple *"Jean Martin ou Jean Debien"*. Directement ils vous répondaient: *"Je m'appelle Jane Martine"*. *"Non! Ce n'est pas comme ça!"* Et elle leur faisait répéter jusqu'à ce qu'ils le prononcent correctement.

Maman leur expliquait en anglais la marche à suivre en cas de contrôle dans le train. Lorsque je présentais ma carte d'identité et ma carte de travail, d'office ils devaient le faire aussi. Quand la porte du compartiment s'ouvrait, on entendait crier *"Carte d'identité, carte de travail"*. À chaque fois qu'ils voyaient que je prenais mes papiers dans la main, ils le faisaient aussi.

Elle leur demandait aussi de retourner leur poche en leur disant: *"Vous me donnez tout ce que vous avez!"*. Une des premières fois, parce qu'elle sentait que quelque chose n'allait pas, elle s'était permise de regarder leur col de chemise pour les étiquettes.

"Je vais vous préparer des petits morceaux de revues françaises que vous allez plier et mettre dans vos poches, une boîte d'allumettes française, et vous ne devez absolument pas avoir d'objets qui rappellent la Belgique (photos, étiquettes de vêtements, papiers…)". Un jour, un jeune pilote avait gardé sa boîte d'allumettes et voulait conserver le tiroir où il avait collé derrière une photo d'une jeune fille (il était resté presque un mois dans une maison et s'était amouraché d'une jeune personne). Maman lui dit: *"Donnez-moi ça, cela vous reviendra plus tard par la valise diplomatique!"*.

Pour le voyage, maman nous préparait une tartine à chacun, emballée dans du papier à beurre. J'avais toujours peur que ma tartine ne salisse ma poche et celle des aviateurs à qui on aurait pu le signaler. Ils n'auraient pas su répondre parce qu'ils ne comprenaient rien. Ce sont des choses comme cela que l'on risquait de subir parce que le train n'avançait pas, il était souvent mis sur une voie de garage pour laisser passer les convois allemands. Nous étions sur le qui-vive pendant des heures, angoissés durant tout le voyage.

> *Henriette et sa maman, en compagnie de Walter Walington, un aviateur anglais sauvé (devant la gare de Rumes)*

Le déroulement de la mission

Nous partions à pied vers 5 heures du matin de Rumes, à travers les champs pour passer la frontière et rejoindre la chaussée de Lille à Bachy, en France, afin de prendre le bus pour aller jusqu'à Lille et là prendre le train pour Paris où "Jérôme" nous attendait.

À la gare, j'achetais au kiosque trois journaux pro-allemands "Signal". Un pour chacun. Puis j'achetais, sur les conseils de ma mère, mon ticket pour Paris à un guichet, et les deux autres pour les hommes à un autre guichet, de façon qu'en cas d'arrestation, le numéro de guichet ne soit pas le même et attestait ainsi que je n'étais pas avec eux. Sur le quai, il y avait des Allemands. Ils ne nous contrôlaient pas à notre passage et nous laissaient monter dans le train. C'est durant le parcours qu'ils nous contrôlaient.

Une fois montés dans le train, j'essayais toujours de les placer aux fenêtres et comme il y avait beaucoup d'affaires, des sacs, des valises dans le compartiment, ils étaient ainsi éloignés des contrôleurs qui se trouvaient à la porte. J'avais toujours un vieux pain rassis dans mon sac. En cas de contrôle, je disais: *"Je suis allée chercher du pain à la campagne"*. On passe plus facilement en étant une femme.

> *Dans les gares, il fallait toujours redoubler d'attention…*

Une anecdote qui se passe en 1944

Les Américains, ce sont des pilotes, des "messieurs à cravate", pourquoi devraient-ils voyager en 3e classe ? Mais je ne voulais pas voyager en 1ère classe où les risques de se faire remarquer étaient plus grands. Dans ces trains-là, en 3e classe, le temps que les contrôleurs ouvrent la porte, ils sont déjà prêts à aller voir dans le wagon d'à côté, et moi je suis contente lorsqu'ils sont partis".

- Maman me dit : "Mais enfin, tu ne peux pas obéir pour une fois !"

"Écoute maman, tu es ridicule, moi je me plais très bien en 3e classe.
Bon, c'est bon, je vais le faire une fois, mais je le ferai par Mons, la ligne qui passe par Erquelinnes, Bavay, Aulnoye-Aymeries..."

Je vais à Mons, j'achète mon billet puis j'achète les deux autres. Nous montons en 1ère classe. Rien que nous trois. J'en mets un à côté de moi et l'autre à la fenêtre. Je leur donne le journal "Signal", un illustré pro-allemand, rien que de la propagande et des photos. Moi, j'avais le mien. La porte s'ouvre, c'est un Allemand qui monte en 1ère classe !

"Nom d'un chien ! Il me fallait ça !"

À la façon dont il enlève sa casquette et qu'il accroche son manteau, on voit que c'est un officier. Il s'assoit de mon côté, il me regarde deux ou trois fois. L'aviateur avait tout de même pris son grand journal qu'il avait mis devant lui et à qui j'avais dit : "You sleeping !". L'autre c'était comme si c'était mon amoureux puisqu'on était l'un à côté de l'autre. À un moment donné, alors que l'officier allemand était bien installé, il lui prit la fantaisie de s'adresser à celui près de la fenêtre, lui dit en bon français : "Excusez-moi, monsieur, quand vous aurez terminé votre revue, voulez-vous bien me la passer ?". Immédiatement, je lui dis : "Tenez, voilà la mienne !". Puis il regarda mes hommes, ces Américains dont les jambes de pantalon étaient usées au-dessus du genou car, manifestement, le pantalon était trop court. Faute de vêtements, on leur donnait ce que l'on avait. J'ai parfois remonté des manteaux de Bordeaux lors de mes voyages pour pouvoir habiller les suivants. Quand je vois que c'est usé comme ça, je me dis que cet officier allait s'en rendre compte. Mais ce devait être un homme de bureau et nous n'étions rien pour lui. Je me disais intérieurement qu'il se demanderait comment nous avions fait pour être en 1ère classe. J'étais vraiment très inquiète ! Ce coup-ci, je me dis : "À la prochaine station, il va descendre et va dire au chef de gare et aux Allemands : "Ayez l'amabilité de venir demander les papiers des personnes qui sont dans mon compartiment". Il ne bouge pas. On passe l'autre gare ; il ne fait encore rien. Je pense alors qu'il va s'offrir ça en arrivant à Paris ! Je fais signe à mes hommes qu'on arrive à destination. Lui commence à s'habiller et puis s'en va. Je n'ai jamais su pourquoi il n'a rien fait et je ne le saurai jamais ! Que j'ai eu peur cette fois-là ! Mais ce qui est certain, c'est qu'il a bien vu les pantalons troués et qu'il a dû se dire : "Mais que font ces paysans en 1ère classe ?"

> *Le voyage en train était toujours très risqué*

Dénoncée par un collabo belge

Ce jour-là, j'arrive avec trois heures de retard à la gare du Nord à Paris avec mes deux aviateurs.

Je ne retrouve pas mon contact. Il n'y a plus personne pour moi… Que se passe-t-il ? Il faut que j'aille aux renseignements. J'ai mis les deux hommes dans les WC de la gare du Nord le temps d'aller chercher du secours. Je vais à notre refuge rue Rochechouart, et là les rideaux sont tirés. Ce qui veut dire que le dernier qui est sorti a tiré le rideau pour indiquer : *"Ne pas venir, les Boches sont là"*. Le réseau à Paris avait été arrêté.

Je suis revenue rechercher mes deux hommes, enchantés d'avoir vécu quelques heures dans un si bel endroit. Je suis alors partie chez le frère de mon père à Saint-Denis. Je suis reçue par des yeux tout noirs comme ceux de mon papa.
Il me dit : *"D'où sors-tu avec ces gens-là ?"*
(mon parrain ne savait rien de mon engagement dans la résistance).

Après avoir bu le café, j'ai demandé à mon parrain d'aller acheter des billets pour rentrer sur Lille.

Nous avons su par la suite que j'avais été dénoncée par Prosper Dezitter, un jeune belge qui avait changé de camp et était devenu le pire des collaborateurs en faveur des nazis.
Il avait auparavant fait le guide sur Bruxelles - Paris pour une autre ligne. Il m'avait filmée à la gare du Nord. Je devais être arrêtée ce jour-là comme la tête du réseau à Paris.
Mais heureusement pour moi, mon train est arrivé avec trois heures de retard à la gare du Nord car il avait été mis en attente sur une voie de garage pour laisser passer des convois militaires allemands qui étaient prioritaires.
Il y avait eu probablement un changement de l'équipe de garde ou tout simplement ceux qui devaient m'arrêter étaient repartis.
Les moyens de communication n'étaient pas ceux d'aujourd'hui, ce qui m'a sauvée.

> *Libération de Rumes – 2 septembre 1944*

Les services anglais me donnent l'ordre d'interrompre ma mission

Mi-1944, les services anglais ont alors décidé d'arrêter ma mission. *"Vous allez redescendre et aller voir l'attaché d'ambassade à Bilbao"*.
Je suis passée par les Pyrénées, une traversée pénible de huit heures, en silence, dans la nuit. Un voyage épuisant. Une fois là-bas, ils m'ont demandé de partir en Angleterre et j'ai fait le voyage en avion.

Considérée comme militaire anglaise, je devins sous-lieutenant ATS (Auxiliary Territorial Service Special Forces). Je suis passée par l'école "Patriotique School". J'ai eu un commandant belge qui avait compris que je ne pouvais pas rester inactive, ce qui ne me convenait pas.
On m'a envoyée à l'école "d'agent complet" et à l'école de parachutage. Pour retourner en Belgique, m'a-t-on dit, on va vous parachuter à Marche, dans les Ardennes belges et vous serez chargée du ravitaillement des hommes qui sont dans les bois et qu'on ne sait plus rapatrier car les trains ne fonctionnent plus. Finalement mise sous certificat médical, je ne fus pas désignée pour cette mission. Et c'est à cause de cela que je n'ai pas pu assister, à mon grand regret, à la libération de mon village puisque je suis rentrée bien plus tard, fin septembre 1944.

> *Libération de Rumes – 2 septembre 1944*

> *Le 9 mai 2015, « Monique » inaugure le chemin transfrontalier avec MM. Delcourt, maire de Bachy, et Casterman, bourgmestre de Rumes*

Des témoignages de reconnaissance

J'ai convoyé 50 aviateurs par Bachy à partir de Rumes, 45 par Hertain et 40 par Mons. Mon mari (garde-frontière belge, mon amoureux à l'époque) recevait des cartes d'identité françaises pour les aviateurs. Il enlevait les photos des cartes d'identité belges qu'il mettait dans un petit carnet. C'est ainsi que j'ai pu retrouver les personnes que j'ai convoyées durant la guerre. Je ne le savais pas à l'époque. Je possède toujours ce carnet.

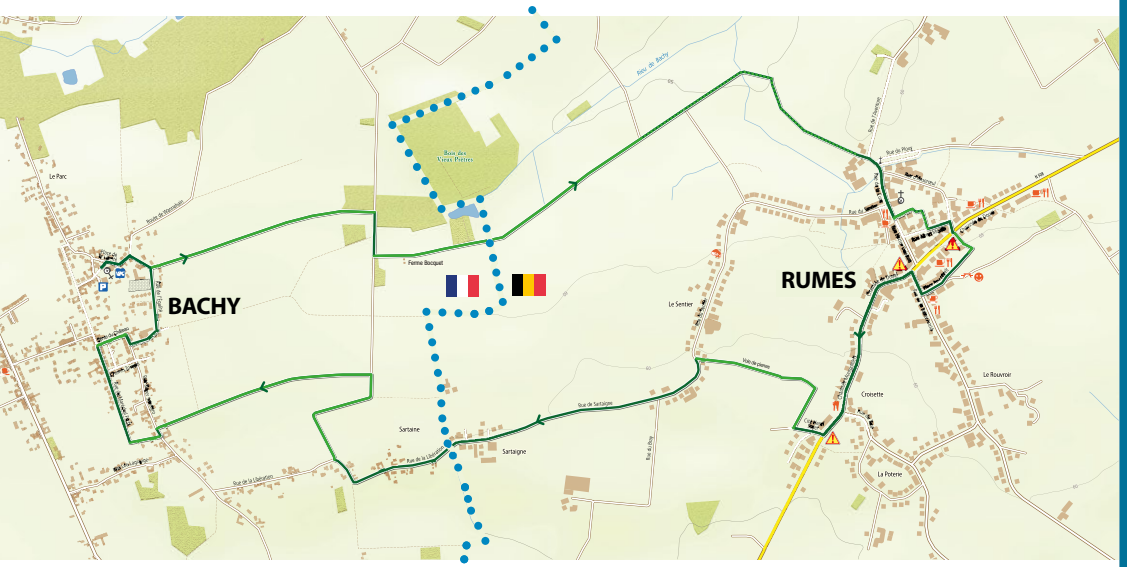
Les Anglais, à leur retour en Angleterre, faisaient un rapport sur tout : leur mission, les circonstances dans lesquelles ils avaient été abattus, comment ils avaient pu rallier la Grande-Bretagne… J'ai pu lire certains de ces rapports où ils indiquaient que je les faisais voyager dans les trains déguisés en curé, en charbonnier avec des sacs à patates, des lapins…

Je reçois encore toujours des courriers des enfants des aviateurs que j'ai convoyés pour regagner l'Espagne. Certains sont venus me voir et m'ont demandé de leur montrer par où je faisais passer leur père pour regagner la France.

> ***"Mme Hanotte, et si c'était à refaire, le referiez-vous ?***
>
> ***Oui, sans hésiter malgré tous les risques !"***

Circuit transfrontalier mémoriel

Dans les pas de Monique



Un circuit transfrontalier mémoriel de 10,7 km vous emmène sur les traces d'Henriette Hanotte, alias Monique.

Au départ de Rumes (ou de Bachy), vous découvrez l'un des chemins d'évasion du réseau "Comète" dont "Monique" a fait partie. Vous marchez dans ses pas et ceux des aviateurs américains, anglais, australiens, canadiens, polonais, français, belges… empruntant, au travers de vastes plaines, les petits sentiers des fraudeurs de Rumes à Bachy.

Dans les pas de "Monique", profitez de cette campagne authentique avec ses paysages de terre argileuse qui n'ont presque pas changé depuis.

Carte du circuit de randonnée disponible à l'Administration communale de Rumes, à la Mairie de Bachy, à l'Office du Tourisme Pévèle Carembault (Mons-en-Pévèle) et sur VISITWAPI.BE

Plus d'informations

Administration communale de Rumes
Place, 1
BE-7618 Taintignies
00 32 69 64 81 65
www.rumes-online.be

Mairie de Bachy
Place de la Liberté, 13
F-59830 Bachy
00 33 3 20 79 66 21
www.mairie-bachy.fr

Maison du Tourisme de la Wallonie picarde
Quai Saint-Brice, 35- BE-7500 Tournai
00 32 69 78 98 16
www.visitwapi.be

Office de tourisme Pévèle Carembault
50, place du 19 Mars 1962
F-59246 Mons-en-Pévèle
00 33 3 20 34 72 65
www.tourisme.pevelecarembault.fr

Remerciements :

Ce carnet d'Histoire n'aurait pu être édité sans les financements Interreg France-Wallonie-Vlaanderen et le dynamisme et la collaboration de nombreux intervenants :

- pour la commune de Rumes : Michel Casterman, bourgmestre, et Bernard Leclercq.
- pour la commune de Bachy : Philippe Delcourt, maire, Régis Doucy, 1er adjoint, et des membres du cercle des Souvenirs (Jacki Naud, Jacques Van Butsèle).
- pour le réseau Comète : Brigitte D'Oultremont, présidente de "Ligne Comète Line – Remembrance".

Notre gratitude aussi à toute l'équipe de la Maison du Tourisme de la Wallonie picarde pour son aide efficace et pour son investissement dans ce projet transfrontalier.

Un merci tout particulier à Henriette Hanotte pour son témoignage et son aide très précieuse.

PRIX : 3€ TTC

9 782930 983011

BACHY RUMES

Maison du TOURISME Wallonie picarde

Pévèle Carembault COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

le cercle Souvenirs

Interreg France-Wallonie-Vlaanderen

UNION EUROPÉENNE EUROPESE UNIE

Micro-projet | Microproject

Monique

E.R. : N. Plouvier – Maison du Tourisme de la Wallonie picarde • Édition 2018 • Impression : FG Arts Graphiques - 650 exemplaires • Photos : © Mairie de Bachy, Administration communale de Rumes, Ideta-DDTSC •

Ce carnet d'histoire n'est en aucun cas contractuel. Les erreurs, omissions ou modifications ultérieures ne sauraient engager la responsabilité de l'éditeur.

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional