

LES FILLERIN, UNE FAMILLE ENGAGÉE TRES TÔT DANS LA RÉSISTANCE

Dossier documentaire réalisé par Laurent Seillier.

Professeur missionné à La Coupole, Centre d'Histoire et de Mémoire du Nord -Pas-de-Calais.

Les FILLERIN sont sans doute une famille particulière dans le microcosme renticois. Le père, **Norbert**, est un fils de bourgeois parisien, original en diable, engagé volontaire durant la Grande Guerre, fait prisonnier en 1917 au Chemin des Dames. 1919 le ramène à Paris où il se forge une large culture, un peu confuse d'ailleurs, en fréquentant assidûment les bancs de la Bibliothèque Nationale. Il épouse au milieu des années vingt **Marguerite CADET**, fille de Renty et s'installe dans la commune en tant qu'agriculteur (spécialité apiculture), peut-être plus par conviction royaliste - il milite dans les rangs de l'Action Française - que par véritable conviction : trois enfants naissent rapidement, **Geneviève, Monique, Gabriel**.

Surviennent la guerre, la mobilisation. Au moment de l'invasion de 1940, Norbert se retrouve à Renty. Il n'accepte pas la défaite, car sa germanophobie est profonde. Anglophile de toujours, il veut poursuivre le combat. Ne pouvant gagner l'Angleterre, il tente d'agir à Renty même. Il aide tout d'abord, secondé par Albert GOMMEAUX, de Fauquembergues, des soldats français à regagner leur domicile. A l'automne 1940, il repère deux individus au comportement étrange dans la campagne de Renty : il s'agit de deux soldats Britanniques hébergés chez Vincent ANSEL, un fermier de la localité. Il décide de leur venir en aide, d'autant plus qu'il a su repérer, dans le village, de bonnes volontés qui pensent comme lui. Parmi celles-ci, l'abbé PENIN, curé de la paroisse, le jeune René ROCHAS qui ne cache guère son patriotisme et son gaullisme, quelques autres encore, dont les PERROY de Wicquinghem. En décembre 1940, Norbert, en quête d'une solution d'évacuation pour ses deux Britanniques, décide de les conduire au Consulat américain de Lyon, en zone non occupée. Le voyage est long, parsemé de difficultés : il faut franchir la Somme, frontière imperméable de la zone interdite, loger à Paris où il trouve le concours d'Ulysse DEBAS, un cafetier originaire de Renty, franchir encore la ligne de démarcation. Les « colis » arrivent sans encombre à Lyon : un agent britannique de l'I.S., en embuscade au Consulat, invite notre Norbert à poursuivre sa quête de Britanniques dans le Nord ; une adresse lui est donnée, celle du révérend Donald CASKIE, un Ecossois qui dirige une mission à Marseille.

De retour dans le Pas-de-Calais, Norbert recherche les Britanniques, en trouve, les confie au jeune Michel PERROY, désireux de rejoindre de Gaulle à Londres - il n'y parviendra pas - , mais il peut atteindre Marseille, non sans avoir été inquiété, en zone soi-disant libre, par la police de Vichy. Printemps 1941 : le réseau d'évasion, aux ordres de Garrow - par la suite, du commandant Pat O'Leary - s'organise. Norbert Fillerin est intégré dans le groupe de Saint-Omer, en liaison avec Désiré DIDRY et Alfred LANSELLE. C'est le temps de la récupération des premiers pilotes abattus (LOCKARD, MILL, NITELET). Ceux-ci sont conduits, parfois après rétablissement, vers le Centre de Saint-Omer. Ensuite, la filière les mène à Lille, Abbeville, Paris, Marseille, les Pyrénées, l'Espagne. Hélas ! le convoyeur attiré, Harold COLE, sergent britannique, trahit vers le mois de novembre, dénonce ceux qu'il connaît, dont DIDRY et LANSELLE, arrêtés le 7 décembre 1941. Le réseau est, pour une première fois, démantelé.

Dans le premier semestre de 1942, Fillerin n'a plus de contact avec le réseau, mais ne reste cependant pas inactif. Avec les PERROY, René ROCHAS, il fonde le commando K6, s'évertue à récupérer des armes, à les cacher. René ROCHAS sera inquiété par un gendarme de Fauquembergues pour cette activité. Visite à Renty d'un agent du réseau Confrérie-Notre-Dame du célèbre REMY, à la recherche de terrain d'atterrissage. Il a été affranchi par LOCKART. « Impossible, lui répond Fillerin, trop

Brochure CNRD – Dossier complémentaire en ligne

d'Allemands dans la région ! ». Ce n'est qu'en juillet 1942 que le contact est renoué avec le réseau Pat. Un agent marseillais, Louis-Henri NOUVEAU, dit *Saint-Jean*, rencontre Norbert à deux reprises durant l'été, en mission qu'il se trouve pour reconstituer le réseau dans le Nord de la France. Fillerin devient un élément central pour le Nord et même pour la zone occupée. Il contacte alors le groupe HAVET de Lumbres, prospecte jusqu'en Bretagne. Il récupère les pilotes, les convoie ou les fait convoier jusqu'à Marseille (Michel PEROY est sollicité pour cet exercice), multiplie les déplacements en France. Dans le secteur de Fauquembergues, il peut compter sur de nombreux concours, à Renty (abbé PENIN, la famille ANSEL, - René ROCHAS s'est réfugié à Coupelle-Vieille), à Fauquembergues (les docteurs DELPIERRE et DUFOUR, les garagistes LEFEBVRE, BAUDE, DUTEMPLE, le libraire FAYOLLE), à Saint-Martin d'Hardinghem (l'instituteur Yves BOCHENT, le meunier et maire LECOINTE), à Verchin (l'admirable Raymond BOULET qu'il emmène à l'automne 42 pour liquider un collaborateur à Toulouse, etc..).

Cette grande période de l'activité de Norbert Fillerin se termine le 5 mars 1943. La Gestapo est parvenue à infiltrer le réseau par un de ses agents français, Roger LE NEVEU, qui accomplit son œuvre de destruction. Norbert Fillerin qui a découvert la trahison du personnage tente de l'éliminer, mais n'y parvient pas. L'arrestation des membres éminents du réseau Pat O'Leary s'effectue en deux temps. Le sort de **Norbert** sera classique : interrogatoires sous torture rue des Saussaies, internement à Fresnes, **déportation à Hradisko** où il sera libéré par les Russes au début de mai 1945.

A Renty, la famille Fillerin (Marguerite, les filles) récupèrent toujours les pilotes, mais ne sait plus comment les évacuer. Une solution est trouvée en juillet 1943, par l'intermédiaire d'agents du réseau *Bordeaux-Loupiac* (Bob MERLIN, Joe BECKER) qui fonctionne sur Frévent, Arras, Paris : trois convois sont ainsi réalisés jusqu'à la fin 1943. A cette époque, la Résistance s'étoffe, se structure et le groupe de Renty- Fauquembergues s'affilie à l'OCM. Les contacts restent suivis avec le groupe HAVET de Lumbres, avec Raymond BOULET de Verchin. Le 30 décembre 1943, le groupe de Lumbres, infiltré par un agent de l'Abwehr III F de Lille, est arrêté. Les interrogatoires musclés de certains de ces membres conduisent probablement à d'autres arrestations : le 8 janvier 1944, **Marguerite Fillerin** est arrêtée à son tour. Condamnée à mort, elle verra sa peine commuée en travaux forcés et sera **internée en Allemagne**.

Quoi qu'il en soit, Geneviève et Monique, leurs deux filles, poursuivent l'action, avec l'aide de leur grand-mère. Les pilotes qui sont abattus sont toujours recueillis, et ils sont nombreux en ce début de l'année 1944, quand se développent l'opération *Crossbow* (attaque des rampes de lancement) et le bombardement systématique du Nord, en liaison avec le futur débarquement. Difficile pourtant après les arrestations de renouer des contacts. C'est possible cependant, sans doute par l'intermédiaire des survivants de l'OCM qui travaillent dès lors pour le renseignement avec le réseau Hunter-Nord, dirigé dans le secteur par André ROBIN d'Aire-sur-la-Lys^[1]. Par son activité multiforme, ce dernier est en cheville avec un réseau d'évasion (lequel ?), ce qui permet l'évacuation des pilotes tombés en janvier dans le canton d'Hucqueliers. En juin 1944, après le début de l'offensive V1, trois pilotes abattus parviennent chez Fillerin : ils y resteront jusqu'au moment de la Libération en septembre, assistant sans doute aux actions des enfants, impliqués dans les F.F.I. locaux (Jules LECOMTE, tué au Bois Guillaume le 7 septembre 1944, Roger SANTUNE, etc..)

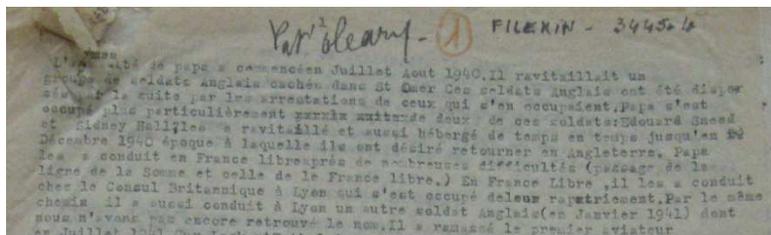
Norbert et Marguerite Fillerin sont revenus des camps nazis. Norbert est mort, aveugle, en 1977, Marguerite en 1980 ; leur fille Geneviève est décédée quelques mois après sa mère.

René Lesage

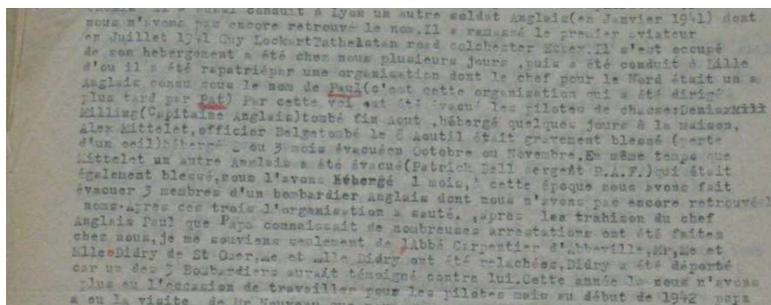
Comité d'Histoire du Haut-Pays.

Brochure CNRD – Dossier complémentaire en ligne

Extraits du dossier Fillerin conservé au Service Historique de la Défense. Rapport de Geneviève Fillerin sur l'activité de la famille.

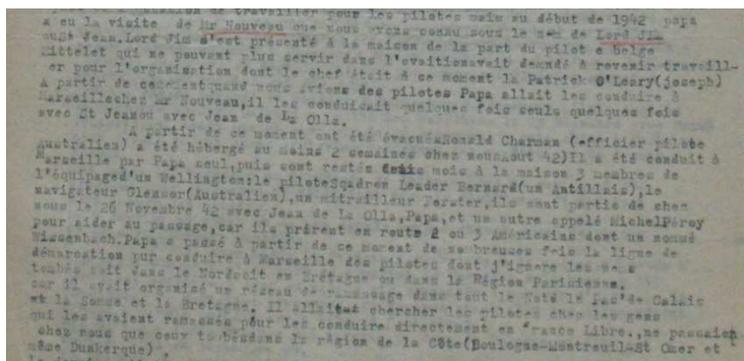


« L'activité de papa a commencé en juillet-août 1940, Il ravitaillait un groupe de soldats anglais cachés dans Saint-Omer. Ces soldats ont été dispersés par la suite à cause des arrestations de ceux qui s'en occupaient. Papa s'est occupé plus particulièrement de deux de ces soldats : Edouard Smeed et Sidney Hall. Il les a ravitaillés et aussi hébergés de temps en temps jusqu'en décembre 1940 époque à laquelle ils ont désiré retourner en Angleterre. Papa les a conduits en France libre après de nombreuses difficultés (passage de la ligne de la Somme et celle de la France libre). En France libre, il les a conduits chez le Consul Britannique à Lyon qui s'est occupé de leur rapatriement. Par le même chemin il a aussi conduit à Lyon un autre soldat anglais (en janvier 1941). Il s'agit de A Chellingworth. »



« Il a ramassé le premier aviateur en juillet 1941, Guy Lockart, Tathelstan road Colchester Essex. Il s'est occupé de son hébergement, a été chez nous plusieurs jours, puis a été conduit à Lille d'où il a été rapatrié par une organisation dont le chef pour le Nord était un anglais connu sous le nom de Paul (C'est cette organisation qui a été dirigée plus-tard par Pat). Par cette voie, ont été évacués les pilotes de chasse Denis Crowley Milling (capitaine anglais) tombé fin août, hébergé quelques jours à la maison, Alex Nitelet, officier belge tombé le 8 août. Il était gravement blessé (perte d'un œil) hébergé 2 ou 3 mois évacué en octobre ou novembre. En même temps que Nitelet un autre anglais a été évacué (Patrick Bell, sergent RAF) qui était également blessé, nous l'avons hébergé un mois. À cette époque, nous avons fait évacué 3 membres d'un équipage anglais dont nous n'avons pas encore retrouvé les noms. Après ces trois, l'organisation a sauté, après la trahison du chef anglais Paul que papa connaissait. De nombreuses arrestations ont été faites chez nous (ici l'organisation). Je me souviens de l'abbé Carpentier d'Abbeville, M., Mme, Melle Didry de Saint-Omer. »

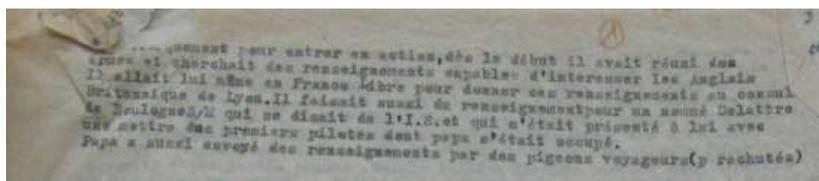
Brochure CNRD – Dossier complémentaire en ligne



« Mais au début de 1942, papa a eu la visite de M Nouveau que nous avons connu sous le nom de Lord Jim ou St Jean. Lord Jim s'est présenté à la maison de la part du pilote belge Nitelet qui ne pouvant plus servir dans l'aviation avait demandé à revenir travailler pour l'organisation dont le chef était à ce moment Patrick O'Leary (Joseph). À partir de ce moment, quand nous avions des pilotes, papa allait les conduire à Marseille chez M. Nouveau. Il les conduisait quelques fois seul, quelques fois avec St Jean ou avec Jean de la Olla.

À partir de ce moment, Ronald Charman (officier pilote australien) a été hébergé au moins deux semaines chez nous (août 42). Il a été conduit à Marseille par papa seul, puis sont restés deux mois à la maison 3 membres de l'équipage d'un Wellington : le pilote squadron leader Barnard (antillais), le navigateur Glensor (australien), un mitrailleur Forster. Ils sont partis de chez nous le 26 novembre 42 avec Jean de la Olla, papa, et un autre appelé Michel Péréy pour aider au passage car ils prirent en route 2 ou 3 américains dont un nommé Wissembach. Papa a passé, à partir de ce moment, de nombreuses fois la ligne de démarcation pour conduire à Marseille des pilotes dont j'ignore les noms tombés soit dans le Nord, soit en Bretagne, soit en région parisienne car il avait organisé un réseau de ramassage dans tout le Nord – Pas-de-Calais, la Somme et la Bretagne [...].

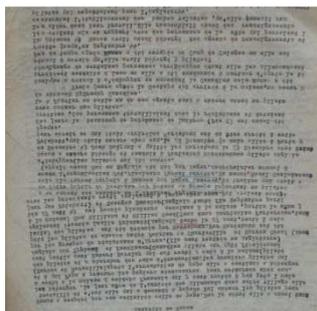
Le dernier pilote que papa a passé est le norvégien Thor Waerner en novembre 1942. »



« Dès le début (de l'occupation), papa avait réuni des armes et cherchait des renseignements capables d'intéresser les Anglais. Il allait lui-même en France libre pour donner ces renseignements au consul britannique de Lyon. Il faisait aussi du renseignement pour un nommé Delattre de Boulogne-sur-Mer qui se disait de l'I.S et qui s'était présenté à lui avec une lettre des premiers pilotes dont papa s'était occupé.

Papa a aussi envoyé des renseignements par des pigeons voyageurs (parachutés). »

Brochure CNRD – Dossier complémentaire en ligne



« Après l'arrestation de papa, maman a continué à héberger des pilotes et à chercher des voies d'évacuation.

Sont passés :

Robert Barclay (pilote anglais, resté 2 mois)

Ken Windsor (canadien) tous deux évacués par Arras (Rosine Witton du réseau Comète)

Puis les pilotes de chasse :

Warren Graff

André Poirier évacués à Paris chez les Maréchaux.

Puis toujours par les Maréchaux :

Leslie Prickett (anglais, resté un mois)

William Wood et Eugène Williams (équipage forteresse volante, américains, plusieurs semaines à la maison partis avec Prickett,

Georges Boucher

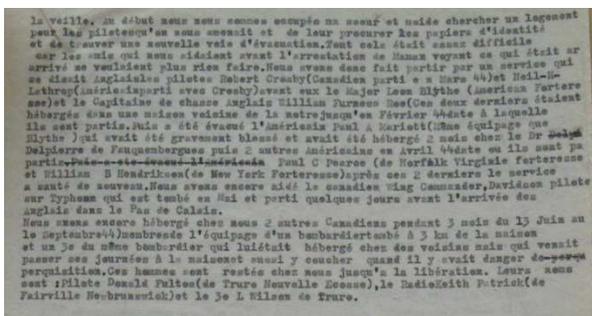
Tous les quatre ont été évacués (Bordeaux Loupiac)

[...]

Maman a encore hébergé et conduit à Paris chez les Maréchaux un pilote anglais John Daly [...]

Le 28 décembre 1943, beaucoup de personnes de Lumbres ont été arrêtées. Ces personnes travaillaient dans la résistance et devaient nous amener des pilotes. Le 4 janvier, un de ses agents nous a encore amené un pilote de chasse canadien Robert Crosby,

Trois jours après, la Gestapo est arrivé à la maison, ma sœur a réussi à s'échapper en emmenant le canadien mais maman a été arrêtée, conduite à Loos où elle a été condamnée à mort.[...] Peu de temps après elle a été envoyée à Cologne. En automne 43, maman avait aussi hébergé des agents de renseignements [...]. Elle rassemblait aussi des renseignements concernant les bombes volantes, qu'elle passait aux pilotes rentrant en Angleterre. »



« Au début, nous nous sommes occupées ma sœur et moi de chercher un logement pour les pilotes qu'on nous amenait et de leur procurer des papiers d'identité et de trouver une nouvelle voie d'évacuation. Tout cela était assez difficile car les amis qui nous aidaient avant l'arrestation de maman voyant ce qui était arrivé ne voulait plus rien faire. Nous avons donc fait partir par un service

Brochure CNRD – Dossier complémentaire en ligne



Geneviève (à gauche) et Monique et Marguerite Fillerin entourant trois membres d'équipage d'un bombardier Wellington (Foster, Barnard et Glensor). La photographie a été prise en septembre 1942 au moment où des clichés sont réalisés pour la confection de faux papiers. Les trois hommes parviendront à rejoindre le Royaume-Uni grâce au réseau Pat O'Leary dont Norbert Fillerin est l'une des chevilles ouvrières.



Le pilote norvégien Tom Waerner entouré de la famille Fillerin en novembre 1942.

Brochure CNRD – Dossier complémentaire en ligne



Juin 1943, La famille Fillerin accompagnée de Robert Barckley et de Ken Windsor.



Les aviateurs Don Fulton, Benny Wilson, Keith Patrick avec la famille Fillerin. Ces trois pilotes canadiens retrouvent leurs compatriotes au moment de la libération du Pas-de-Calais en septembre 1944.

Brochure CNRD – Dossier complémentaire en ligne



Norbert Fillerin entouré de ses deux filles, Geneviève et Monique, et de son fils Gabriel en 1945.