

Située sur la rive droite de l'Escaut, l'agglomération anversoise compte environ 500.000 habitants répartis sur Anvers-Ville, et les faubourgs de Hoboken, Wilrijk, Borgerhout, Deurne et Merksem. Le fleuve, large de 300 à 500 mètres, est bordé sur la rive droite par des quais, des hangars et le port pétrolier. Un tunnel pour piétons et un tunnel routier relie Anvers à la rive gauche.

Le port proprement dit, s'étend au nord-ouest sur 1400 hectares. Il est relié au fleuve par les écluses, citées du sud au nord, Bonaparte, Kattendijk, Royers et Kruisschans, ainsi qu'au canal Albert. Il comprend 48 kilomètres de quais, 74 hectares de hangars, 12 cales sèches, 800 kilomètres de rails et 632 grues. La capacité de manipulation est de 90.000 tonnes par jour. 800.000 tonnes de pétrole peuvent y être stockées <sup>(110)</sup>.

Le canal Albert et, plus au nord, les agglomérations de Ekeren, Wilmarsdonk, Oorderen constituent des points forts d'où l'ennemi peut menacer les installations portuaires. Il faut donc éviter qu'elles ne restent entre ses mains une fois le port conquis.

Enfin, pour permettre l'accès au port, il faudra libérer l'estuaire de l'Escaut, c'est-à-dire, conquérir la Flandre Zélandaise au sud, Zuid-Beveland et Walcheren au nord.

En vertu de la mission qui lui est confiée, le commandement autonome d'Anvers doit prendre les mesures pour assurer un libre accès au port, empêcher la destruction des quais, garder intactes les écluses, les installations pétrolières et de force motrice, éviter la destruction ou l'enlèvement du matériel flottant et maintenir ouvert le grand tunnel. C'est à quoi il va s'employer en collaboration avec les mouvements de Résistance qui sont en rapport avec lui.

Les renseignements concernant les bateaux bloqueurs et les différents travaux préparatoires exécutés par les Allemands étaient fournis par un personnel recruté dans les services du port.

Un bateau de 300 tonnes amarré à hauteur du *Liefkenshoek* contenait de l'explosif destiné à couler les navires qui se seraient trouvés au port au moment où les Allemands l'abandonneraient. Il était, en outre, chargé de mines fluviales affectées à la pose d'un barrage à hauteur de Lillo. Les

(110) H. BERNARD, *Guerre totale et guerre révolutionnaire*, t.III : *Le reflux et l'effondrement de l'ordre nouveau (novembre 1942-acût 1945)*, Atlas, Bruxelles-Paris, 1975, croquis 245.

dispositions étaient prises pour le neutraliser; notamment, du personnel spécialisé était sur place pour le faire couler à condition que le matériel adéquat fut disponible. Londres en fut avisé <sup>(111)</sup>.

Cinq bateaux bloqueurs se trouvaient au port. Dans la nuit du 6 au 7 juin, ils furent lestés d'environ 1.000 tonnes de ciment, pierrailles et d'une charge explosive. Ils furent ensuite amarrés dans le fleuve le long des quais. On prit des mesures analogues pour le bateau de 300 tonnes. De même, des bateaux se trouvaient aux chantiers Boël à Temse, Cockerill à Hoboken, la *Mercantile Marine Engineering* dans le port que les Allemands auraient pu utiliser comme bateaux bloqueurs étaient surveillés; le personnel avait comme mission d'intervenir à la première tentative et de les déplacer. Londres fut également tenu au courant <sup>(112)</sup>.

En ce qui concerne le balisage et les feux de rive, le chef hydrographe du port tenait à jour des cartes destinées à renseigner le commandement allié.

On avait pensé, à juste titre, que la présence d'un pilote du port dans les rangs alliés leur en faciliterait l'accès. Celui-ci avait donc été désigné pour rejoindre Londres. On ignore pour quelles raisons, mais cette décision ne se traduisit pas dans les faits. Il nous faut, à ce sujet, revenir quelque peu en arrière. *Iago* avait déjà envisagé cette solution comme en témoignent certains messages échangés avec Londres; début avril 1944, le processus était déjà bien engagé <sup>(113)</sup>. Pourquoi n'y fut-il pas donné suite ? La question reste posée. L'avant-veille de son départ pour Londres, *Iago* envoya le message suivant : « 21.04.44. Counter scorching and pilot handed over to AB. rpt. AB ». Le problème devenait donc, à ce moment, de la compétence de l'Armée Secrète. Nous trouvons trace dans les messages échangés ultérieurement entre Bruxelles et Londres de cette préoccupation. Le message n° 9

(111) Message n° 57 du 8.VI.1944 (CDH, *Messages échangés entre Londres et l'AS*) : « Suite votre neuf sept voici rapport succinct sur port d'Anvers. Point. Accès libres jusqu'à frontière praticables pour navires six à sept mètres tirant d'eau. Point. Spits trois cents tonnes chargé d'explosifs et mines fluviales amarré trois cents mètres sud débarcadère Liefkenshoek. Point. Dispositions prises pour faire sauter moment opportun si patelles demandées arrivent. A suivre. »

(112) Londres était tenu au courant par l'AS, comme en témoignent les messages n° 34 du 15 août, 51 du 21 août, 70 et 71 du 29 août. N° 34 du 15 août : « Blockships repérés à Anvers. Emplacement 1° quai 19. 2° entre Stern et Pilotage. 3° Entre Pilotage et Kattendijk. 4° Mercantile Nord. 5° Suivra. Superstructures en grande partie enlevées. En construction, susceptibles servir blockships. Aux chantiers Cockerill 3, aux chantiers 2. » (Le dernier chantier n'est pas mieux indiqué); N° 51 du 21 août : « ...si recevons mines magnétiques, explosifs et armes vainement réclamées, mesures prises pour les couler sur place. »; Les autres messages indiquent les déplacements de ces *blockships*.

(113) Messages échangés entre *Iago* et Londres (UFAS, *Agents de la Sûreté de l'Etat*, 37a) : « From *Iago*, 01.04.44 : Prière donner ligne évacuation pilote Escaut actuellement en activité. Réponse immédiate ou prévenir délais... »; « To *Iago* 04.04.44 : Send pilot to Montluçon same address and pasord as given to you. Stop. Advise us departure date. Stop. He must take name of mister pilot. »

du 19 mai signale que le pilote demandé part pour Londres; on demande un contact à Paris. Il ne semble pas que Londres donna suite puisque un second message, le n° 68 du 27 juillet, contient la proposition d'envoyer un pilote et demande les contacts en Belgique ou dans le nord de la France (114).

Dialogue de sourds ? le 31 juillet 1944, Londres demande au commandant de l'AS si le pilote dont question dans le n° 68 du 27 juillet est bien le même que celui annoncé dans le message du 19 Mai auquel la 2ème Direction a répondu le 27 mai en donnant l'adresse du contact à Paris. Le 16 août, Londres réitère et prie le commandant de l'AS de répondre au message du 31 juillet et de lui dire si le pilote est parti (115).

Les Allemands procédèrent le 14 août au matin aux préparatifs de destruction systématique des quais (116). Le 14 donc, ils entreprirent la construction de logements pour charges explosives derrière les murs des quais. Ces logements étaient constitués de puits en éléments de tubes en béton de 7 mètres de profondeur; ils étaient distants d'environ 80 mètres; 7,50 mètres séparaient la face libre des murs du quai de l'axe du tube. Les charges devaient être de l'ordre de 80 kilos. Londres sera mis au courant (117).

Les responsables du port ayant repéré rapidement que les tubes étaient fabriqués par une entreprise hollandaise, prièrent l'entrepreneur de vider les lieux. On incita en même temps les ouvriers à ne pas continuer le travail.

Les écluses, les installations pétrolières et de force motrice étant solidement gardées par les Allemands, le travail préparatoire dut se limiter à la recherche d'informations.

Un accord fut conclu avec les deux firmes qui possédaient du matériel flottant pour qu'il fut amené en un endroit où il échapperait à la surveillance directe des Allemands. Son camouflage était préparé et le personnel de bord instruit sur la manière de couler les bâtiments pour qu'ils soient facilement récupérables au cas où les Allemands tenteraient de s'en emparer.

(114) Voir n. 111.

(115) Message à *Osrice* via *Lockett* du 31.VII.1944 et à *Osrice* via *Handbag* du 18.VIII.1944 (CDH, Archives 2ème Section du MDN, T3).

(116) Le message 58 du 8.VI.1944 précise effectivement : «...quais, écluses, installations force motrice aucun préparatif destruction décelé. Equipes prévenues pour éventuellement neutraliser...» (CDH, Messages échangés entre Londres et l'AS).

(117) Deux messages seront expédiés les 15 et 29 août. Le second, portant le n° 71 précisera : «...Quais entre Kattendijk et Tanks petrole, puits préparés à 6 mètres parement, profondeur 7m25, distance 80m. Semblent devoir contenir 100 Kgs d'explosifs» (*Ibidem*).

Des équipes spéciales avaient reçu mission d'amener le matériel lourd (grues de 175 tonnes avec 6 mètres de levée) en des endroits d'accès relativement difficile et où la défense à terre pouvait intervenir aisément.

En ce qui concerne le grand tunnel (tunnel routier), les Allemands avaient prévu de détruire les accès à la fois par explosion et par inondation. La destruction par explosion était prévue au moyen de deux séries de charges disposées à l'accès ouest; elles étaient commandées par deux postes installés à raison d'un sur chacune des rives. L'inondation était envisagée en reliant la rive droite du tunnel aux égouts de la ville. Les mesures suivantes furent adoptées par le commandement autonome. Les conducteurs des postes de mise à feu de la rive droite furent sectionnés; un accès fut ménagé sur la rive gauche pour permettre le sabotage éventuel du dispositif. Les orifices mettant en communication les égouts de la ville avec le tunnel furent murés.

On se borna à surveiller les préparatifs faits par les Allemands dans le tunnel pour piétons.

## L'ACTION

Deux facteurs se sont conjugués pour assurer le *counterscorching* du port d'Anvers. D'une part, la progression foudroyante des blindés britanniques a jeté le désarroi chez l'adversaire et l'a empêché de réagir à temps. D'autre part, grâce aux mesures étudiées et prises par le secteur autonome d'Anvers de l'AS, les conditions ont été réunies pour permettre aux groupements de Résistance d'agir efficacement dans le cadre de cette action des troupes britanniques.

A partir de sa tête de pont de Vernon sur la Seine, le XXXème corps britannique, dès le 30 août, fonce vers le nord, occupe Bruxelles le 3 septembre; le lendemain, les premiers éléments de la 11ème division blindée approchent d'Anvers.

La collaboration entre ces groupements existait déjà au sein du «Comité de Défense de l'Armée de Belgique»<sup>(118)</sup>. Ce comité se muera, le 5 septembre, en «Comité de Coordination» si on se réfère au document précité<sup>(119)</sup>: «Le comité appelé jusqu'à présent Comité de Défense eut quelque peine à se muer en Comité de Coordination». Le 5 septembre donc eut lieu la première d'une série de réunions qui se tiendront régulièrement jusqu'au 26 octobre 1944<sup>(120)</sup>.

(118) Comme n. 98

(119) Comme n. 98.

(120) Comité de Coordination des groupements de résistance de la province d'Anvers. 1. *Rapport des activités du 9 septembre au 26 octobre 1944* (CREHSGM, *Libération d'Anvers*, W12, II F, 1).

Le Comité est placé sous la présidence de Norbert Laude. Celui-ci reprend donc des activités interrompues par son arrestation <sup>(121)</sup>. Au début tout au moins, son état de santé ne lui permettra pas d'assumer pleinement ses responsabilités. Le professeur Van Dyck assurera l'intérim.

Les statuts de ce Comité seront précisés lors de la réunion du 7 septembre <sup>(122)</sup>. Il groupe les représentants de cinq mouvements reconnus : AS, MNR, *Witte Brigade*, groupe *G* et FI. Il se charge de la coordination entre ces groupements de Résistance d'une manière générale et centralise les relations avec les autorités civiles et militaires. Il s'occupe plus particulièrement du maintien de l'ordre, des intérêts de la population. Chaque membre s'engage à ne prendre aucune action d'initiative sans l'accord du Comité.

Par contre, le lieutenant Reniers ayant signalé qu'il était en contact avec l'autorité anglaise qui le reconnaissait comme commandant pour Anvers, le Comité lui confia la tâche exclusive de conduire les opérations militaires. Il prit donc le commandement des forces combattantes des différents mouvements de Résistance représentés au sein du Comité de Coordination.

En résumé, le Comité de Coordination continue la tâche du Comité de Défense orientée plus particulièrement vers le rétablissement et le maintien de la légalité tandis que l'on crée un nouvel organe chargé des tâches purement militaires. Ce nouvel organe est parfois appelé aussi Comité de Coordination; ceci créera une certaine confusion <sup>(123)</sup>.

(121) Norbert Laude est né le 24 mai 1888. Capitaine-commandant de réserve, recteur de l'Université Coloniale d'Anvers, il est recruté à la LB en septembre 1940 par le lieutenant-colonel Housmans, premier commandant de la zone II. Arrêté par la Gestapo le 26 juillet 1944, emprisonné à Anvers, il sera libéré le 5 septembre par l'arrivée rapide des troupes alliées.

(122) Comité de coordination des groupements de résistance de la province d'Anvers. *Rapport de la réunion du 7.IX.1944* (CREHSGM, *Libération d'Anvers*), W12, II F, 3).

(123) Une certaine confusion existe quant à la date de la création du Comité de Coordination. Elle est due probablement à l'assimilation faite entre le «Comité de Défense de l'AB» créé en 1943 et le «Comité de Coordination» qui s'est formé le 5 septembre 1944. Le professeur Henri BERNARD (*Op.cit.*, p. 151) note que le Comité de Coordination s'est constitué au début de 1944. E. Pilaet, responsable FI à Anvers, partage cette opinion et écrit qu'à son retour à Anvers le 18 juillet 1944, il trouva le Comité de Coordination clandestin (*Historique du Comité de Coordination clandestin de la ville et de la province d'Anvers*, p. 2; UFAS, *Documents Pilaet*, 78). On discerne aussi une autre confusion entre le «Comité de Coordination» constitué le 5 septembre et le comité de coordination dont il est question dans l'organisation du commandement du secteur autonome d'Anvers où l'on voit que la 4ème section se muera, le moment venu en comité de coordination. Nous savons maintenant, que ce comité qui s'est formé le 4 septembre, n'est que la partie militaire du «Comité de Coordination» qui, le lendemain, a pris la relève du «Comité de Défense de l'AB».

La lecture des rapports des réunions du Comité de Coordination montre que son existence ne fut pas exempte de problèmes. Notamment, le délégué du FI ne brillait pas par son assiduité <sup>(124)</sup>. Par contre, au point de vue strictement militaire, une note datée du 8 septembre 1944 adressée par le comité provincial du FI au « lieutenant Reniers, commandant de la place d'Anvers » <sup>(125)</sup> reconnaît celui-ci comme le seul chef et l'assure, à ce titre, de la totale collaboration du mouvement.

Une autre initiative doit être soulignée. Le 4 septembre, en même temps donc que le comité chargé des opérations militaires, se constitue le groupe technique qui s'occupe plus particulièrement du problème des installations du port. Les deux organismes sont placés sous la férule du lieutenant Reniers.

Ce groupe comprend les ingénieurs et techniciens du port qui, avant cette date, étaient déjà en contact avec la Résistance ou membres d'un groupement et avaient, à ce titre, fourni des renseignements techniques et militaires. C'est, somme toute, la 5ème section du commandement autonome d'Anvers qui, sous une autre appellation, poursuit sa mission, cette fois, au grand jour.

Le major de réserve du génie Gaston Delanoeye en assura la direction, assisté des ingénieurs François Van Houdt et Achiel Van de Putte. Parmi les techniciens qui ont apporté leur concours, on note les ingénieurs René Moens de la Société du Gaz d'Anvers, André Leclercq de la Société d'Electricité de l'Escaut, Raoul Pillaert du Service d'Outillage de la ville, De Kesel des Travaux Maritimes de la ville d'Anvers, Vergeynst ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, les conducteurs Louis Bril, Jérôme Ruys, Herman Patfoort et Baldewyns du service des Travaux Maritimes de la ville

(124) Comme n. 120.

(125) « *Aan den Heer Luitenant RENIERS Plaatscommandant ANTWERPEN* (Nous citons textuellement). *Het Provinciaal Comité, provincie Antwerpen, van het Onafhankelijkheidsfront was reeds voor de invasie der geallieerde troepen door Londen in kennis gesteld dat U officieel benoemd werd als plaatselijk Kommandant voor de provincie Antwerpen. Wij houden er aan, gezien de verschillende geruchten die de ronde doen deze officieele aanstelling bij te treden. Het Onafhankelijkheidsfront erkent den Heer Luitenant RENIERS als enige officieele gevolmachtigde plaatscommandant der provincie Antwerpen en verzekeren hem, te dien titel, van hun volledige medewerking en steun. Wij hopen dat de eenheid in het kommando zal bijdragen tot een rendearend samenwerken der verschillende plaatselijke weerstandsbewegingen.* (UFAS, Anvers, 134).

d'Anvers <sup>(126)</sup>. La plupart sont membres de l'AS. Le capitaine-commandant de réserve J.B. Delande, blessé lors des combats du 4 septembre se mit aussi à la disposition du groupe.

Les missions suivantes lui étaient imparties :

- recueillir des informations sur la situation du port et des divers services publics d'importance vitale pour la ville et le pays;
- suivre les travaux de reconstruction et renseigner le commandement sur leur état d'avancement;
- établir le relevé du matériel flottant disponible au port en mentionnant les allèges chargées de biens ennemis;
- recueillir des renseignements d'ordre militaire;
- évaluer la capacité des entreprises à exécuter des travaux de remise en état, rassembler tous les détails concernant les ouvrages d'art de la région en vue de communiquer ces renseignements aux troupes alliées;
- servir d'intermédiaire dans toutes les questions techniques notamment en mettant la *Royal Navy* en contact avec les services belges.

Imitant en cela le professeur Henri Bernard <sup>(127)</sup>, nous distinguerons deux phases dans l'action qui permettra de faire tomber les installations portuaires pratiquement intactes aux mains des Troupes alliées : la phase préliminaire qui va du 28 août au 3 septembre 1944 et la phase finale, introduite par l'occupation des ponts de Boom et se terminant le 9 septembre.

#### Phase préliminaire : 25 août au 3 septembre 1944

Présumant l'arrivée prochaine des Alliés, la Résistance met en oeuvre son plan d'anti-destruction.

Dans la nuit du 25 au 26 août sont démolies les cimenteries Eliaerts et Van den Bosch à Schoten qui fabriquaient les cylindres destinés aux puits de mines creusés dans les quais; les stocks existants sont détruits. La nuit

(126) Cfr Annexe II au chapitre IV du rapport Reniers. Dossiers personnels des membres du Groupe technique AS Anvers (UFAS, Sources AS, 73). La plupart d'entre eux étaient de longue date membres de l'AS : Gaston DELANOEYE né le 15 mai 1885, ancien de 14-18, commandant en 1940 le 7ème bataillon du génie fut recruté par le lieutenant-colonel Housmans début 1941; François VAN HOUDT, né le 17 juin 1906, ingénieur civil aux entreprises Maurice Delens est membre de l'AS depuis septembre 1941; Achiel VAN DE PUTTE, né le 14 février 1906, ingénieur de la ville d'Anvers, lieutenant de réserve du génie fut recruté par Reniers en mai 1941; René MOENS, né le 21 novembre 1909, ingénieur; André LECLERCQ, né le 25 juillet 1903, ingénieur; Jérôme RUYSS, né le 22 août 1908, conducteur des Travaux maritimes d'Anvers, lieutenant de réserve, recruté le 1er novembre 1940; Herman PATFOORT, né le 11 septembre 1897, conducteur en chef des Travaux du Port, recruté en 1942; Ludovicus BRIL, né le 27 décembre 1906, conducteur en chef, recruté le 1er janvier 1942.

(127) Comme n. 110.

suivante, la station de pompage de la gare d'Anvers-Damme est mise hors d'usage avec en conséquence l'immobilisation de 60 locomotives. Le 31 août, le *dispatch* d'Anvers-Central est détruit <sup>(128)</sup>.

D'autres actions importantes se déroulent du 1er au 3 septembre. La coupure du courant actionnant les ponts intérieurs, de même que celle des liaisons téléphoniques, paralysent la garnison. Les câbles alimentant les lance-flammes automatiques de l'écluse du Kruisschans sont coupés. Les câbles de mise à feu du grand tunnel sur la rive droite sont sectionnés, complétant ainsi la mise hors service du système d'inondation.

Le 3 septembre au soir, suite aux renseignements reçus concernant l'avance rapide des Alliés qui occupent Bruxelles, le lieutenant Reniers décide de mettre en place des détachements de sécurité comprenant des hommes de l'AS et du MNR. Ils doivent, en ordre principal, surveiller les bateaux bloqueurs, les quais, les installations de force motrice, le grand tunnel et les écluses à l'exclusion de celle du Kruisschans qu'il est impossible d'approcher. Mission de surveillance et non de combat. En effet, nous dit le lieutenant Reniers <sup>(129)</sup>, les moyens et armes dont il disposait à ce moment ne lui permettaient pas d'envisager des opérations de grande envergure. C'est la raison pour laquelle l'action fut limitée au cœur du port, c'est-à-dire depuis les vieux bassins jusqu'à l'écluse Royers.

Ce même jour au soir, un bateau chargé d'explosifs venant de Lillo rentre au port par l'écluse Royers et s'amarre au quai 54B. Son équipage se constitue prisonnier.

L'Escaut constituant une barrière infranchissable, le seul accès raisonnable vers Anvers se trouve au sud. Il est cependant barré par la double coupure du Rupel et du canal de Willebroek à 12 kilomètres de la métropole.

Le dimanche 3 septembre, le lieutenant Vekemans <sup>(130)</sup> apprend vers 9 heures par l'émission anglaise de la BBC que les Alliés sont à Tournai, Charleroi, Namur. Une visite au port lui confirme que les Allemands commencent à prendre des mesures pour le rendre inutilisable et que le grand tunnel vomit toujours son flot de troupes en retraite. Il estime que,

(128) Ces trois premières actions furent exécutées par la *Stoottroep* Van Renterghem de l'AS.

Albert VAN RENTERGHEM est né le 12 janvier 1904. Sous-officier au 28<sup>ème</sup> de ligne, il est emmené en captivité et relâché pour raisons de santé le 26 janvier 1944. Quelques jours plus tard, il est recruté par le lieutenant Reniers.

(129) *Rapport relatif à l'action de l'AS pour la préservation des installations de la ville et du port d'Anvers* (UFAS, Anvers. Sources AS, T3). Reniers applique le vieux principe militaire de la proportionalité des buts aux moyens.

(130) Robert VEKEMANS, né à Berchem le 3 février 1913, entre à l'École militaire en 1933 avec la 94<sup>ème</sup> promotion artillerie-génie. Il sert en 1938 au 2<sup>ème</sup> régiment du génie, puis, en 1940, comme lieutenant au 1<sup>er</sup> bataillon du génie. Il est recruté en mai 1941 par Reniers.

pour sauvegarder le port, les Alliés doivent y être dans les plus brefs délais. Il décide donc de se porter à leur rencontre. Attaché comme ingénieur aux Ponts et Chaussées, son sauf conduit lui permet de circuler librement. Dans son esprit l'axe de progression des Alliés doit immanquablement passer par Boom.

N'ayant pu entrer en contact avec son chef, le lieutenant Reniers, il décide d'initiative d'effectuer une reconnaissance du terrain. Il prend le tram de 16 heures 10 qui l'amène à Boom vers 17 heures.

A Boom, il apprend par le garde-rivière que le grand pont du Rupel (6 du croquis annexe 1) est fortement gardé et que les Allemands, qui en interdisent l'accès, chargent les deux piles de volée. Plus au sud, un 2ème pont enjambe le canal de Willebroek (4 du croquis annexe 1); une travée en est minée. Ces deux ouvrages d'art servent de passage supérieur à l'autoroute Bruxelles-Anvers. Du poste d'observation allemand situé dans le toit de la maison pontière (7 du croquis annexe 1), on domine l'autoroute en direction de Bruxelles jusqu'au viaduc du chemin de fer Malines-Terneuzen; par contre la chaussée de Termonde est abritée des vues par la fabrique d'ammoniaque, l'usine à gaz et le village de Willebroek.

Le Rupel est enjambé par un deuxième pont dit pont veuve Van Entschodt (3 du croquis annexe 1). Vekemans reconnaît le pont dont une travée est minée; il repère aussi l'endroit probable du poste de mise à feu, situé dans une maisonnette de la rive droite du Rupel.

Il poursuit sa reconnaissance vers le sud en suivant le chemin de cendrées longeant la rive est du canal de Willebroek en direction du village. Il constate que le chemin échappe aux vues du pont Van Entschodt et qu'il peut, à la rigueur, servir d'itinéraire aux véhicules blindés. Aucun signe d'organisation n'est apparent.

Le pont De Nayer situé dans le village de Willebroek (2 du croquis annexe 1) n'étant pas miné, la conviction du lieutenant Vekemans est faite; c'est ce pont qui doit être utilisé pour assurer le passage vers Anvers et, éventuellement, le sauvetage des deux autres ponts.

Sa reconnaissance terminée, Vekemans se rend à Hombeek chez ses beaux-parents où il passe la nuit.

Tôt le matin, Vekemans apprend par l'émission anglaise de la BBC que les troupes alliées ne sont plus qu'à 60 kilomètres de la frontière hollandaise. Il se rend rapidement, en bicyclette, à Willebroek et, de là, rejoint à pied le carrefour de l'autoroute Bruxelles-Anvers et de la chaussée de Termonde, en face du fort de Breendonck (1 du croquis annexe 1).

A 8 heures 50, se présentent les véhicules de tête du *3d Battalion Royal Tank Regiment*. Le premier char refuse de s'arrêter. Le deuxième ralentit; un lieutenant qui se trouve à bord suggère à Vekemans de s'adresser à son chef qui occupe le quatrième véhicule. Le major John Dunlop, commandant l'escadron de tête, arrête son véhicule et fait monter Vekemans. Le Belge réussit à convaincre le Britannique de modifier son plan et de faire bifurquer son unité en direction du pont De Nayer; Dunlop accepte après en avoir référé à son commandant de bataillon.

Deux chars foncent donc vers Willebroek. Vekemans suit dans une auto blindée. Passé le pont De Nayer, il arrête les trois véhicules à l'abri de la fabrique du même nom et donne les renseignements pour l'étape suivante. Il faut arriver au plus tôt au nord du Rupel en franchissant le pont Van Entschodt.

C'est ce qui sera fait. Les blindés foncent sur le chemin en cendrées, traversent le pont et occupent la rive nord de la rivière. Vekemans descend de son véhicule; il se précipite pour sectionner les cordeaux détonants et s'assurer que les Allemands n'avaient pas prévu un système de mise à feu manuel à la charge même. Vekemans ignorait que, le matin, sur ordre de l'adjudant de gendarmerie Maurice Vanderstaeten, chargé de la surveillance des ponts du Rupel, Egard Lenaerts et Florent Vankerkhoven avaient déjà coupé les cordeaux détonants <sup>(131)</sup>.

Le pont Van Entschodt sauvé, la route d'Anvers est ouverte. Il faut maintenant tenter la même opération sur les deux autres ponts. Laissant deux chars à la garde du pont Van Entschodt, l'auto blindée de Vekemans accompagnée de deux chars, dont un occupé par le major Dunlop, fonce vers Boom. Aidés par des résistants du FI, ils attaquent à revers le pont principal (6 du croquis annexe 1) dont les défenseurs se rendent sans avoir pu mettre à feu. Par contre, la travée nord du pont provisoire (4 du croquis annexe 1) construit en 1940 par les Allemands saute; avant le soir, un pont Bailey sera lancé sur la coupure.

Il est 10 heures. Tout le *3d Battalion Royal Tank Regiment* ainsi que des éléments portés de la *159th Rifle Brigade* appartenant également à la *11th Armoured Division* sont au nord du Rupel. Le lieutenant-colonel David Silvertop commandant du bataillon de chars arrive entretemps. Vekemans lui donne les informations relatives au pont; il insiste pour atteindre au plus tôt la sortie est du grand tunnel. La route d'Anvers est ouverte. La phase finale peut commencer.

(131) Maurice VANDERSTRAETEN, né à Aspen le 20 juin 1903 est adjudant de 1ère classe de gendarmerie. Membre de l'AS depuis le 3 mai 1941, il est chef du secteur Boom; Edgard LENAERTS, né à Willebroek le 19 octobre 1878, batelier, est membre de l'AS depuis avril 1941.

Avant de poursuivre le récit, arrêtons-nous un instant cependant sur les circonstances qui ont amené ce succès prodigieux que fut le passage du Rupel. Il faut d'abord souligner que Vekemans a agi d'initiative comme le confirme Reniers lui-même (132). Ceci montre que la Résistance a été prise de cours par l'avance foudroyante des Alliés. Il faut ensuite mettre l'accent sur l'audace d'une action consistant pour un civil, même protégé par son statut particulier, à se promener parmi les éléments d'une armée en retraite. Trois hommes sont responsables de l'issue favorable de cette entreprise dont les conséquences seront décisives : Robert Vekemans, David Silvertop et John Dunlop. On doit se demander ce qu'il faut le plus souligner, l'initiative prise par le premier ou la rapidité de décision lucide du commandant du bataillon de chars, Silvertop, sur le conseil du commandant de son avant-garde Dunlop.

### La phase finale : 4 au 9 septembre

L'arrivée foudroyante des éléments de la *11th Armoured Division* aux portes d'Anvers a surpris non seulement les Allemands mais aussi les groupements de Résistance qui auront à peine le temps de se constituer pour l'action. Ces différents mouvements qui souffrent d'une pénurie de personnel et surtout d'armes devront se limiter à garder les points vitaux, à renseigner et à piloter les troupes britanniques.

On a dit et redit que la sauvegarde du port d'Anvers fut un bel exemple de coopération, entre les forces alliées et la Résistance, mais aussi au sein de celle-ci. Cette collaboration qui existait déjà au sein du Comité de Défense de l'AS se poursuivra sous les auspices du Comité de Coordination qui va se créer. Les documents disponibles ne permettent pas toujours de fixer avec précision et en toute objectivité la part respective prise par chacun des groupements de résistance anversoises dans les actions dont il va être question. Nous n'irons dans le détail que chaque fois que les sources disponibles identifient sans aucune ambiguïté le ou les groupements qui ont mené ou participé à une opération.

On peut dès maintenant souligner la part prépondérante prise par l'Armée Secrète ne serait-ce que par l'action des lieutenants Reniers et Vekemans. Un autre mouvement sera particulièrement actif, il s'agit du MNR du capitaine au long cours Eugène Colson dit *Harry*. Quoi qu'il en soit, il faut être persuadé que le mérite de tous ces Résistants, insuffisamment armés et équipés, pris quelque peu au dépourvu par l'avance rapide des Alliés, que ce mérite est grand, à la mesure des résultats acquis (133).

(132) «Un lieutenant du génie de l'AS prend contact d'initiative...» Cfr Lt RENIERS, *Notre activité en liaison avec les opérations des forces britanniques dans le secteur d'Anvers*, page non numérotée (UFAS, Anvers. Sources AS, 73).

(133) Le document cité à la n. ci-dessus donne en p. 4 quelques informations concernant les forces engagées le 4 septembre.

Une fois réorganisés au nord du Rupel, les éléments de tête de la *11th Armoured Division* foncent vers Anvers le long de l'autoroute Bruxelles-Anvers en se flank-gardant à gauche sur la route Niel-Hemixem et à droite sur la route Terhaegen-Rumst. Dès 12 heures 45, les unités avancées bousculent la défense des anciens remparts et pénètrent dans la ville. Des groupes AS et MNR participent aux combats qui se déroulent au centre de la ville et notamment dans le parc.

Alors qu'un violent combat s'engage à l'entrée est du grand tunnel pour la maîtrise des têtes des éclusettes commandant les vannes qui permettent à marée haute l'accès des eaux de l'Escaut dans les égouts, les Allemands font sauter les abords de l'entrée rive gauche.

Les unités de la *11th Armoured Division* aidées de Résistants occupent successivement, à 13 heures le bâtiment du pilotage et l'écluse Bonaparte intacte, à 14 heures, les cales sèches et l'écluse Kattendijk aussi intacte, à 17 heures, l'écluse Royers endommagée et le pont de Strasbourg. Dans la nuit elles capturent l'*Albertdok* et le *Leopolddok*.

En ce qui concerne l'écluse Royers, les Allemands font sauter la porte n° 3 située à l'est de l'écluse, entre celle-ci et le *Lefebvredok*. La porte n° 1, côté Escaut, ne subit que peu de dégâts, tandis que la porte n° 2, porte réserve, reste intacte (134).

Le soir, comme on le sait, se constitue le Comité de Coordination dont les membres se rendent auprès du gouverneur de la province. Le lieutenant Vekemans assure la liaison avec le commandement britannique (135).

La nuit venue, on peut établir un bilan positif de cette journée mémorable. Les accès au port sont libres puisque, dans leur précipitation, les Allemands ont fait couler les cinq *blockships* sur place, deux aux quais 16 et 19 de l'Escaut, deux autres à l'*Albertdok* hangars 154 et 156, le cinquième et dernier hors de la partie navigable du fleuve à Boomke. En ce qui concerne les quais, aucune mesure n'a été exécutée par les Allemands. Trois écluses sont occupées dont une seule, l'écluse Royers, est endommagée. La centrale électrique de Schelle est tombée intacte, de même que les installations pétrolières. Le matériel flottant n'a pu être endommagé ni

(134) Reniers dénombre 580 membres de l'AS répartis entre le port (150), le grand tunnel (100), la Kommandantur (40), le Sud (100), le Parc (60), le Nord-Est (90) et Deurne (40). Pour les autres groupements, il ne possède aucune donnée précise si ce n'est pour le MNR qui met 75 hommes en action au port. Il estime l'ensemble des forces combattantes à 1500 hommes, y compris «les amateurs», précise-t-il.

(135) «Le lieutenant du génie Vekemans assure depuis le lundi 4 septembre la coordination de nos opérations avec celles des troupes alliées à Anvers et maintient la liaison étroite avec le commandement allié à Anvers». Cfr Attestation du lieutenant Reniers, 13.IX.1944 (MRA, Dossier personnel de Vekemans).

enlevé par les troupes ennemies en déroute. Seule note négative, l'obstruction de l'accès rive gauche du grand tunnel et son inondation malgré les mesures prises par la Résistance.

L'avance se poursuit par la capture du *Noordkasteel* et des *Havendokken* 1, 2, 3 et 4 malgré une résistance acharnée des Allemands au nord-ouest de l'écluse de Royers. La ville est complètement libérée. Les quelque 1000 hommes à la disposition du Comité de Coordination nettoient la rive droite de l'Escaut de Hemixem à Anvers. Les unités alliées bordent le canal Albert sur la rive sud.

Les unités s'approvisionnent en armes et munitions prises aux Allemands. Les Britanniques ne peuvent satisfaire la demande de fourniture d'armes automatiques, conséquence malheureuse pour la Résistance de la rapidité de leur avance.

Dans la soirée, un détachement AS reçoit mission d'accompagner l'unité d'infanterie anglaise chargée d'occuper l'écluse du Kruisschans <sup>(136)</sup>.

Les journées des 6 et 7 septembre seront marquées par l'occupation de l'écluse du Kruisschans après de rudes combats. La version retenue, parmi d'autres comme les rapports Reniers ou Colson, est celle de Herman Patfoort, conducteur en chef des travaux du port, membre du groupe technique qui, habitant à proximité, a pu assister aux opérations qui s'y sont déroulées <sup>(137)</sup>.

La garnison allemande qui occupe l'écluse comprend une batterie de 20 mm, une compagnie du service du travail et une compagnie d'infanterie russe du bataillon 600. L'écluse est protégée par un champ de mines.

Dans la matinée du 4 septembre, le personnel civil se trouvant à l'écluse quitte les lieux sur ordre des Allemands. À ce moment, le pont-levis est baissé, les portes 1, 2 et 4 sont fermées, la porte 3 est en cale sèche. Au début de l'après-midi, la garnison allemande se retire ne laissant en place qu'une garde d'une dizaine d'hommes. À partir de 15 heures, une série d'explosions détruisent successivement les portes 4, 2 et 1. Dans la soirée, le pont-levis est, à son tour, mis hors d'usage par incendie.

Le mardi 5 septembre vers 13 heures, le poste de garde allemand se retire à son tour. Quelques hommes appartenant au service des travaux du port tentent d'éteindre l'incendie qui consume le pont-levis. On constate que les écluses 1, 2 et 4 sont fortement endommagées alors que l'écluse 3 est

(136) Voir n. 132.

(137) H. PATFOORT, *Verslag over de bevrijding van de Kruisschans* (CREHSGM, *Libération d'Anvers*, W12, V B, 5).

intacte. Aux environs de 18 heures apparaissent les premiers carriers transportant un élément du *4th Mommoutshires's Regiment* aux ordres du *captain* Campbell. Avec eux arrivent les premiers résistants venant de Oorderen et Wilmarsdonk. Pendant la nuit, la garde est assurée conjointement par les Anglais et les Belges.

La journée du 6 septembre sera marquée par une contre-attaque allemande menée par une unité composée de cyclistes et d'infanterie portée, appuyée par 2 canons de 20 mm. Les Anglais sont forcés de se replier sur l'écluse. Les combats durent jusqu'à la tombée de la nuit. Un groupe MNR monté sur une chenillette fera, vers midi, une apparition fugace.

Le 7 septembre, les Anglais se rétablissent sur les positions occupées avant la réaction allemande. Dès ce moment, l'écluse est solidement entre leurs mains.

Le 7 également, une patrouille fournie par la *Stoottroep* Van Renterghem de l'AS s'engage dès 1 heure du matin dans le grand tunnel et rapporte à son retour, trois heures plus tard, des précisions quant à son état. L'entrée de la rive gauche est obstruée; le pertuis est endommagé; la brèche est à ciel ouvert. Dans le milieu du tunnel, l'eau atteint le bassin d'un homme. Partout, il est jonché de débris et d'armes. La patrouille, ayant pris pied sur la rive gauche, a aussi pu constater que le bâtiment de ventilation est occupé.

Le 8 septembre, l'ennemi, pressé par les unités britanniques venant de Gand, essaie de franchir l'Escaut à Hoboken et Hemixem. Le groupe AS d'Hoboken renforce les unités britanniques pour repousser les tentatives de l'ennemi au départ de Burcht et de Kruibeke. Dans la soirée, la situation devient critique. Des éléments AS renforcés par un groupe de Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) du Nord et un détachement hollandais, s'installent défensivement entre les installations pétrolières et le Pilotage. Plus tard, les Allemands tenteront le passage plus au nord entre Doel et Liefskenshoek. La caserne du Luchtbal est occupée.

Le 9 septembre dans la matinée, un détachement de l'AS prend pied sur la rive gauche et nettoie Sainte-Anne. Il est rejoint par un groupe du MNR et un groupe du FI (3ème Section) qui se sont infiltrés par le tunnel et ont débouché dans le bâtiment de ventilation. La centrale du tunnel et le bâtiment de ventilation tombent bientôt entre leurs mains. Vers 17 heures, une tête de pont d'environ 2 kilomètres de rayon est établie autour de l'entrée du tunnel. Des patrouilles sont envoyées vers Zwijndrecht et Burcht. Contact est pris avec la compagnie AS de la rive gauche. Celle-ci occupera vers la tombée de la nuit l'autoroute Anvers-Gand en construction et procédera au nettoyage de l'intervalle des forts de Zwijndrecht et Kruibeke. Elle assurera également la garde du fleuve entre Sainte-Anne et Tamise.

A l'issue de la phase finale, le 9 septembre, la situation se présente comme suit.

Sur la rive droite, la ville et le port jusqu'au Kruisschans sont entre les mains des Alliés dont les unités bordent la rive sud du canal Albert. L'écluse du Kruisschans et le grand tunnel sont fortement abîmés; les autres installations sont pratiquement intactes.

Un détachement de l'AS rejoint par des éléments du MNR et du FI a pris pied sur la rive gauche, installé une tête de pont autour de l'entrée du tunnel et pris contact avec la compagnie AS de la rive gauche.

### LA PRESERVATION DE L'ACQUIS ET SA RESTAURATION

Le 10 septembre, on peut dire avec le professeur Bernard « qu'on est arrivé à un point mort »<sup>(138)</sup>. La ville et le port sont entre les mains des Alliés. La rive gauche est couverte par une solide tête de pont occupée par des éléments de la Résistance. La 2ème division d'infanterie canadienne qui a relevé en partie les troupes anglaises, assistée d'éléments dépendant du Comité de Coordination d'Anvers occupe la rive sud du canal Albert. Cependant, le port est toujours non seulement à portée de l'artillerie ennemie, mais aussi sous la menace d'une contre-attaque des Allemands. Ceux-ci tiennent, en effet, solidement Oorderen, Wilmarsdonk et Merksem et se renforcent des unités qui franchissent l'Escaut entre Doel et Lillo. Les installations du port sont pour la plupart intactes; seules les écluses du Kruisschans et Royers sont endommagées; le tunnel routier est impraticable aux véhicules.

Il s'agit maintenant, de préserver l'acquis et de remettre en état les installations abîmées pour permettre l'utilisation du port par les Alliés dans les meilleurs délais.

La situation s'est donc stabilisée environ une semaine après la conquête du port d'Anvers. On peut se poser la question de savoir pourquoi les Alliés temporisèrent et n'exploitèrent pas plus avant leur avantage ? La raison en est simple : le manque d'effectifs. En effet, les Alliés préparaient activement l'opération *Market-Garden* visant à conquérir les passages sur les lignes d'eau en Hollande, de la Meuse au Rhin; cette opération qui serait déclenchée le 17 septembre était prioritaire. On peut imaginer que dans l'esprit du Haut Commandement Interallié, le succès de cette opération obligerait les Allemands à évacuer leurs troupes de la région d'Anvers; cette hypothèse peut expliquer l'attitude passive que l'on observa dans la région. Le général Eisenhower l'admit d'ailleurs. L'opération *Market-*

(138) Comme n. 110.

*Garden* <sup>(139)</sup> : «...avait eu comme conséquence de retarder la mise en service d'Anvers et son utilisation en tant que notre principale base de ravitaillement». Il ajoute, par contre, que la percée effectuée en Hollande empêcha les Allemands de tenter une action en force sur Anvers.

Les opérations que les Alliés vont mener dans la périphérie anversoise seront donc de faible envergure. La pénurie d'effectifs les amènera à faire appel à la Résistance dont les unités serviront d'appoint à leur infanterie.

La journée du 12 septembre marque, à cet égard, un tournant décisif. C'est ce jour, en effet qu'arrivent à Anvers les 180 hommes de l'escadron *Brumagne* de l'AS et que le commandant de l'AS décide d'envoyer en renfort une force de 500 hommes prélevés sur l'effectif du secteur Bruxelles-Ouest de la zone IV <sup>(140)</sup>. Ces unités sont équipées par prélèvement sur le matériel largué lors de deux parachutages massifs exécutés les 10 et 11 septembre à Epegegem près de Malines <sup>(141)</sup>. En ce qui concerne Bruxelles-Ouest, ce ne sont pas 500 hommes mais bien 700 qui rejoindront Anvers sous le commandement du capitaine-commandant de réserve Maurice Baeten. Le détachement comprend deux compagnies du refuge *Espadon* de Leeuw-Saint-Pierre, une compagnie du refuge *Dorade* de Capelle-Saint-Ulric et une du refuge *Congre* de Humbeek.

Au 14 septembre, on estime <sup>(142)</sup>, l'effectif engagé de la Résistance à 1500 hommes répartis comme suit : 350 hommes opèrent sur la rive gauche du

(139) D.D. EISENHOWER, *op.cit.*, p. 166-169.

(140) L'escadron *Brumagne* est l'escadron quartier-général de l'AS du nom de son fondateur, le lieutenant Jean Brumagne tué en action à Limelette le 31 juillet 1944. — La zone IV de l'AS inclut la plus grande partie du Brabant ainsi qu'une partie des provinces de Liège et de Namur situées sur la rive gauche de la Meuse et de la Sambre. Elle est divisée en cinq secteurs : Bruxelles-Ouest, Sud, Est, Huy-Waremme et Liège-Ouest, eux-mêmes articulés en refuges. — Le 12 septembre, Auguste Gonze reçut la mission suivante : « Situation d'Anvers s'aggrave. Le S.O. (secteur Bruxelles-Ouest) fournira une colonne mobile de 500 hommes qu'il dirigera au plus tôt vers Anvers pour participer à la défense de la ville... » (A. GONZE, *Résumé succinct des opérations effectuées par le groupement « Gonze » depuis le 12 septembre jusqu'au 16 novembre dans la région d'Anvers*, 17.V.1945. UFAS, Zone II : *Wilmarsdonk-Merksem*, 135). — Auguste GONZE est né le 14 septembre 1898. Il entre à l'École militaire en 1919 avec la 80ème promotion artillerie-génie et est sous-lieutenant d'artillerie en 1921. Il devient, en 1931, répétiteur de chimie à l'École militaire. Capitaine-commandant en 1938, il participe à la campagne de 1940 au 2ème groupement d'artillerie de la 14ème division d'infanterie.

(141) Quatre parachutages massifs seront effectués en septembre, après la Libération, les 10 et 11 à Epegegem près de Malines, le 16 à Les-Waleffe et le 21 à Orchimont. Le bilan de ces opérations s'établit comme suit : 10 et 11 septembre : 1.161 containers dont les 3/5ème destinés à l'AS et le reste réparti par moitié entre la gendarmerie et d'autres groupements de Résistance; 16 septembre : 391 containers dont les 2/3 pour l'AS et le reste remis à d'autres mouvements de Résistance; 21 septembre : 296 containers dont les 4/5ème au bénéfice de l'AS. Ce matériel permettra d'équiper notamment, les unités d'Anvers, celles qui vont opérer dans les cantons de l'Est ou combattre dans les Flandres avec les unités polonaises.

(142) Lt RENIERS, *Notre activité en liaison avec les opérations des forces britanniques dans le secteur d'Anvers*, p. 17 (UFAS, Sources AS, 73).

fleuve en liaison avec les groupes de Zwijndrecht et Burcht, 400 sont dans le port, 100 sur le canal Albert au nord de Deurne, 200 sur le même obstacle vers Viersel, 200 surveillent la rive droite entre Hoboken et Hemixem, 250 enfin sont occupés, en ville, à diverses tâches.

La situation à Anvers retient également l'attention du Premier ministre belge. Il charge le général-major Ivan Gerard, ancien chef de l'Armée de Belgique, commandant désigné des Troupes belges de l'intérieur au combat de visiter, en son nom, les Résistants d'Anvers et de lui faire rapport. Il va s'y employer les journées des 12 et 13 septembre <sup>(143)</sup>.

Gerard arrive à Anvers à l'issue de la réunion journalière du Comité de Coordination. Sa première impression est que cette cellule de commandement fonctionne bien. Il voit, bien sûr, le lieutenant Reniers mais aussi, le capitaine au long cours Eugène Colson qu'il considère comme un élément de premier ordre, très heureux de marcher la main dans la main avec Reniers. Le docteur Arthur Bosschaerts, successeur de Marcel Louette à la tête de la *Witte Brigade* lui fait la meilleure impression. Il estime que, tant du côté du MNR que de la *Witte Brigade*, Reniers n'aura aucune difficulté à redouter.

Il aborde le FI avec une certaine réserve. L'avocat Willy Calewaert, représentant ce mouvement à Anvers est incontestablement aimable et conciliant mais son accord à l'action commune s'accompagne de tant de commentaires sinon de réticences qu'il craint des difficultés pour Reniers de ce côté.

Le général Gerard fait aussi la connaissance du capitaine-commandant de réserve Robert Anciaux. Il estime que c'est un homme important de par son passé d'ancien combattant de 14-18, son titre de professeur à l'Université Coloniale son activité dans la création du Comité de Coordination, ses contacts avec le baron Holvoet qui vient de reprendre ses fonctions de gouverneur de la province. Alors qu'avec ses autres interlocuteurs Gerard n'avait envisagé que le seul aspect combattant du problème d'Anvers, Anciaux lui fait entendre l'autre son de cloche, le point de vue de l'ordre public dont nous savons qu'il était une préoccupation essentielle des dirigeants du Comité de Coordination.

Au cours d'un entretien chez le gouverneur de la province, celui-ci se plaint du nombre de Résistants isolés qui font les flambards, abusent de la situation et se mêlent de choses qui ne les regardent pas. Les forces de police et de gendarmerie ne suffisant pas à maintenir l'ordre, le gouverneur demande dès lors que l'on désigne d'urgence un commandant militaire. Reniers, déjà entièrement absorbé par les tâches purement combattantes

(143) I. GERARD, *Armée Secrète. Souvenirs de commandement*, Bruxelles, 1962, p. 223-228.

ne peut cumuler les deux fonctions. Le colonel du génie Verstraete est approché et accepte de devenir commandant militaire de la province. Le gouverneur a ainsi ses apaisements quant au maintien de l'ordre et Reniers est débarrassé du souci de la situation sur ses arrières.

Il est assez difficile de rapporter en détail les opérations qui se sont déroulées à Anvers pendant les jours qui suivent; les documents disponibles, de source AS principalement, sont confus, imprécis, parfois contradictoires. Nous ne reprendrons que les événements les plus importants en nous limitant à l'essentiel.

Dès son arrivée, le 12 septembre, l'escadron Brumagne est affecté à la garde du tunnel routier; il sera relevé le 19 du même mois. Les hommes de Bruxelles-Ouest, sur place dès le 13 septembre, sont répartis en divers endroits: renfort à la garde du tunnel, une compagnie à Wijnegem aux ordres d'une unité canadienne. Les unités en action dans le port sont mises aux ordres du *major Harry* du MNR. Des fuyards allemands continuent à franchir l'Escaut au nord d'Anvers au départ de Doel en direction de Lillo et Fort Frédéric.

Les 15 et 16 septembre, un détachement allemand parvient à l'écluse nord du canal Albert à Wijnegem et fait sauter le pont amont.

Le 17 septembre, les Allemands ouvrent, pendant le flux, les vannes du *Belgische Sluis*; l'eau de l'Escaut se répand vers Lillo, Stabroek et Hoevenen. Par la dérivation du Schijn, l'inondation s'étend à Ekeren et Merksem.

Le 20 septembre, dans la soirée, l'ennemi contre-attaque en direction du bassin de Strasbourg. Les éléments de la Résistance reçoivent l'ordre d'occuper tous les ponts, passages obligés dans les bassins. Après quelques combats confus, la situation est rétablie.

Le 19 septembre, l'escadron *Brumagne* qui assurait la garde du tunnel routier reçoit l'ordre de se mettre aux ordres du *Royal Hamilton Light Infantry Battalion* appartenant à la 4<sup>e</sup> brigade de la 2<sup>e</sup> division d'infanterie canadienne. Le 20, vers 20 heures, l'escadron aux ordres du lieutenant Robert Tumelaire, se porte à hauteur des avant-postes canadiens. A 12 heures 40, Tumelaire reçoit l'ordre, signé Colson, d'occuper le village de Wilmarsdonk «en accord avec le *Royal Hamilton* et directives AS»<sup>(144)</sup>.

(144) A. TUMELAIRE, *Rapport sur les opérations à Wilmarsdonk les mercredi 20 et jeudi 21 septembre 1944* (UFAS, Zone II: *Wilmarsdonk-Merksem*, 136). — Albert TUMELAIRE est né le 26 août 1908. Elève de l'École des Pupilles en 1924, il entre à l'École militaire en 1928. Lieutenant en 1938, il passe à sa demande dans les cadres de réserve. Il est rappelé en 1939 au 1<sup>er</sup> régiment de DTCA; Charles DE NEUTER est né le 6 février 1910. Il est sous-lieutenant de réserve d'artillerie en mars 1936. Il est lieutenant en mars 1940 alors qu'il sert au 8<sup>ème</sup> régiment d'artillerie.

Après quelques escarmouches, le peloton Charles De Neuter occupe le village et progresse jusqu'à 500 mètres au-delà des dernières fermes. Le 21, le peloton de l'adjudant CSLR Albert Speeckaert poussé jusque Oorderen tandis que les Allemands, appuyés par leur artillerie, contre-attaquent au départ de Ekeren. Vers 19 heures 30, le lieutenant Reniers communique à Tumelaire l'ordre de repli. Seul, un peloton gardera une tête de pont au delà des deux ponts de Wilmarsdonk et Austruweel qui donnent accès à l'*Albertdok* et au *Leopolddok*. Le décrochage s'effectue dès la tombée de la nuit.

Le 20 septembre vers 19 heures, alors que l'opération Wilmarsdonk est en cours, des éléments ennemis sont signalés à proximité de l'écluse Royers. « C'est la première grande alerte dans le port » (145). La garnison fournie par le MNR étant affaiblie, des renforts, principalement de l'AS, sont dépêchés. L'artillerie canadienne entre en action. Vers 22 heures, la situation est rétablie (146).

Le 20 également, les éléments de la Résistance de la rive gauche occupent Callo, Fort la Perle, Molenwijk, Lievekenshoek et Calishoek. Le lendemain, le détachement AS d'Anvers atteint plus au nord, Ouder Doel, Rafenburg, Zoutkeet, Kieldrecht et Konter se rapprochant ainsi de la frontière hollandaise.

Pendant la nuit du 22 au 23 septembre, la 4ème brigade d'infanterie canadienne établit, avec l'aide d'éléments de la Résistance, une tête de pont au-delà des écluses de Wijneghem. Le lendemain, elle pousse son avantage en direction de Turnhout et atteint Saint-Antoine sur la route de Turnhout. Oostmalle sera occupé le 25.

Le 2 octobre, commence l'attaque de Merksem par un groupe de la Résistance aux ordres du capitaine-commandant de réserve Maurice Baeten (147) en collaboration avec une unité canadienne appartenant à la 4ème brigade d'infanterie. Les éléments belges franchissent le canal Albert en barque, puis, la nuit, sur une passerelle. Le 3, vers 15 heures, la ville est

(145) Lt RENIERS, *Notre activité en liaison avec les opérations des forces britanniques dans le secteur d'Anvers*, p. 17 (UFAS, *Anvers. Sources AS*, T3).

(146) Troupes ayant pris part à l'opération : garnison MNR permanente avec renforts AS de 450 hommes, FI de 29 hommes et MNR de 80 hommes (*Ibidem*).

(147) A. GONZE, *Résumé succinct des opérations effectuées par le groupement « Gonze » depuis le 12 septembre jusqu'au 16 novembre dans la région d'Anvers*, 17.V.1945, p. 3. Ont pris part à l'opération de Merksem sous le commandement du capitaine-commandant Maurice Baeten. Du côté AS, 450 hommes du groupe Bruxelles-Ouest, 30 hommes d'Anvers, 50 de l'escadron *Brumagne*, 80 de *Borgerhout*. Le détachement MNR était fort de 100 hommes. Maurice BAETEN est né le 1er septembre 1902. Il s'engage à l'issue de la 1ère guerre mondiale et est sous-lieutenant en 1922. Lieutenant en 1925, il passe à sa demande dans les cadres de réserve en 1926. Le capitaine-commandant Baeten commande la 1ère compagnie du 22ème régiment de ligne pendant la campagne des 18 jours; il sera blessé le 25 mai à Ronsele.

nettoyée par ce groupe tandis que les chars canadiens poussent sur la chaussée de Breda en direction de Capellen. Après celle de Schelle, le 4 septembre, la centrale électrique de Merksem tombe intacte entre nos mains.

Le 4 octobre, à 16 heures 45, le commandant de la 4<sup>ème</sup> brigade canadienne informe le lieutenant Reniers que son unité quitte la région du Oud-Kruisschans et la gare de formation du Nord et qu'il souhaite que les éléments sous ses ordres prennent sa place <sup>(148)</sup>. Deux groupes totalisant 120 hommes vont effectuer cette mission tandis que les Canadiens renforcés d'éléments de la Résistance progressent vers le Nord.

La rive gauche de l'Escaut occupée jusqu'aux abords de la frontière hollandaise, le port et ses accès solidement occupés, les troupes alliées progressant vers le nord, on peut dire que ce 4 octobre, l'acquis est bien préservé. La part prise par la Résistance dans cette phase est prépondérante; elle a pallié la pénurie de moyens d'infanterie mis en oeuvre par les Alliés. Deux tableaux chiffrés concernant la participation de la Résistance permettent de se faire une idée de son importance. Une situation des effectifs en service dans la province d'Anvers fait la part des choses entre troupes combattantes et celles qui effectuent des missions de police. A noter cependant la date de la situation et le fait qu'elle se rapporte à la province et non à Anvers-Ville seulement <sup>(149)</sup>.

| Organismes    | Combattants | Police      | Total       |
|---------------|-------------|-------------|-------------|
| AS            | 1826        | 343         | 2169        |
| Groupe G      |             | 2           | 2           |
| MNR           | 1405        | 850         | 2255        |
| FI            | 1500        | 500         | 2000        |
| Witte Brigade | 438         | 425         | 863         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>5169</b> | <b>2120</b> | <b>7289</b> |

Le deuxième document indique les pertes subies pendant les combats de la libération d'Anvers, sans préciser les limites de temps <sup>(150)</sup>.

(148) RENIERS, *Notre activité en liaison avec les opérations des forces britanniques dans le secteur d'Anvers*, p. 26 (UFAS, *Anvers. Sources AS*, 73).

(149) Comité de Coordination des groupements de résistance de la province d'Anvers, *Situation des effectifs au 23 octobre 1944* (CREHSGM, *Libération d'Anvers*, W12, II F, 3).

(150) RENIERS, *Notre activité...*, page non numérotée, (UFAS, *Anvers. Sources AS*, 73).

| Organismes    | Morts      | Blessés graves |
|---------------|------------|----------------|
| AS            | 42         | 122            |
| Groupe G      | 8          | 7              |
| MNR           | 73         | 101            |
| FI            | 3          | 14             |
| Witte Brigade | 9          | 9              |
| <b>TOTAL</b>  | <b>135</b> | <b>253</b>     |

Le groupe technique dépendant de l'état-major du Comité de Coordination sera chargé de contrôler l'évolution des travaux de restauration des installations. On peut suivre son activité au travers des rapports pratiquement journaliers adressés par son chef au lieutenant Reniers qui montrent bien sa subordination à ce dernier <sup>(151)</sup>. Ces rapports font aussi et surtout le point de la situation des installations du port après les opérations de libération et nous indiquent l'évolution de leur remise en état. Les trois premiers rapports des 6, 8 et 11 septembre sont particulièrement intéressants.

Le premier rapport fait le point de la situation connue au 5 septembre.

Dans les *Noorderdokken*, on signale des mines magnétiques flottantes dans l'*Albertdok*, à hauteur des quais 120 à 128; ainsi que dans le *Leopolddok*, le *Hansadok*, les 3ème et 4ème *Havendokken*. Suivant certaines informations, le matériel permettant de les enlever se trouve au quai 421.

En ce qui concerne les *Binnendokken* maintenant. Des deux ponts qui constituent le *Siberiabrug*, celui du nord est ouvert; celui du sud a été endommagé par une explosion. Deux portes de l'écluse Royers sont endommagées. Les autres écluses, Bonaparte et Kattendijk sont intactes.

Ce premier rapport contient ensuite quelques informations relatives aux quais et aux installations avoisinantes. On apprend que les installations pétrolières ont peu ou pas souffert. Deux bateaux d'environ 7.000 tonnes sont coulés le long des quais 16 et 17. On a remarqué des mines flottantes.

Pour terminer, on signale que l'écluse du Kruisschans est toujours aux mains de l'ennemi.

(151) *Ibidem*, Annexe 2 au chapitre IV: *Renseignements techniques*. Cette subordination apparaît notamment dans le rapport du 8 septembre adressé au: «Luitenant Bevelhebber der Genie Zone II (Antwerpen-Limburg) en der verdediging der Antwerpsche Haven». On sait qu'avant la création du Commandement autonome d'Anvers, Urbain Reniers était chef du génie de la zone II (UFAS, *Anvers. Sources AS*, 73).

Le deuxième rapport du 8 septembre apporte quelques précisions.

En ce qui concerne les écluses. Celle du Kruisschans a souffert; trois portes sont endommagées par explosion; la quatrième est intacte. On estime que la réparation pourra se faire facilement. Les informations relatives aux trois autres écluses sont confirmées. La remise en état de l'écluse Royers ne devrait pas prendre plus de dix jours.

Voyons maintenant les docks. Les *Havendokken* 1, 2, 3 et 4 sont pratiquement intacts, les *Zuiderdokken* également. L'*Albertdok* est aussi en ordre. On signale quelques dégâts à certains quais.

Le rapport confirme la présence de mines dans l'Escaut et de deux bateaux coulés devant les quais 16 et 17.

Les installations n'ont pas trop souffert. Une vingtaine de tanks sont endommagés. Environ 60.000 litres d'essence sont disponibles.

Au point de vue force motrice. La fourniture d'électricité pose quelques problèmes aux écluses Royers et Kruisschans. Par contre, l'alimentation des quais de l'Escaut et des installations pétrolières fonctionne. Le réseau haute tension du port est en ordre.

Le port possède 250 grues électriques et 300 grues hydrauliques. En ce qui concerne les premières une solution de fortune consiste à alimenter au départ des quais 234, 114 et 37; la puissance disponible pourrait être doublée en réparant un transformateur de 500 Kw qui se trouve dans un atelier de la ville. Les grues hydrauliques de nombreux docks et des quais de l'Escaut ainsi que les centrales électriques Nord et Sud sont intactes. La centrale Sud pouvant travailler à la vapeur est indépendante de la fourniture de courant. La centrale Nord pose un problème car elle est alimentée en électricité au départ de Merksem.

Le troisième rapport nous renseigne sur l'état des tunnels <sup>(152)</sup>. En ce qui concerne le tunnel routier, il semble que les mesures d'anti-destruction prises par la Résistance ont été insuffisantes ou que les Allemands les aient neutralisées. En effet, le rapport signale qu'une masse de terre provoquée par l'explosion obstrue une partie de la sortie rive gauche. Les travaux de pompage doivent commencer le soir même. Le tunnel pour piétons se trouve complètement sous eau. On estime qu'il ne sera pas utilisable avant trois mois.

(152) Le rapport sur l'état des tunnels est adressé le 11 septembre 1944 au «Commandant Reniers» et signé pour le «major» [ndlr: Gaston Delanoeye], par le lieutenant J.L. Ruys (*Ibidem*).

Deux rapports du «major chef du Service Technique» nous permettent tout à la fois de mesurer le chemin parcouru pendant ces quelques semaines et de faire le point de la situation vers la fin octobre 1944 <sup>(153)</sup>. Le deuxième n'est pas daté mais étant donné qu'il relate les activités du mois d'octobre, on peut estimer qu'il est du début novembre. On y examine successivement les installations du port, les ponts, les tunnels, la force motrice, les inondations.

Il est rappelé que les écluses Kattendijk, Bonaparte et Sud, considérées comme les moins importantes, sont intactes.

L'écluse Royers. Deux portes sont intactes; la porte amont est sérieusement avariée; elle est tronçonnée sur place au moyen d'explosifs. La porte réserve ayant été amenée pour la remplacer, on estime que l'écluse fonctionnera sous peu <sup>(154)</sup>. A ce moment, le port pourra recevoir dans les bassins correspondants des bateaux allant jusqu'à 180 mètres de long sur 20 de large.

L'écluse du Kruisschans. Trois des quatre portes ont été endommagées de même que le pont basculant. Le rapport du 30 octobre mentionne les difficultés rencontrées par la firme *Mercantile and Marine Engineering* chargée des réparations du fait de la réticence d'une partie du personnel à prendre des risques. Les travaux se poursuivent néanmoins dans de meilleures conditions à partir du 4 octobre et le rapport non daté estime que l'écluse et le pont basculant pourront fonctionner dans une quinzaine de jours, c'est-à-dire vers le 15 novembre. Le rapport est quelque peu optimiste puisque ce n'est que le 4 décembre que les premiers bateaux pourront pénétrer dans les docks via cette écluse <sup>(155)</sup>.

Le goulot de raccordement entre les bassins de l'*Albertdok* et du *Leopolddok*. Les deux ponts basculants de Wilmarsdonk et d'Austruweel sont intacts mais les cabines électriques de commande ont été ravagées par l'incendie. Les travaux réalisés permettent cependant la manoeuvre électrique partielle.

Ponts sur le canal Albert et sur le canal de Campine (Schoten-Dessel).

La rive nord de ces deux voies d'eau n'ayant été abandonnée par l'ennemi que début octobre, on ne peut, dans ce rapport, que constater les dégâts.

(153) Le premier rapport donne la situation au 30 septembre. Le deuxième, non daté, relate les activités du mois d'octobre (*Idem*).

(154) Ceci est confirmé dans un rapport du 24 octobre : «L'écluse est prête à fonctionner».

(155) H. PATFOORT, *Verslag over de bevrijding van de Kruisschans*, p. 9 (CREHSGM, *Libération d'Anvers*, W12, V B, 5).

Tronçon du canal Albert entre le viaduc de Deurne et le Bassin de Strasbourg (à proximité du port donc). La travée centrale du viaduc de Deurne est détruite; la passe navigable doit être dégagée; les travaux pourraient durer de cinq à six semaines. Au viaduc de Merksem, la travée centrale est intacte, les fondations étant encore suffisantes, la situation peut être rétablie rapidement. La partie centrale du pont de l'avenue de l'Yser a été démolie par deux charges qui l'ont sectionnée en deux parties. Le déblaiement prendra un temps assez long. La destruction du pont de chemin de fer Anvers-Esschen a été limitée grâce à l'intervention du groupe technique qui a réussi à enlever une charge placée sur la maîtresse poutre ouest; l'ensemble pourra être réparé en une quinzaine de jours. Le pont de l'avenue du Nord est en partie détruit; étant donné qu'il s'agit d'un pont provisoire, le déblaiement et le remplacement pourraient être de longue durée; des stocks de bois existant le long de la rive à Merksem pourront être utilisés.

Ponts sur le canal de Dessel à Schoten. Le pont n° 14 à Schoten a été complètement démoli. Le pont du Botermelk a également beaucoup souffert; un pont militaire est en place. Le pont de l'écluse n° 4 à Sint-Job in 't Goor est entièrement détruit; un pont militaire y est juxtaposé. Le pont de Rijkevorsel, pont basculant à deux travées d'accès, est sévèrement endommagé.

Le tunnel routier a été rendu à la circulation civile et militaire le 7 octobre <sup>(156)</sup>. Avant cela, il avait fallu enlever l'amas de terre qui se trouvait sur la rive gauche, dégager l'inondation par pompage de l'eau et faire disparaître au moins 2.000 mètres cubes de débris étalés sur une longueur de 200 mètres côté ville.

Les travaux continuent au tunnel pour piétons et pourraient encore durer plusieurs mois.

La centrale de Schelle a un débit de 18 à 20.000 Kw qui pourrait passer à 70.000 lorsque toutes les installations seront remises en état; cela suppose bien entendu, que l'approvisionnement en charbon soit assuré.

Tous les câbles haute tension alimentant directement le port au départ de la centrale de Merksem ont été remis en état; de ce fait, tous les services, grues, ponts, écluses, centrales hydrauliques, stations de pompage fonctionnent normalement.

Jusqu'au 4 octobre, les Allemands restaient maîtres des écluses d'évacuation à l'Escaut des deux Schijns et d'Ordan situées à un bon kilomètre au

(156) Plusieurs rapports particuliers ont trait aux tunnels. Celui du 10 octobre annonce l'ouverture du tunnel routier aux véhicules tant civils que militaires (UFAS, *Anvers. Sources AS*, 73).

nord de celle du Kruisschans. Il leur fut donc loisible d'inonder à souhait toute la région basse au nord des installations portuaires d'Anvers, dont la cote varie de 1 à 3 mètres alors que le niveau de l'Escaut à marée haute oscille entre 4 et 6 mètres. C'est en collaboration avec le service des Travaux maritimes de la ville que le groupe technique s'occupa activement, à partir du 5 octobre, à l'évacuation des eaux recouvrant la région. Suite aux mesures prises, la cote qui atteignait 3 mètres 20 décrut progressivement. Le 15 octobre, la situation était redevenue normale <sup>(157)</sup>.

## LA REOUVERTURE DE L'ACCES MARITIME

La date du 4 octobre est importante à un double point de vue. D'une part, la prise de Merksem met un point final aux opérations menées dans la périphérie d'Anvers en vue d'assurer la sécurité du port. D'autre part, ce même jour, la 2<sup>ème</sup> division d'infanterie canadienne entame sa progression vers le nord marquant ainsi le début de la bataille du Bas-Escaut dont seule l'issue favorable peut permettre l'utilisation du port d'Anvers. En effet, l'opération *Market-Garden* terminée, il a été ordonné au groupe d'armées du Nord d'entreprendre le dégagement d'Anvers. Cette tâche prime toutes les autres. C'est la 1<sup>ère</sup> armée canadienne qui, fin septembre, établit les plans de l'opération. Pour réaliser l'objectif assigné, il faudra conquérir la Flandre Zélandaise, l'isthme de Zuid-Beveland et l'île de Walcheren; il faudra enfin assurer le déminage de l'Escaut.

Le terrain dans lequel vont se dérouler ces opérations est particulièrement difficile. L'infinité de *vaartjes* ralentit toute progression. L'absence de dénivellation, l'impossibilité de creuser car l'eau stagne partout vouent les attaques à être rapidement brisées par le feu. Une division d'élite allemande, la 64<sup>ème</sup>, défend la Flandre Zélandaise; la 70<sup>ème</sup> division garde Walcheren; un fort groupement tactique occupe Zuid-Beveland.

C'est à la 3<sup>ème</sup> division d'infanterie canadienne qu'incombe la mission de conquérir la Flandre Zélandaise. Le 6 octobre, sa 7<sup>ème</sup> brigade réussit à établir deux petites têtes de pont sur le canal Léopold au nord de Maldeghem après avoir subi de lourdes pertes. Trois jours de combat furieux permettront au plus de réunir les deux têtes de pont.

La 9<sup>ème</sup> brigade reçoit la mission de prendre la défense de la Flandre Zélandaise à revers. Une colonne de bateaux amphibies (LVT) descend le canal Gand-Terneuzen. Après avoir débarqué, les unités canadiennes doivent, au départ de Terneuzen, progresser vers l'ouest en direction de Breskens. Prises sous le feu des batteries allemandes de Flessingue et Biervliet, ses éléments de tête sont bloqués aux lisières de Terneuzen.

(157) Ce problème des inondations a également fait l'objet de plusieurs rapports, dont celui du 16 octobre 1944 qui constate que le niveau de l'eau est redevenu normal (UFAS, *Anvers Sources AS*, 73).

L'intervention, dans la nuit du 10 au 11, de la 8ème brigade sur le flanc gauche de la 9ème brigade sera décisive.

D'autres unités interviendront dont, notamment, la 10ème brigade d'infanterie de la 4ème division blindée canadienne et des éléments de la 52ème division britannique. Breskens est pris le 25 octobre et, le 3 novembre, toutes les forces allemandes de la Flandre Zélandaise déposent les armes. Le secteur Bruges-Ostende de la zone III de l'AS fournit — et cela, depuis la mi-septembre 1944, l'équivalent de deux compagnies d'infanterie ( $\pm$  280 hommes) pour renforcer le 12ème *Manitoba Dragoons* (régiment de reconnaissance du 2ème corps canadien) qui, avec deux escadrons, tenait le front Zeebrugge-Lissewege-Dudzele-Damme-Moerkerke.

Nous avons laissé la 2ème division d'infanterie canadienne progressant vers le nord à la suite de la prise de Merksem. Le 7 octobre, elle a conquis Woensdrecht. Le 24, elle passe dans Zuid-Beveland sans aucune préparation ni d'artillerie ni d'aviation et surprend complètement les Allemands. Les 26 et 28 octobre, deux brigades de la 52ème division d'infanterie britannique partant de Terneuzen, débarquent dans le sud de l'île. Les dernières garnisons se rendent le 30 mais les Canadiens sont arrêtés à la digue qui sépare Zuid-Beveland de Walcheren.

Les 30 batteries côtières de pièces de 105 et 220 mm installées à Walcheren interdisent toujours l'accès de l'estuaire de l'Escaut.

Le 30 octobre, une puissante attaque aérienne pilonne non seulement les abris bétonnés de la périphérie mais aussi la grande digue qui se rompt à Westkapelle et Veere. Les trois-quarts de l'île sont recouverts d'eau ce qui limite fortement les mouvements des unités de la 70ème division d'infanterie allemande.

L'ensemble des forces terrestres alliées qui vont débarquer sur l'île est aux ordres du commandant de la 52ème division d'infanterie britannique. Le 1er novembre, la 4ème brigade de commandos atteint l'île près de Flessingue et de Westkapelle<sup>(158)</sup>. La 155ème brigade de la 52ème division suit. Franchissant en LVT, les trouées dans la digue, les unités alliées s'emparent de ces deux localités le jour même.

Le 6 novembre, Middelburg est enlevée. Le 8, toute l'île est libérée<sup>(159)</sup>.

(158) La troupe de commandos belges fait partie de la 4ème brigade. Ce commando se distinguera dans les combats entre Domburg et Veere.

(159) Les renseignements relatifs aux combats qui se déroulèrent aux abords de l'estuaire de l'Escaut sont principalement tirés de l'ouvrage du professeur Henri Bernard (*Op.cit.*, p. 327-332).

Restait à effectuer le déminage du fleuve. Ce sera l'oeuvre de la marine britannique. Les opérations débiteront réellement le 3 novembre alors que les derniers défenseurs allemands de la Flandre Zélandaise se rendent.

Le 7 novembre au soir, 104 mines ont déjà été détruites. Ce même jour, une flotille comprenant un dragueur de mines et 5 bateaux, le commando *Belgium*, réussit à se frayer un chemin jusqu'à Anvers.

Le 26 novembre, l'officier de marine qui dirige les opérations peut annoncer que le fleuve est enfin libre; 283 mines ont dû être neutralisées. Ce même jour, trois vapeurs viennent se ranger à l'intérieur de l'écluse Royers.

Le 28, un convoi de 19 navires arrive à destination marquant ainsi la renaissance du trafic maritime d'Anvers.

Les autorités alliées ayant marqué l'importance que revêtait à leurs yeux la libre disposition des installations portuaires belges et, en particulier, de celles d'Anvers, il restait à préciser comment la Résistance pourrait collaborer à leur sauvegarde. Cela ne s'est pas fait sans peine comme on l'a vu. Plusieurs mois furent nécessaires pour arriver à une solution qui satisfait à la fois les autorités belges et britanniques. Cette procédure longue, compliquée, illustre bien les problèmes qui divisaient notre petit monde réfugié en Grande-Bretagne. Les choses n'étaient pas faciles à Londres; elles étaient également difficiles en Belgique mais elles présentaient, en plus, un certain danger.

Bien que la Sûreté de l'Etat ne soit pas mentionnée explicitement dans les documents que nous avons pu consulter, il est probable, sinon certain, que le choix des mouvements de Résistance à qui confier la mission est un exemple, entre autres, de la rivalité qui opposait les deux services belges chargés de mener l'action clandestine en pays occupé : la Sûreté de l'Etat et la 2ème Section du ministère de la Défense nationale. Cette rivalité apparaît dans la sélection des organisations qui entrèrent en ligne de compte. D'une part, l'Organisation *Claudius* dépendant de la Sûreté; d'autre part, l'Armée de Belgique coiffée par la 2ème Section.

Le choix s'est finalement porté sur l'Organisation *Claudius*. C'est au lieutenant comte Philippe de Liedekerke qui, lors d'une mission précédente avait contribué à la mettre sur pied, que sera confiée la tâche de lui porter les directives. Arrivé à Anvers vers la fin de février 1944, Iago apprend à l'occasion des contacts pris avec les responsables du port que l'Armée de Belgique, principalement, s'occupe déjà du problème et que, mieux que

l'organisation *Claudius*, elle est à même de prendre cette tâche en charge. Cet agent remarquable choisit dès lors, de lui remettre sa mission. Il communique sa décision dans ce message aussi laconique que capital du 21 avril 1944 : « *Counterscorching handed over to AB (.) Repeat AB (.)* ».

Chose surprenante, Londres accepte, sans attendre le retour de l'agent, de changer ses batteries et de revenir au plan initial qui prévoyait de confier l'action aux Troupes Secrètes. En conséquence, le 1er mai, un message est envoyé au commandant de l'AB lui confirmant la décision prise sur place par *Iago*, lui donnant aussi la même mission pour les autres ports et lui annonçant l'envoi de l'Ordre spécial n° 12 à ce sujet. Le commandant de l'AB accusera réception de cet ordre le 10 mai 1944.

La libération d'Anvers est souvent présentée comme un bel exemple non seulement de collaboration de la Résistance et des troupes alliées, mais aussi au sein même de cette Résistance. Cette collaboration commença assez tôt, en 1943 selon nos sources, au sein du « Comité de Défense de l'AB » placé sous la présidence de Norbert Laude, recteur de l'Université Coloniale. Les contacts étaient surtout pris avec le MNR et la *Witte Brigade Fidelio* qui ne faisaient pas partie de l'Organisation *Claudius*. Ces deux derniers groupements étaient d'ailleurs aussi en rapport avec les autorités du port d'Anvers. La collaboration se poursuivrait lors de la création en mai 1944 du Commandement autonome d'Anvers aux ordres du lieutenant Urbain Reniers de l'AS et continuerait au grand jour lorsque le « Comité de Défense de l'AB » se muerait en « Comité de Coordination ». Le 7 septembre, celui-ci chargerait le lieutenant Reniers de conduire les opérations militaires. De plus, un groupe technique renseignerait ce dernier sur l'évolution des travaux de remise en état des installations portuaires.

La collaboration de la Résistance avec les troupes alliées est illustrée d'une manière éclatante par l'initiative prise par un des adjoints de Reniers, le lieutenant Robert Vekemans. Elle permit aux troupes britanniques, le 4 septembre, de conquérir intacts les ponts de Boom sur le Rupel et de s'engouffrer sans coup férir, dans la ville d'Anvers qui sera occupée le jour même. Le 7 septembre, les dernières installations portuaires seront libérées.

En ce qui concerne la part prise par la Résistance dans les opérations qui se sont déroulées à Anvers du 4 septembre au 4 octobre, il faut, croyons-nous, rétablir une vérité qui fut quelque peu malmenée dans l'euphorie de la victoire. Le port d'Anvers fut conquis et préservé par les troupes alliées aidées efficacement par certains mouvements de Résistance groupés au sein du « Comité de Coordination » et non l'inverse. L'aide fournie par ces groupements de Résistance dans les premiers jours fut relativement limitée. Quoi d'étonnant à cela si l'on se rappelle qu'ils furent pris de court par l'avance foudroyante des Alliés (n'oublions pas que Vekemans, avant de

partir le 3 septembre vers Willebroek essaia, en vain, de toucher son chef Reniers) mais aussi et surtout qu'ils manquèrent de moyens matériels.

Il n'est pas douteux que le Haut Commandement Interallié attachait une grande importance à la libre disposition du port d'Anvers. La mission confiée au Commandement autonome était, dès lors, primordiale. Se référant au dicton « qui veut la fin veut les moyens », on est en droit de se demander pourquoi, au moment de l'action, les groupements de Résistance anversoises étaient aussi démunis. Nous savons que la zone II fut considérée comme parent pauvre dans l'attribution des opérations de parachutage; elle n'en reçut que deux en tout, destinés d'ailleurs à Anvers. Le matériel contenu dans les 27 containers largués le 31 mai et le 6 juin 1944 était nettement insuffisant; il fut, de plus, saisi par les Allemands. Londres fut-il mis au courant? Il est probable que oui si on s'en rapporte à ce message du 21 août qui évoque « les armes et les explosifs si vainement réclamés ». Alors que les parachutages interrompus en juin 1944 reprirent en août, pourquoi avoir négligé Anvers? D'un autre côté, le commandement de l'AS n'aurait-il pas dû pallier cette carence regrettable des autorités de Londres en équipant le Commandement autonome — qui dépendait directement de lui — par prélèvement sur le matériel d'autres zones?

La participation de la Résistance fut, par contre, plus importante dans les opérations qui se déroulèrent du 10 septembre au 4 octobre. Les éléments de la Résistance armés par les parachutages massifs effectués les 10 et 11 septembre, renforcés par 800 hommes fournis par l'escadron quartier-général de l'AS et le secteur de Bruxelles-Ouest de la zone IV de l'AS pallièrent la pénurie d'effectifs des forces alliées et remplirent le rôle d'infanterie essentiel dans ces combats de localités.

Deux constatations s'imposent pour terminer.

La part essentielle prise par l'Armée Secrète au sein des organismes de coordination, aussi bien par les responsabilités primordiales assumées par ses représentants que par le nombre et la qualité des hommes qui prirent part aux différentes opérations. Ceci ne retire rien, bien entendu, au mérite des autres mouvements de Résistance; il suffit de considérer le chiffre des pertes.

Cinq hommes ont marqué la sauvegarde du port d'Anvers. Le lieutenant comte Philippe de Liedekerke qui, sur le terrain, fit preuve de clairvoyance et d'esprit de décision en concluant que l'AB était la mieux à même de reprendre la mission. Le lieutenant Urbain Reniers qui, comme chef du génie de la zone II de l'AS, prit les contacts avec les responsables du port, puis s'acquitta avec brio de la lourde tâche de commandant du secteur autonome d'Anvers, ensuite de responsable des opérations au sein du « Comité de Coordination ». Le lieutenant Robert Vekemans dont l'initiative

heureuse amena la capture des ponts de Boom intacts et ouvrit toutes grandes les portes de la Métropole. Cette initiative serait cependant restée inopérante sans la perspicacité du major britannique John Dunlop et l'esprit de décision de son chef Silvertop qui accepta de donner suite immédiatement à la proposition que lui fit son subordonné.

## ABREVIATIONS

|         |   |
|---------|---|
| AB      | Armée de Belgique.  |
| AS      | Armée Secrète.  |
| BEM     | Breveté d'état-major.   |
| CDH     | Centre de Documentation historique des Forces armées.                       |
| CNC     | Comité National de Contact.   |
| COSSAC  | <i>Chiefs of Staff of the Supreme Allied Command.</i>                       |
| CREHSGM | Centre de Recherches et d'Etudes historiques de la Seconde Guerre mondiale. |
| CSLR    | Candidat sous-lieutenant de réserve.  |
| DTCA    | Défense Terrestre Contre Aéronefs.  |
| EMGA    | Etat-major Général de l'Armée.  |
| FI      | Front de l'Indépendance.  |
| FIL     | Front de l'Indépendance et de la Liberté.                                   |
| IFM     | Ingénieur des fabrications militaires.                                      |
| LB      | Légion Belge.   |
| LVT     | <i>Landing Vehicle Tracked.</i>   |
| MDN     | Ministère de la Défense nationale.  |
| MNB     | Mouvement National Belge.   |
| MNR     | Mouvement National Royaliste.   |
| MRA     | Musée Royal de l'Armée.   |
| PWE     | <i>Political Warfare Executive.</i>   |
| RP      | Révérend Père.  |
| SA      | Service Action.   |
| SIS     | <i>Special (secret) Intelligence Service.</i>                               |
| SOE     | <i>Special Operations Executive.</i>  |
| SS      | <i>Secret Service.</i>  |
| UFAS    | Union des Fraternelles de l'Armée Secrète.                                  |

ANNEXE 1.



Etabli par Monsieur Maurice RIOULT d'après le croquis annexé à un mémoire rédigé par le lieutenant VEKEMANS.



## ANNEXE III

1er Mai 1944.

MOST SECRET

## ORDRE SPECIAL N° DOUZE

OBJET : Contre-mesures en vue d'empêcher la destruction des Installations portuaires (En annexe, une note technique).

## I. BUT

S'opposer à la destruction et au sabotage des installations portuaires ainsi que des usines auxiliaires par les Allemands.

## II. RENSEIGNEMENTS

Les opérations préparées par l'ennemi visent principalement à la mise hors d'usage :

1. Du port proprement dit :
  - a) quais, bassins, cales sèches, écluses, ponts, etc...
  - b) des passes, par obstruction, par exemple immersion de navires chargés de ciment, pose de mines, etc...
  - c) obstruction des quais par immersion de blocs de béton.
  - d) par tous autres moyens décelés éventuellement sur place.
2. Du matériel de manutention, grues, élévateurs, transbordeurs etc, distribution de l'énergie qui les actionne.
3. Des usines auxiliaires notamment des usines productrices de l'énergie nécessaire au fonctionnement des installations portuaires.
4. Des dispositifs permettant le trafic maritime, balisage, pilotage, signalisation quelconque, etc...
5. Du matériel de transport et de traction, remorqueurs, vedettes, matériel de chemin de fer, voies ferrées et tout autre matériel de transport.
6. De tout organisme de direction et technique destiné à assurer le fonctionnement du port et des usines auxiliaires.
7. De tout autre organe du port et de ses installations accessoires.

N.B. : Le trafic peut être paralysé par le mouillage de mines.

Le sabotage peut aussi viser à l'enlèvement par l'ennemi au jour voulu, du personnel technique et spécialisé, du port et des usines auxiliaires.

### III. MOYENS UTILISES PAR L'ENNEMI

1. Mise hors de service des mécanismes par l'enlèvement de pièces principales, difficilement remplaçables.
2. Destruction par explosifs (mise à feu).
3. Immersion de mines, de navires chargés de ciment, de blocs de béton, etc...
4. Création de champs de mines marines, de mines terrestres à retardement et autres.
5. Tous autres moyens décelés éventuellement sur place.

### IV. SERVICE D'INFORMATION

La création, l'organisation et le bon fonctionnement de ce service sont à la base du succès.

1. On cherchera, avant tout, à se mettre en rapport avec des personnes de confiance, appartenant ou ayant appartenu à la Capitainerie du Port, ou au Service Technique du Port, à se créer des intelligences, etc...
2. On dressera, dans toute la mesure du possible, le plan des préparatifs ennemis :
  - a) Situation des postes de commandement du service ennemi de destruction, de ses moyens de liaisons téléphoniques et autres.
  - b) Cantonnement du personnel technique chargé des destructions.
  - c) Dresser les plans des champs de mines, des fourneaux de mines, des conduites de mise à feu, etc...
  - d) Déterminer les pièces des mécanismes que l'ennemi se propose d'enlever, étudier les moyens de les faire disparaître le jour voulu et de les cacher.
  - e) Etudier les pièces qu'il faut enlever des machines que l'ennemi se propose d'utiliser lui-même pour le sabotage des installations, les cacher également.
  - f) Déterminer les emplacements des dépôts d'explosifs ennemis et envisager leur destruction le jour voulu.
  - g) Etudier les projets de l'ennemi concernant la destruction des usines auxiliaires.
  - h) De tout autre projet de l'ennemi.

### V. REALISATION

1. Désigner un officier, autant que possible technicien, chargé de la mission d'anti-destruction du Port et des usines auxiliaires.
2. Il agira dans toute la mesure du possible par la ruse, mais n'hésitera pas à recourir à la force en cas où les autres moyens seront inopérants.
3. Il sera constitué pour cet officier un petit Etat-Major, comprenant des conseillers techniques, appartenant ou ayant appartenu à la Capitainerie du Port ou au Service Technique du Port.
4. Cet officier sera chargé de l'établissement des plans d'anti-destruction :
  - a) mines marines;
  - b) mines de destruction, sans oublier les mines à retardement, dont l'enlèvement doit être laissé aux spécialistes des troupes d'invasion amies;
  - c) les plans de toute organisation ennemie et des contre-mesures adoptées.

5. On mettra à la disposition de l'officier désigné, le personnel technique nécessaire, les troupes de protection et d'action.
6. Le matériel, l'outillage et l'armement sera aussi mis à sa disposition.
7. Les liaisons avec Londres, ou avec le commandement de la zone seront assurées.
8. Il sera mis en outre à sa disposition, tous les moyens et le personnel dont l'étude faite sur place, établira la nécessité.

N.B. : Il est probable qu'il ne sera, en général, pas possible de protéger l'entièreté des installations du port; en voulant tout sauvegarder on n'arrivera à aucun résultat pratique. On s'efforcera dans cette hypothèse, de maintenir en état de service, la partie du port qu'on est en mesure de soustraire aux opérations de destruction de l'ennemi. On cherchera à agir de manière à ce que la partie du port maintenue, soit utilisable pour le débarquement, sachant que les navires que le port devra recevoir exigent une profondeur d'eau de 16 à 21 pieds (5m à 6,5m).

#### VI. CLASSEMENT DES PORTS SUIVANT LE CARACTERE D'URGENCE

1. Anvers.
2. Zeebrugge et Ostende.
3. Gand-Terneuzen.
4. Bruges.

#### VII. REMISE DES INSTALLATIONS AUX TROUPES AMIES

Préparer les plans, mettre à l'abri les documents techniques du Port et des usines auxiliaires, ou en faire des copies.

Mise en rapport du personnel technique du Port et des usines auxiliaires avec le Commandement Allié.

Mesures pour avertir le personnel technique et spécialiste mis momentanément à l'abri des recherches de l'ennemi.

#### VIII. TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS ACQUIS SUR LES INTENTIONS DE L'ENNEMI ET LA PREPARATION DE LA DESTRUCTION DES PORTS

Les renseignements certains sur les intentions de l'ennemi et sur les préparatifs seront transmis à Londres. Ces rapports seront aussi concis et précis que possible.