

MARINE NATIONALE

Halifax, le 22 juillet 1944

Officier de Liaison à Halifax

No. 968

Reçu le 26-7-44 -

Le Commissaire de 3<sup>e</sup> Cl. WILLIATTE-BATTET,  
Officier de Liaison à Halifax.

à

Monsieur le Vice-Amiral,  
Chef de la Mission Navale Française aux Etats-Unis,  
WASHINGTON.

Amiral,

J'ai l'honneur de vous rendre compte que le 14 juillet 1944 à 18h53, heure locale, la Corvette Canadienne H.M.C.S. "HESPELER" accostait au quai No. 4 du "Dockyard" d'Halifax. A son bord se trouvait le Premier-Maître Mécanicien CLOAREC Emile, Mle. 3313-25-2, seul rescapé du Sousmarin Français "LA PERLE".

Avisé par les Autorités Navales Canadiennes du port, de l'arrivée de cet officier-marinier, je me suis rendu immédiatement sur le bâtiment qui le transportait. Là, j'ai fait venir l'intéressé au carré des Officiers et de 20h30 à 22h10 ai recueilli dans tous les détails ses déclarations.

Elles ont été relues attentivement et signées en ma présence par leur auteur. Cinq copies ont été faites pour la Marine Canadienne et remises au Acting Captain LAIDLAW, Chef Etat-Major de Monsieur le Contre-Amiral MURRAY, "Commander-in-Chief" Canadian North Atlantic."

Destinataire:

Monsieur le Vice-Amiral,  
Chef M.N.E.U.

Copie:

F.N.L.O. Halifax.

*Williatte Battet*

SECRET

MW3

M

DECLARATION DU PREMIER-MAITRE MECANICIEN CLOAREC EMILE,  
NLE. 3313-25-2, SUR LA PERTE DU SOUSMARIN FRANCAIS  
"LA PERLE".

Nous avons quitté New London le 26 juin, escortés par le Destroyer Américain "COCKEREL" et fait route pour Saint-Jean de Terre-Neuve où nous sommes arrivés le 1er juillet vers 2100h. Le 3 juillet, à 2100Z, nous avons appareillé de Saint-Jean de Terre-Neuve pour l'Angleterre, escortés jusqu'à une distance de 50 miles par H.M.C.S. "CHICOUTIMI". Nous avons ensuite navigué seuls, en surface, à une vitesse de 9 à 10 noeuds, en zigzagant. D'après mes souvenirs, nous avons gouverné au 92 jusqu'au 6 juillet, date à laquelle nous avons changé de route. Ce jour là, de 9h à 11h nous fîmes les premiers exercices de plongée depuis notre départ des Etats-Unis. Ceux-ci furent répétés de 8h30 à 10h20 le lendemain 7.

Le temps depuis le début de notre voyage avait été, dans l'ensemble, médiocre: brume épaisse ou très épaisse, visibilité mauvaise ou très mauvaise. Cependant, le 8 au matin, il faisait très clair avec un beau soleil. A midi, au moment du point observé, les quatre officiers et le B.N.L.O. se trouvaient sur la passerelle. L'Enseigne de Vaisseau de 1re Cl. CARPENTIER était de quart. Le pavillon National était à son poste de mer. Vers 12h30, j'entendis du poste des maîtres où je me tenais, qu'on faisait inscrire au brouillon du journal de navigation: "Aperçu un avion dans le (je n'ai pu retenir le gisement)". Quelques minutes ensuite, j'entendis qu'on faisait inscrire un deuxième avion. Une dizaine de minutes plus tard, je montais dans le kiosque pour fumer une cigarette. Avec moi se trouvaient le Q/M Fourrier et un Matelot dont je ne me rappelle pas le nom. Quatre à six minutes après avoir allumé une cigarette, j'entendis un avion piquer sur nous puis passer très près du bord, en même temps que retentissaient deux coups très secs, rappelant le bruit du départ d'un coup de 75, suivis presque immédiatement d'un troisième coup extrêmement violent qui ébranla tout le bâtiment. Aussitôt une gerbe de feu très claire et brillante sans aucune fumée, jaillit, venant par le panneau du poste central, avec la forme et la puissance d'un jet de lance à incendie qui aurait eu le diamètre du dit panneau, à savoir 700 millimètres. En un instant tout fut en feu autour de moi. Dès l'apparition de la gerbe de flammes, je m'étais collé avec mes deux camarades contre la cloison arrière du kiosque. J'étais heureusement tout habillé et avais mes gants. Survint un quatrième coup, à peu près semblable aux deux premiers. Je me ruai alors vers le panneau d'évacuation du kiosque, protégeant autant que possible ma figure dans mes mains.

Pendant que je me trouvais dans l'échelle, les yeux fixés sur le panneau supérieur, je vis de la fumée noire dans l'abri de navigation, provenant probablement de fusées de reconnaissance tirées du bord. Au moment où je

débouchais sur la passerelle, je vis dans le ciel au-dessus de nous, environ une douzaine d'avions biplans. J'entendis quelqu'un pas loin de moi crier, "On coule! On coule!", puis quelqu'un d'autre au porte-voix prévenir le poste central, "Equipage sur le pont avec les bouées de sauvetage!" Je regardais alors dans la direction de l'abri de navigation. J'y vis l'Officier en troisième, Enseigne de Vaisseau de 1re Cl. LONG, dans la fumée, brûlé à la figure et saignant de la face; il criait "La fusée! La fusée!" Un peu en avant de lui se trouvait l'Officier en Second, Lieutenant de Vaisseau PORTRAIT, lui aussi brûlé à la figure. Je remarquais que les fusées babord et tribord étaient parties; leurs culots fumaient. Je sortis derrière Monsieur PORTRAIT et Monsieur LONG de l'abri de navigation et aperçus alors sur la passerelle à tribord le Commandant, Lieutenant de Vaisseau TACHIN, brûlé à la figure et regardant vers l'arrière. A ses côtés se trouvait le Second-Maitre de Manoeuvre BOURCH. A ce moment je suis passé à babord. Mon intention était de dégager la planche de coupée et de m'en servir comme radeau. Le bâtiment s'enfonçait doucement par l'arrière. J'ai sauté sur le pont et me suis trouvé presque immédiatement recouvert par une lame. Je suis remonté sur la plateforme du canon de 20 mm. L'eau arrivait alors à l'arrière de la passerelle. La fumée s'était dissipée. Autour du canon, avec moi, se trouvaient quelques marins : le Q/M Canonnier GOGLY, qui tenait une bouée couronne à la main, le Q/M VANGAVEREN, le Matelot Mécanicien DESIAGE, qui se plaignait qu'il ne savait pas nager et le Maitre Mécanicien JAMES. (DESIAGE et JAMES étaient de quart aux Diesels au moment de l'accident). Une lame est arrivée par tribord coupant la parole à DESIAGE et submergeant tout le monde. Je suis parti à 4 ou 5 mètres sous l'eau. Quand je suis revenu à la surface, seule la partie avant du sous-marin sortait de l'eau d'une quinzaine de mètres avec une pointe positive de 70 à 80 degrés. Quelques secondes plus tard, il coulait! Il était environ 1300h. Entre la première explosion et la disparition du bâtiment, il s'est écoulé au maximum une minute et demie.

Les survivants à l'eau se trouvaient en deux groupes : un groupe de quatre, comprenant le Commandant qui râlait sur le dos à environ 10 mètres de moi, soutenu par sa bouée et quelques petits bouts de lattes de pont sous chaque aisselle, le Second-Maitre de Manoeuvre BOURCH, le Q/M Mécanicien CAPITAINE et moi-même, et à peu près 50 mètres de distance un second groupe où se trouvaient l'Officier en Second qui nageait et autour de lui une douzaine d'hommes.

Quatre avions passent à raser l'eau auprès de nous, puis s'éloignent et disparaissent à l'horizon. Le Q/M CAPITAINE me crie de ne pas l'abandonner, puis au même instant disparaît. Je lance quelques bouts de latte au Second-Maitre BOURCH qui, un quart d'heure plus tard, se trouve en difficulté. Je le vois qui dégage de plus en plus difficilement sa tête de l'eau, puis coule. Pas très loin de moi, le Commandant râle, toujours sur le dos. A peu près une demie heure plus tard, je ne l'entends plus. Je l'aperçois bientôt sur le ventre, les bras ballants et la tête complètement dans l'eau. Du groupe le plus éloigné viennent des cris qui meurent les uns après les autres. Je me trouve maintenant seul, suivi par le cadavre du Commandant

qui continue de flotter à quelque distance. A 15h50, je suis enfin recueilli, presque inanimé, par une baleinière du H.M.C.S. "HESPELER". On me transporte à l'infirmierie du bord où un infirmier Canadien français et l'Officier ASdic examinent mon bracelet d'identité, me posent quelques questions et découvrent finalement que je suis français. A partir de ce moment, j'ai été traité extrêmement bien. On m'a donné des vêtements et soigné avec beaucoup d'attention. La somme de \$112.-, produit d'une collecte faite pour moi auprès des officiers et des hommes du bâtiment, m'a été remise officiellement par le Commandant en présence de tout l'équipage.

Fait à Halifax le 14 juillet 1944 à bord de la Corvette Canadienne H.M.C.S. "HESPELER", en présence de Monsieur le Commissaire de 3e Cl. de Réserve de la Marine WILLIATTE-BATTET, Officier de Liaison Naval Français à Halifax, pour valoir ce que doit.

