

---

# Mon épopée sur le sous-marin Le Glorieux.....



*“ Ouf... 44 jours sans mettre pieds à terre. ”*

Récit de Pierre FAVREAU 1926-2014

## ça commence comme ça



En avril 1938 : j'entre à l'Ecole des Apprentis-Marins sur « l'Armorique » à Brest pour 1 an.

En avril 1939 : c'est mon premier embarquement sur « l'OCEAN », ancré à Toulon pour y effectuer mon cours de radio électricien.

Je sors du cours le 01/09/1939 et embarque sur le croiseur de 10 000 t « le DUPLEIX ».

C'est le début de la guerre.

C'est le départ de Toulon avec « l'ALGERIE », « le FOCH », croiseur de 10 000 T, et des contre-torpilleurs « FANTASQUE - TERRIBLE - AUDACIEUX », direction Dakar, où nous constituons la « Force X ».

Sur le « DUPLEIX », je fais partie de l'équipe de prise, ce qui me donne l'occasion d'embarquer deux fois sur des cargos allemands, arraisonnés et sabordés en Atlantique sud, pour les ramener à Dakar.

Nous pourchassons également au cours d'une patrouille le croiseur corsaire allemand « le GRAFF VON SPEE », l'obligeant à descendre vers le Sud et le forçant à entrer dans le Rio de la Plata ( Uruguay ), et à se réfugier à Montevideo, où il se saborde.

Pour rejoindre Dakar, étant à court de carburant et de vivres, nous faisons escale à Rio de Janeiro (Brésil) qui refuse de nous ravitailler. Nous trouvons à le faire à Pernambuco, actuellement Recife ( Brésil ).

Je rentre en France en 1941, c'est l'Armistice.

J'embarque sur le croiseur « COLBERT » en février 1941, et effectue quelques missions « aux Salins d'Hyères » !!

Sur le « DUPLEIX », j'ai bien connu le Cdt Cousteau. Il était à l'époque lieutenant de vaisseau, officier de Tir PC Artillerie lourde ( 4 tourelles doubles de 203 mm ). J'avais mon poste de combat au PC 203, et j'étais en contact direct avec lui.

L'escadre étant clouée à Toulon, le va et vient Toulon - les Salins n'avait rien de bien folichon....

Ayant entendu dire que, seuls, les sous-marins pouvaient naviguer, même loin, par exemple, pour effectuer la relève des sous-marins basés outre-mer. Je vais donc me pointer à la BSM du Mourillon. Il y avait là plusieurs 1500 T dont « le HEROS » et « le GLORIEUX » qui sortaient de grand carénage, et finissaient leurs derniers essais.

Ils devaient partir en Indochine pour y relever « l'ESPOIR » et « le VENGEUR ».

Le plus proche de moi, sur l'appontement, était « le GLORIEUX ».

C'est donc là que je montai à bord de mon premier sous-marin. Reçu par le Cdt Bazoche, après une demie - heure de conversation, j'étais inscrit sur le rôle d'équipage et j'embarquai le 20 juillet 1941.

La date de départ arrive vite puisque « le GLORIEUX » appareillait le lundi 29 septembre 1941 pour Saïgon, avec Oran pour première escale, où nous arrivons le 1er octobre 1941.

Départ d'Oran le 3 octobre 1941. Le 4, nous passons Gibraltar, sommes survolés par un avion, puis un escorteur anglais vient nous reconnaître.

Arrivée à Casablanca le dimanche 5 octobre 1941, pour y repartir le mardi 7 octobre 1941, direction Dakar, où nous arrivons le dimanche 12 octobre 1941.

Nous y retrouvons notre compagnon de route « le HEROS ».

Dimanche 26 octobre 1941, départ pour Diégo Suarez.

Nous faisons route avec « le HEROS », l'avisos colonial « D'Entrecasteaux » et de deux autres bâtiments, le paquebot « ERIDAN » et le transport « FORMALO ». Nous devons escorter ces deux bâtiments jusqu'à Saïgon.

Le lundi 3 novembre 1941, un message nous informe que l'avisos « IBERVILLE », remontant vers Dakar, et les cinq cargos qu'il convoyait, auraient tous été coulés.

Le mardi 4 novembre 1941, nouveau message, « l'ERIDAN » nous ravitaille ainsi que le « HEROS », puis, avec le « FORMALO », escorté par le « D'ENTRECASTEAUX », nous quittent et remontent vers Dakar. Les 2 sous-marins continuent leur route vers le Sud, en alerte permanente.

Le mercredi 5 novembre 1941, ordre nous est donné de changer de route, direction l'île de Sainte Hélène et de couler tous bâtiments anglais. C'est l'époque de la drôle de guerre, et la Marine en fait plusieurs fois les frais ( Alexandrie – Mers El Kébir – Dakar ) – plus de 1300 morts.

Le jeudi 6 novembre 1941, nous nous séparons, « le HEROS » passera au Nord Ouest de l'île et nous au Sud Est. Nous ne voyons rien.

Le samedi 8 novembre 1941, nous retrouvons « le HEROS » et recevons ordre d'effectuer des repréailles devant les ports d'Afrique du Sud, pour ensuite rallier Fort Dauphin à Madagascar.

Le lundi 11 novembre 1941, « le HEROS » prend une direction Sud Ouest, nous, nous descendons le long de la côte jusqu'à Cap Town.

Le mardi 12 novembre 1941, nous nous rapprochons de la côte.

Le jeudi 13 novembre 1941, nous voyons des feux, puis une silhouette de cargo, mais beaucoup trop loin pour effectuer une attaque.

De plus, trop près des côtes pour chasser en surface.

Le samedi 15 novembre 1941, devant Cap Town, 12h08, Alerte plongée, poste de combat. A 12h47, nous lançons 2 torpilles sur un cargo de 6 à 7000 T, quelques minutes après, deux explosions, mais ce n'est pas sur le but. Le cargo ayant aperçu le sillage a manœuvré pour les éviter. Nos torpilles ont explosé à terre.

Le dimanche 16 novembre 1941, faisons route vers Port Elisabeth. 18h20, nous sommes en plongée, bateau en vue. Nous approchons de la cible, mais elle est trop petite pour une torpille ( chalutier ).

Vers 20h00, nous sommes devant Port Elisabeth.

Le lundi 17 novembre 1941, rien ne se montre. Dans l'après-midi, faisons route par très gros temps vers Fort Dauphin.

## Où sommes-nous ?

Les mardi 18 et mercredi 19 novembre 1941, très mauvaise mer. Le dimanche 23 novembre 1941, dans la nuit, feux à 3h30, nous faisons route vers ces feux. Temps très couvert et mer très forte. Nous débouchons à environ 400 mètres du bateau. C'est un très gros cargo américain, que nous laissons s'éloigner, ce qui nous a été vertement reproché par la suite. Nous reprenons le cap sur Diégo.

Le lundi 24 novembre 1941, vers 08h00, retrouvons « le HEROS », lui a eu plus de chance que nous. Il a coulé un gros cargo anglais escorté par un torpilleur devant Durban. Par contre, il a subi un grenadage important, causant un tas d'avaries, en particulier aux moteurs.

Du lundi 24 au jeudi 27 novembre 1941, navigation à proximité de la côte et arrivons à Diégo à 15h30, après 33 jours de mer.

A Diégo, nous avons le bonheur, mais aussi la stupeur de voir au mouillage l'avis « IBERVILLE ». Le 3 novembre 1941, ce bâtiment avait été porté coulé, ainsi que le convoi. Or, le convoi a été effectivement intercepté et pris par les anglais, alors que le « IBERVILLE » a réussi à s'échapper.

Le mardi 2 décembre 1941, nous entrons au bassin de radoub pour petites réparations et peinture de coque. Nous ne savons pas encore si nous partirons seul à Saïgon. « Le HEROS » a pour plusieurs mois de réparation.

Le lundi 8 décembre 1941. Déclaration de guerre du Japon contre l'Amérique.

Le jeudi 11 décembre 1941, sortie du bassin et retour à quai.

Le vendredi 12 décembre 1941, nous débarquons toutes les choses inutiles à bord. Vidons nos caissons personnels, débarquons les 4 torpilles des tubes avant pour embarquement de vivres. Nous devons partir pour Djibouti, ravitailler la population civile et la garnison qui crèvent de faim, suite au blocus anglais effectué dans le Golfe d'Aden. Plusieurs tentatives avaient été faites avec des boutres et quelques autres bateaux, mais sans résultat que celui d'avoir été capturés.

Le lundi 15 décembre 1941, embarquement de 200 caisses de lait et de 15 tonnes de riz. L'avis « IBERVILLE » embarque lui aussi des vivres.

Le mardi 16 décembre 1941, encore des vivres, caisses de conserves de zébus, puis, régimes de bananes, oranges, noix de coco, mangues etc...

Le mercredi 17 décembre 1941, plein de mazout, puis vers 15h45, appareillage avec « l'IBERVILLE » vers Djibouti.

Jusqu'au 23 décembre 1941, en mer.

Le 23, nous sommes dans le Golfe d'Aden.

Le mercredi 24 décembre 1941, nous approchons de Djibouti, vers 08h00, un petit patrouilleur anglais vient pour arraisonner « l'IBERVILLE », mais, nous apercevant, il rebrousse chemin. Arrivée au port vers 11h00. Puis, dans l'après midi, nous débarquons les 35 tonnes de vivres.



Du 25 décembre 1941 au dimanche 11 janvier 1942, nous restons sur Djibouti.

Chaque jour, nous sommes survolés par 1 ou 2 avions anglais venant d'Aden, qui à chaque fois, lançaient 2 ou 3 bombes, qui, heureusement, n'ont jamais fait but.

Le dimanche 11 janvier 1942, nous avons la visite du Gouverneur Général de la Somalie Française qui vient décorer les équipages de « l'IBERVILLE » et du « GLORIEUX », de la médaille du Mérite de l'Afrique Noire. Décoration humanitaire et militaire pour avoir forcé le blocus anglais et avoir apporté nourriture et réconfort à la population.

Depuis Djibouti, et pendant cette même période, nous escortons au moins 3 fois par semaine des remorqueurs tirant chacun 2 ou 3 chalands, traversant la baie de Tadjoura, la pointe d'Obock et allant accoster soit au Yémen, soit en Arabie Saoudite pour y chercher du soja.

Le vendredi 16 janvier 1942, nous appareillons avec « l'IBERVILLE », le sous-marin « VENGEUR », venu lui aussi amener des vivres et le pétrolier « ELORN », bloqué à Djibouti depuis 1940. But de l'opération, sortir « l'ELORN » pour le faire rallier en premier lieu Diégo Suarez.

Le dimanche 18 janvier 1942, sous-marin anglais en vue. Route en zig-zag, augmentons la vitesse et semons l'anglais.

Le lundi 19 janvier 1942, passons le cap Gardafui et mettons en route sur les îles Socotra, afin d'y trouver un abri.

Le mardi 20 janvier 1942, recevons l'ordre de rentrer à Djibouti, les autres continuent vers Diégo.

Le jeudi 22 janvier 1942, sommes attaqués dans le Golfe d'Aden par l'avisos français « SAVORGNAN de BRAZA », accompagné de quelques autres chasseurs anglais. Nous rentrons cependant à Djibouti, non sans avoir encaissé quelques chapelets de grenades durant quelques heures.

Du 26 janvier au samedi 6 février 1942, quelques sorties vers le Yémen, corvée de soja. Un convoi venant de Diégo est annoncé.

Le mardi 16 février 1942, « le BOUGAINVILLE » et « le HEROS » arrivent au port.

Le vendredi 19 février 1942, appareillage de Djibouti avec le « le BOUGAINVILLE » pour Diégo, où nous arrivons le 27 février 1942.

C'est « le GLORIEUX », qui le premier a ouvert la brèche dans le Golfe d'Aden, montrant aux autres le chemin.

Dès le 3 mars 1942, des avions non identifiés survolent le Cap d'Ambre. Il y aurait des bâtiments anglais très au large.

Le 15 mars 1942, un convoi composé de « l'ESPOIR », du « VENGEUR » et de « l'ELORN » part pour Dakar.

Le 14 avril 1942, appareillons de Diégo pour Nossi-Bé.

## Où sommes-nous ?

Du 15 avril au 26 avril 1942, navigation en Océan Indien.

Le 27 avril 1942, départ de Nossi-Bé pour Majunga.

Du 27 avril au 5 mai 1942, Majunga.

Le 5 mai 1942, attaque d'une flotte anglaise sur Diégo, flotte composée du cuirassé « RAMILLIES », de 2 croiseurs, 11 destroyers et de 2 porte-avions « ILLUSTRIOUS » et « INDOMPTABLE ».

Le 7 mai 1942, « le HEROS » coule, victime de bombes lancées d'un « Snordfish » de « l'ILLUSTRIOUS ». Il y aura 20 morts.

Le 5 mai 1942, « le MONGE » lance des torpilles sur « l'INDOMPTABLE ». Une passe à seulement 45 mètres sur l'avant. Le « MONGE » est pris en chasse par le destroyer « ACTIVE », puis par « le PANTHER ». Il coule corps et bien, après avoir subi des grenadages importants. Il y aura 85 morts.

Nous aussi, sommes en contact avec « l'INDOMPTABLE » le 6 mai 1942, mais celui-ci évolue trop rapidement et il est protégé par 4 destroyers. Puis, nous sommes en vue de « l'ILLUSTRIOUS », mais là encore, difficile de déjouer le barrage des destroyers. L'équipage est exténué par la durée de la plongée et par la température ( 60 à 65 °C ).

Nous restons 7 jours à patrouiller dans la zone et le 11 mai 1942, nous captions un message de « l'YBERVILLE » nous donnant rendez-vous dans la baie d'Androka, au sud-ouest de l'île. Nous y arrivons le 16 mai 1942 et y retrouvons le « l'YBERVILLE ». Les deux commandants décident d'attendre les autres bâtiments pour rentrer ensemble à Dakar. Nous ignorons tout de leur sort ( les détails donnés précédemment, ne sont l'objet que de l'ordre chronologique).

Du 16 mai au 21 mai 1942, Androka. Ce n'est seulement qu'à cette date que nous apprenons que tous ont coulé. Le commandant du « l'YBERVILLE » décide de partir et nous appareillons vers 16h00.

Le 26 mai 1942, nous passons le Cap de Bonne Espérance dans une tempête force 8 à 9, vagues de plus de 20 / 25 mètres. Nous sommes obligés de naviguer à la cape. De plus, nous sommes vidés, lessivés.....

En plongée dans le canal de Mozambique, nous avons plus de 60 °C.

Nous dérivons vers le sud pendant neuf jours, et arrivons presque à la limite des glaces. Au poste avant, il ne fait plus que 4 °C.

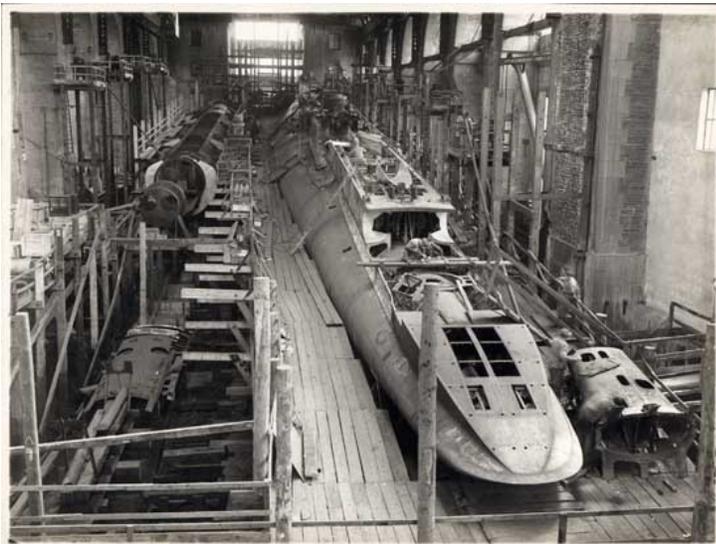
Puis, la tempête passée, nous remontons vers le Nord, mais le 11 juin 1942, nous sommes en panne, à la dérive, très au large devant Mossamédès, en Angola. Plus de fuel, plus de vivres, plus d'eau....

Le 13 juin 1942, nous sommes ravitaillés ainsi que le « l'YBERVILLE » par « le QUERCY » descendu à notre secours depuis Dakar.

Le 18 juin 1942, arrivée à Dakar vers 09h30.  
Ouf... (44 jours sans mettre pieds à terre).  
Nous rentrerons à Toulon le 12 juillet 1942, après escales à Casablanca, Oran et Alger.  
Du 29 septembre 1941 au 12 juillet 1942, « le GLORIEUX » a parcouru 26.665 milles, c'est-à-dire 49383 Km.  
Il faut le faire.  
Embarqué sur « le CASABIANCA » en septembre 1942, j'y suis resté jusqu'en 1945, ayant effectué toutes les missions confiées à ce bâtiment.  
Je ne détaillerai pas cet épisode du CASABIANCA, il a été largement abordé dans plusieurs livres, documents et témoignages par mes collègues de l'époque.  
Je suis démobilisé en décembre 1945, j'ai ensuite et pendant presque 2 années effectué le déminage, en Vendée, Charente Maritime, poche de Royan, puis ensuite les Landes, Hourtin, Hossegor, etc.... Mais c'est une autre histoire.



**Le sous-marin Le Glorieux sera décoré de la Médaille de la Résistance avec Rosette le 20 novembre 1946**



Construction du Glorieux en 1930

