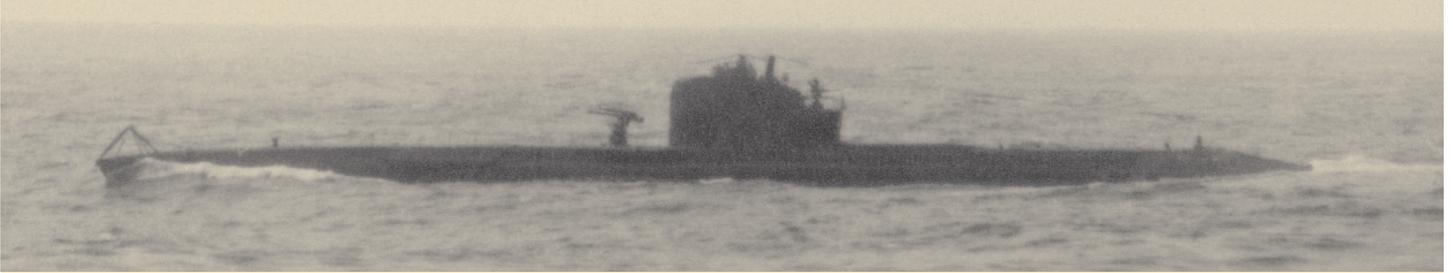


# LE 8 MAI 1940 : PERTE DE LA DORIS



Àu début de l'année 1940, la France et la Grande-Bretagne avaient conçu le projet d'intervenir en Norvège pour priver l'Allemagne de son approvisionnement en fer suédois qui était exporté l'hiver par le port de Narvik. Devant l'accroissement de la menace allemande en mer du Nord et à la demande de l'amirauté britannique qui voulait renforcer son dispositif, l'amiral Darlan avait accepté de détacher les sous-marins de nos 2<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> divisions et de les faire placer sous le commandement opérationnel du vice-amiral Horton commandant les sous-marins britanniques (ici désigné sous le sigle "VA(S)"). Les sous-marins océaniques de 1500 t de la 2<sup>e</sup> division partis de Brest devaient être basés à Dundee et opérer en mer de Norvège, tandis que les sous-marins côtiers de 600 t des 13<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> divisions devaient être basés à Harwich, base anglaise sur la mer du Nord, pour opérer de la baie allemande jusqu'au sud de la mer du Nord à la recherche de bâtiments ennemis.

## DÉPART DE LA 13<sup>e</sup> DIVISION

Après avoir terminé en fin 1939 leurs grandes réparations, les quatre "600 t" de la 13<sup>e</sup> division, *Doris* (capitaine de corvette Favreul, commandant la division), *Thétis*, *Circé* et *Calypso*, étaient partis en février de leur base de Toulon pour Bizerte afin d'y effectuer un cycle d'entraînement. Ayant dû abréger cette mise en condition, ils transitèrent fin mars par Oran vers l'Atlantique et le 4 avril ils rallièrent Brest afin de s'y ravitailler et faire d'ultimes vérifications de leurs équipements. Puis ils appareillèrent en compagnie de l'*Orphée*, pour Harwich où se trouvaient déjà les autres "600 t" de la 16<sup>e</sup> division, *Antiope*, *Sibylle* et *Amazone*, ainsi que le ravitailleur *Jules Verne*, portant la marque du capitaine de vaisseau de Belot, chef du groupe français.

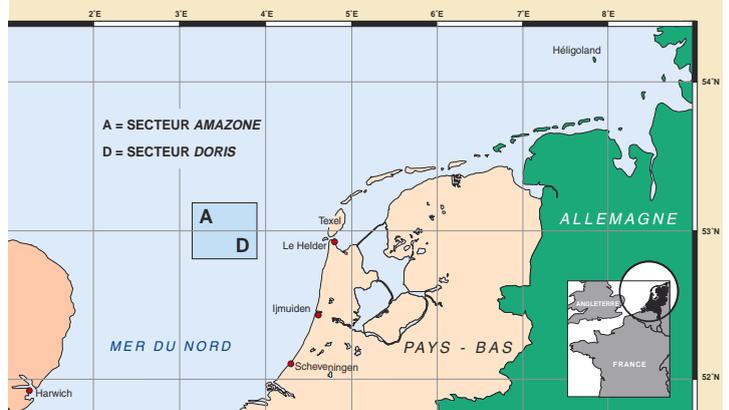
## LES "600 T" À HARWICH

Le vieillissement du matériel ainsi que les médiocres performances de ces sous-marins conçus pour des opérations côtières de courte durée menées depuis une base française dûment équipée, faisaient douter chacun de l'aptitude au combat de son bâtiment.

En revenant de leurs éprouvantes patrouilles, nos équipages n'avaient pas droit à un repos véritable. Sans hébergement à terre, pendant qu'un petit nombre bénéficiaient des postes du *Jules Verne*, les autres restaient à bord de leur unité pour procéder sans répit à l'entretien et aux réparations avec le concours précieux des spécialistes du ravitailleur dont l'atelier n'avait pu cependant être suffisamment approvisionné avant son appareillage de métropole. Pendant la trop courte halte séparant deux patrouilles, le sous-marin devait quitter dès que possible son poste à quai ou à couple du *Jules Verne* et mouiller en rade, soit pour dispersion lors des très fréquentes alertes aériennes, soit pour sa démagnétisation : il fallait en effet le prémunir contre ces nouvelles mines dont la mise de feu magnétique était déclenchée par le passage d'un bâtiment.

## VERS LES SECTEURS DE PATROUILLE

Les sous-marins devaient naviguer en plongée le jour pour éviter le danger aérien permanent, et en surface la nuit pour recharger leurs batteries. Pour éviter les méprises, le VA(S) avait imposé une tactique très contraignante : en raison du rapprochement des secteurs et de leurs possibles changements ordonnés par brefs signaux radio, le sous-marin avait interdiction d'attaquer un bâtiment sans l'avoir identifié avec certitude comme ennemi. Or, en comptant les sous-marins polonais intégrés à la Royal Navy et les hollandais neutres, cinq marines fréquentaient la mer du Nord et l'identification de nationalité du sous-marin aperçu n'était possible qu'à courte distance, voire par échange des signaux lumineux codés de reconnaissance. L'ennemi allemand dont il fallait ainsi s'approcher, avait donc toute chance d'être le premier en mesure de lancer. On savait notamment que les sous-marins hollandais non détenteurs du code de reconnaissance pouvaient être rencontrés dans la zone de patrouille alliée dès la sortie de leur base du Helder.



Le 19 avril en même temps que l'*Orphée*, la *Doris* appareille pour une première mission de surveillance devant Hëlîgoland, mais elle doit revenir prématurément sur un seul moteur, le compresseur d'insufflation de son diesel bâbord en avarie.

L'*Orphée* doit lui aussi abrégé sa patrouille et il retourne le 24, un moteur électrique endommagé pendant la charge rapide des batteries. Le 25, au retour de la *Doris*, les joints expédiés par Cherbourg se révélant inutilisables, pour pallier l'avarie de compresseur, la livraison "d'un ensemble complet de cylindres et pistons pour compresseur de moteur Schneider" est demandée à la direction des constructions navales (DCN), mais en vain, car cet équipement à acheminer par mer est détenu par l'arsenal de Toulon.

Le 1<sup>er</sup> mai, le chef du groupe rend compte à l'Amirauté française de l'état de la *Doris*. Puis il l'informe de la nécessité de renvoyer à Cherbourg l'*Orphée*, revenu le 2 à Harwich, victime d'une nouvelle avarie de moteur électrique et il demande pour le remplacer le détachement d'un autre "600 t". Le 3, le renseignement britannique signalant plusieurs mouvements d'U-Boote qui longent la côte hollandaise vers le sud, le VA(S) prévoit de renforcer le barrage établi devant cette côte. Pour compenser l'absence de l'*Orphée*, le chef du groupe fait mettre tout en œuvre pour que la *Doris* soit en mesure d'appareiller. A nouveau interrogée, la DCN répond que "Son moteur bâbord sera alimenté par l'air d'insufflation du moteur tribord et si nécessaire par un compresseur auxiliaire, mais cette disposition ne donnera à ce moteur que la moitié de sa puissance".

## INVASION DE LA HOLLANDE

Cependant le 6, les Alliés jugent imminente l'invasion de la Hollande par voie terrestre et l'ennemi est suspecté aussi de vouloir débarquer des troupes par la côte. Alors que la *Circé* rentre prématurément pour avarie de barre de plongée, le CV de Belot communique à ses commandants les instructions du VA(S) qui vient d'ordonner le renforcement impératif du barrage et l'appareillage de toutes les unités "non retenues pour avarie majeure". Recevant ainsi l'ordre de partir, malgré le danger pressenti, le CC Favreul ne fait alors aucune objection et le 7 mai à 15 h 30, avec le *Shark*, la *Doris* et l'*Amazone* appareillent pour rejoindre les étroits secteurs jointifs qui leur ont été assignés devant la côte hollandaise, dans la zone où patrouillent nos *Thétis*, *Calypso*, *Sibylle* et *Antiope* ainsi que les britanniques *Sturgeon*, *Snapper*, *Seawolf* et *Triad*, et que certains d'entre eux doivent traverser pendant leur transit de retour.

## LA FIN DE LA DORIS

La nuit du 8, "par une mer éclairée par la lune, l'horizon marqué par les feux de nombreux bateaux de pêche", l'*Amazone* patrouille en surface dans son secteur rectangulaire de 10 sur 25 M, à près de 45 M du Helder, quand à 23 h 18, les hommes de quart "observent une immense boule de feu s'élevant à l'horizon et perçoivent trois fortes explosions". Ils sont certains d'avoir assisté, sans pouvoir en déterminer la cause, à la fin de la *Doris*, dont le secteur était contigu au leur, l'effet d'une mine ou un torpillage par méprise n'étant pas encore exclus.

A partir du 9, jour de l'entrée de la Wehrmacht en Hollande, bien que la radio allemande captée en Angleterre annonce que "un sous-marin ennemi a été détruit par nos forces en mer du Nord", trois changements successifs de secteur sont ordonnés jusqu'au 11 aux *Doris* et *Amazone* pour qu'elles patrouillent plus près de la côte. Le 12, il est demandé à la *Doris* qui doit être relevée par la *Circé*, de signaler sa position. Le 15, comme elle n'a toujours pas répondu aux appels radio, le VA(S) se résout alors à faire connaître aux états-majors "qu'il la considère détruite, probablement torpillée par un sous-marin allemand". Lorsque en France les familles sont individuellement prévenues, il est ensuite publiquement annoncé que la *Doris* "avait disparu corps et biens en mission de surveillance dans une zone minée par l'ennemi".

## RAPPORT DE L'U-9

L'analyse des archives de la Kriegsmarine, effectuée dès la fin de la guerre par les forces britanniques d'occupation, avait montré que la *Doris* avait été torpillée par l'U-9. En effet, selon le journal d'opérations de ce sous-marin de type II B (250 t), dont nous avons maintenant la copie intégrale, l'action est relatée comme suit, l'heure de ce journal traduite ici en heure française.

Le 6 mai, après réparation d'avaries, l'U-9 appareille de Hélioland sa base pour patrouiller vers le sud avec l'U-7. Puis, après divers parcours entrecoupés de stations posé sur le fond, son commandant, l'EV1 Lüth, rapporte : "**Le 8, 21 h 27**, fais surface devant la côte, recala ma position"

**"22 h 50** : ciel étoilé, vent est 2, bonne visibilité, nuit sombre de nouvelle lune, mer scintillante ; aperçu à 3/4000 m sous-marin feux masqués sur bâbord à l'est devant feux de pêcheurs ; commencé l'attaque, ai malheureusement l'horizon clair à l'ouest, adversaire fait route inverse cap 320 environ puis vient en route parallèle au 140 et augmente temporairement son allure si bien que sa lame d'étrave est visible ; viré pour lancer lorsque l'adversaire vient sur moi ; abattu, repris de la distance ; adversaire à nouveau route au NW"

**"23 h 14** : hauteur nord Ijmuiden, fort scintillement de la mer ; gerbe avec G7E (électrique) immersion 2 m et G7A (air) immersion 3 m, distance 700 m, gyrodéviation 60°, visé 20 m s/AV et 30 m s/AR, je marche sur électrique bâbord à petite vitesse pour cacher ma lame d'étrave ; après 52 s = 780 m, forte détonation, trajectoires visibles G7E à sillage hélices, G7A à sillage bulles d'air a touché à l'arrière du kiosque ; détonation augmente d'intensité ; colonne de feu 25 m de haut, blanchâtre en bas, rouge en haut puis nuage de fumée 100 m de haut ; débris volent de partout jusqu'à 50 m de nous ; tache d'huile de 500 m de diamètre aperçue, rien de plus à voir, forte odeur de poudre et d'huile ; bâtiment paraissait faire environ 1000 t, avait un kiosque relativement bas mais long, peut-être du type *Grampus* ; un canon de pont n'a pas été remarqué"

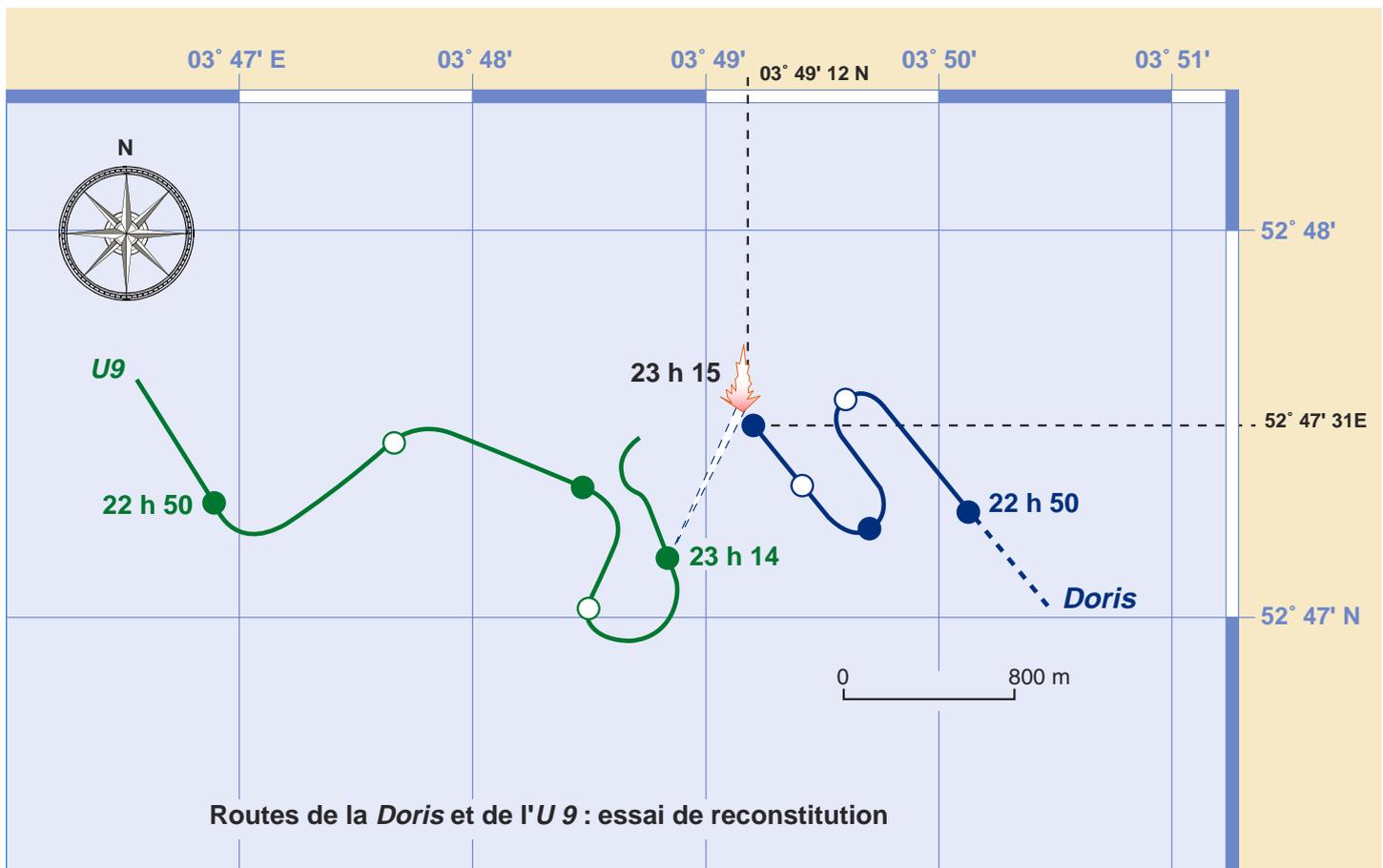
**"23 h 26** : seconde détonation entendue, rien aperçu, ce devait être la G7E en fin de trajectoire, arrêtée après 12 min de marche ; remis en route vers Scheveningen pour recaler ma position."

## INTERPRÉTATION DU RAPPORT

L'U-9 ne tarde pas à identifier comme n'étant certainement pas allemand le sous-marin aperçu éclairé par la lune, vu sa taille et la forme de son kiosque. Il se dispose très vite à attaquer la *Doris* qui ne semble pas l'avoir vu, du moins jusqu'à ce qu'elle se retourne en forçant l'allure, probablement sur son seul moteur tribord, pour mieux évoluer et aussi prendre de la distance (la visibilité de son sillage étant accrue par la phosphorescence de la mer), ayant vraisemblablement observé les évolutions d'un sous-marin non identifié vers lequel elle n'a pas pu ou voulu émettre le signal de reconnaissance. Mais on ne pourra jamais déterminer si en se retournant à nouveau, la *Doris* a voulu faire face à un éventuel ennemi, celui-ci en bonne position de lancement, ou si au contraire elle a repris sa route initiale, pensant avoir rencontré traversant son secteur en route au sud-est, flanc non éclairé par la lune, un sous-marin allié ou hollandais. Enfin, de la description du point d'impact, on peut déduire que la G7A atteignant la soute à gasoil extérieure bâbord a explosé contre la coque épaisse, déclenchant aussitôt la violente explosion des deux torpilles de la tourelle placée sur le pont à l'arrière du kiosque. Il est permis de penser, comme l'ont attesté les officiers de l'U-9, que de telles explosions détruisant un sous-marin de taille modeste ont instantanément provoqué la mort certaine de ses 45 hommes d'équipage.

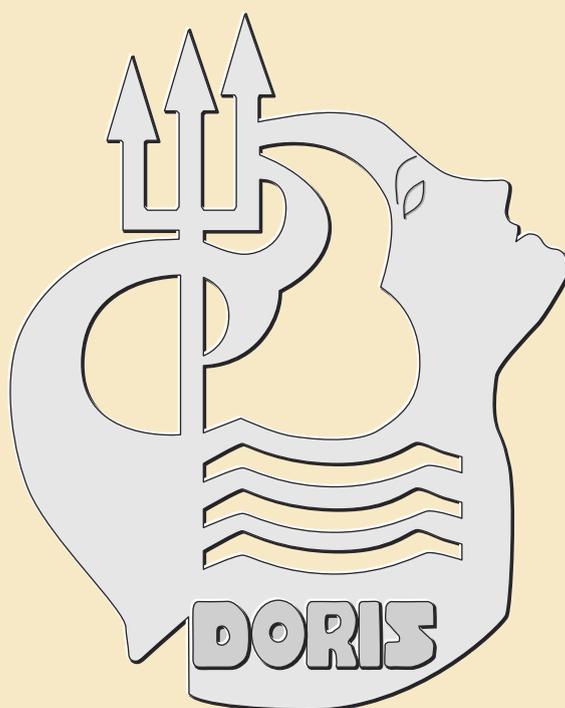
La position exacte de l'épave de la *Doris* déterminée en 2003 par le chasseur de mines *Cassiopee* prouve maintenant que le sous-marin aperçu par l'U-9 faisait route au nord-ouest pour rejoindre son secteur dont il avait involontairement dépassé de 2,5 M la limite sud.

*Le capitaine de vaisseau Jacques Favreul*  
fils aîné du capitaine de corvette Jean Favreul  
commandant de la *Doris*



## **ÉQUIPAGE DU SOUS-MARIN *DORIS* DISPARU EN MER LE 8 MAI 1940**

Capitaine de corvette FAVREUL Jean, commandant  
Lieutenant de vaisseau LADONNE Érasme, officier en second  
Enseigne de vaisseau de DIEULEVEULT Jacques, officier en troisième  
Enseigne de vaisseau ROCHE Lucien, officier en quatrième  
Premier maître timonier GAUDU Émile  
Premier maître mécanicien LE SCHELLER Maurice  
Maître torpilleur BARVEC François  
Maître électricien PERACHON Marcel  
Maître mécanicien LE PHILIPPE Émile  
Second-maître électricien POTARD Jean  
Second-maître radio MADEC-COUSIN Jean  
Second-maître mécanicien REBOUTE Georges  
Second-maître mécanicien BRESSOT Jean  
Quartier-maître timonier KRAEMER Helmut  
Quartier-maître canonnier FITAMANT Jean  
Quartier-maître fusilier BURR Joseph  
Quartier-maître torpilleur CABON Michel  
Quartier-maître électricien CLOATRE Claude  
Quartier-maître électricien GALLINEAU Joseph  
Quartier-maître électricien GOURTAY Jean  
Quartier-maître radio MAISSA Jean  
Quartier-maître radio VALETTE Robert  
Quartier-maître mécanicien MENGUY Marcel  
Quartier-maître mécanicien CICCHI René  
Quartier-maître mécanicien REVERSO Marcel  
Quartier-maître mécanicien BRES Louis  
Quartier-maître mécanicien BETAILLE Marcel  
Quartier-maître mécanicien MURACCIOLE Pierre  
Matelot timonier BORDET Jean  
Matelot timonier CHEVALIER Edmond  
Matelot torpilleur MARCHOIS Paul  
Matelot torpilleur ANDRÉ Joseph  
Matelot torpilleur AZEMAR Guy  
Matelot électricien BOVERY Georges  
Matelot électricien KAUFFMANN René  
Matelot électricien HUGOT Jean  
Matelot mécanicien CHABAUD Georges  
Matelot mécanicien LUSTIG Marcel  
Matelot mécanicien MATHIOT Jacques  
Matelot maître d'hôtel DUCROCQ Édouard  
Matelot cuisinier GAUTHIER Louis  
Matelot sans spécialité REGNIER Charles



## **ÉQUIPE DE LIAISON BRITANNIQUE**

Lieutenant WESTMACOTT Richard  
Yeoman of signals WILSON Harry  
Telegraphist SALES Charles

## HOMMAGES RENDUS LE 16 JUILLET 2004 À L'ÉQUIPAGE DE LA *DORIS* APRÈS LA DÉCOUVERTE DE L'ÉPAVE DU SOUS-MARIN

Deux plongeurs hollandais, Hans Martin Van Leeuwen et Ton Van der Sluijs, décidèrent d'aller reconnaître une épave inconnue qu'un pêcheur leur avait signalée comme gênante parce que ses filets s'y étaient souvent accrochés. En juin 2003, ils appareillèrent d'Ijmuiden seuls tous les deux avec leur petit bâtiment, une ancienne chaloupe de sauvetage équipée d'un sondeur et des moyens de navigation appropriés. A plus de 30 milles au large, arrivés au point indiqué, ils laissèrent traîner au fond leur ancre jusqu'à ce qu'elle ait croché l'épave. Plongeant aussitôt, ils l'identifièrent comme étant celle d'un sous-marin. Au cours d'une autre plongée, ils constatèrent que ce sous-marin était la *Doris*, ayant découvert près des vestiges de son kiosque ce nom gravé sur une pièce de métal.



Crédits photos : Hans van Leeuwen



Crédits photos : Hans van Leeuwen

L'épave est ensablée aux neuf dixièmes. Les photos prises par les plongeurs ne montrent que les quelques restes déchiquetés, couverts de concrétions ou rongés par la rouille, qui sont encore fixés à la coque épaisse. Cette coque, maintenant invisible, est enfouie à jamais. La partie du sous-marin située à l'arrière du kiosque, à l'endroit où la torpille du sous-marin allemand *U-9* l'avait atteinte en ayant aussitôt déclenché l'explosion des deux torpilles de sa tourelle de pont, n'est pas visible non plus. Cependant la vue de l'extrémité avant du kiosque renversée vers l'avant et celle de tous les fragments de tôles ou objets pour beaucoup non encore identifiés, qui sont disséminés sur l'épave et tout autour d'elle, confirment la violence et l'instantanéité de la destruction du sous-marin

relatées dans son rapport par le commandant de l'*U-9*. Il n'y a guère de restes formant aspérités qui ne soient enrobés par de nombreux et très anciens vestiges de filets de pêche. On comprend les protestations exprimées depuis la fin du conflit par les pêcheurs dont les filets restaient accrochés au sous-marin comme à tant d'autres épaves qui jonchent le fond de la mer dans les parages.

En novembre 2003, l'épave a été formellement identifiée par le chasseur de mines *Cassiopee* qui l'a trouvée à une position relativement proche de celle signalée par le commandant du sous-marin allemand. Elle repose dans les eaux hollandaises par près de 26 m de fond à 35 milles environ dans l'ouest du Helder. Le canon de la *Doris*, remonté du fond par les plongeurs de la *Cassiopee*, a été transporté à Brest. Une fois traité par un laboratoire spécialisé, il sera exposé au futur musée des forces sous-marines.

En juillet 2004, suite aux actions entreprises par la marine nationale, les Pays-Bas reconnaissent à l'État français son titre de propriété sur l'épave ainsi que l'intérêt historique mais surtout humain que nous portons au site en acceptant de veiller, par des patrouilles sur zones, à la tranquillité du repos des marins disparus.



Crédits photos : Marine nationale

Cette découverte a permis qu'un premier hommage solennel soit enfin rendu, 64 ans après leur disparition, aux quarante cinq hommes de l'équipage, dont trois marins britanniques, par une cérémonie qui a été célébrée en mer le 16 juillet 2004 à bord du patrouilleur de service public *Pluvier* au dessus de l'épave.

À cette émouvante cérémonie présidée par le vice-amiral d'escadre Thierry d'Arbonne commandant la force océanique stratégique ont participé le capitaine de vaisseau attaché naval auprès de l'ambassade de Grande-Bretagne à Paris, le général du corps des Marines néerlandais chef d'état-major des marines néerlandaise et belge unies, le colonel attaché de défense auprès de l'ambassade de France à La Haye, l'aumônier des sous-marins de Brest ainsi que le capitaine de vaisseau Favreul fils du commandant de la *Doris* qui représentait les familles des disparus, et comme il se doit, les deux plongeurs hollandais. Après les allocutions prononcées par les participants et la bénédiction donnée par l'aumônier aux disparus en même temps qu'à la mer, des gerbes ont été lancées au dessus de l'épave. Les deux plongeurs ont parsemé les fleurs de leurs bouquets, montrant ainsi leur intense participation à cette cérémonie. A l'issue de la sonnerie aux morts, les hymnes des trois nations représentées ont retenti tandis que la présence en surface du sous-marin hollandais *Dolfijn* rendant les honneurs symbolisait la solidarité des sous-mariniens entre eux.

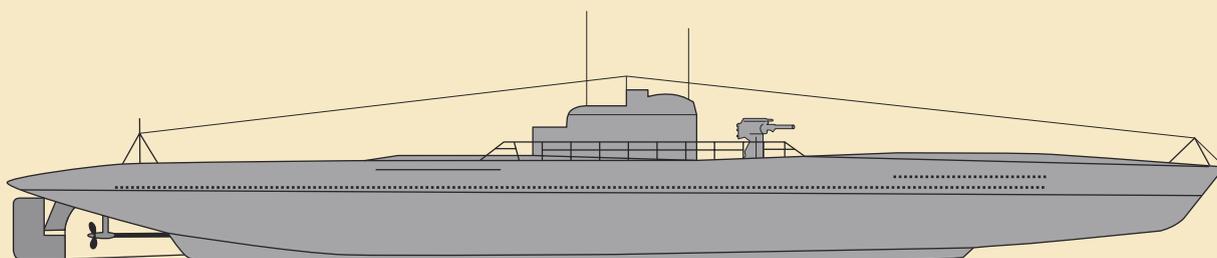
## **SOUS-MARIN *DORIS*** **PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES**

La *Doris* était un sous-marin de 2<sup>e</sup> classe dit de "600 tonnes" destiné aux opérations côtières. Comme la *Circé* et deux autres sous-marins du même type, il avait été construit sur plans Schneider. Mis sur cale à Bordeaux en 1924 puis lancé en 1927, il avait été armé à Toulon puis mis en service en 1930. Les quatre sous-marins du type CIRCÉ <sup>(1)</sup> différaient principalement des autres "600 tonnes" par leur motorisation et en 1939 ils étaient successivement entrés en grandes réparations à Toulon ou à La Ciotat.

En temps normal, l'équipage de ces sous-marins était de 42 hommes : 3 (ou 4) officiers, 9 officiers mariniers, 30 quartiers-maîtres et matelots.

Jusqu'à son départ pour l'Angleterre, en mars 1940, la *Doris* avait toujours été affectée à la Méditerranée et elle formait alors avec les trois autres sous-marins du même type la 13<sup>e</sup> division rattachée à la V<sup>e</sup> escadrille basée à Toulon. Son commandant était aussi le commandant de la division.

<sup>(1)</sup> *Doris*, *Thétis*, *Circé* et *Calypso*



Longueur	62,50 m
Déplacement	615 t en surface 776 t en plongée
Propulsion	2 diesels Schneider 2 temps de 625 CV 2 moteurs électriques de 500 CV 2 hélices
Vitesse	14 nœuds en surface 7,5 nœuds en plongée
Rayon d'action	2 000 nautiques à 10 nœuds en surface 85 nautiques à 5 nœuds en plongée
Armement	7 tubes lance-torpilles de 550 m/m 1 torpille de réserve 1 canon de 75 m/m 1 mitrailleuse de 13,2 m/m



Sous-marin de type CIRCÉ, en essai à Toulon, après refonte



Crédits photos : Hans van Leeuwen

*Épave du sous-marin Doris : à l'arrière plan, le kiosque*

Credits photos : Hans van Leeuwen



*Épave du sous-marin Doris : vue de l'extrémité avant*