

ÉQUIPAGE DU SOUS-MARIN *DORIS* DISPARU 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 SCELLER 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 REBOUTÉ Georges
Second-maître mécanicien BRESSOT Jean
Quartier-maître timonier KRAEMER Helmut
Quartier-maître canonnier FITAMANT Jean-Marie
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 DUCROCO Édouard
Matelot cuisinier GAUTHIER Louis
Matelot REGNIER Charles

Équipe de liaison (Royal Navy) :

Lieutenant WESTMACOTT Richard
Yeoman of signals WILSON Harry
Telegraphist SALES Charles

Aux familles de l'équipage de la *Doris*
en mémoire de ses quarante-cinq hommes disparus le 8 mai 1940

LA DORIS

(1930-1940)

Histoire d'un
sous-marin
perdu

PAR JACQUES FAVREUL

PRÉFACE DE L'AMIRAL
BERNARD LOUZEAU,
DE L'ACADÉMIE DE MARINE

SOMMAIRE

● LISTE DES DISPARUS (en page de garde)				
● PRÉFACE	7			
● INTRODUCTION	8			
● REMERCIEMENTS	11			
● LA DORIS, SOUS-MARIN DE DÉFENSE DES CÔTES	12			
● Naissance d'un sous-marin				
● Les noms des sous-marins				
● Différentes appellations				
● Principales caractéristiques de la <i>DORIS</i>				
● Symboles portés par la <i>DORIS</i>				
● La flotte sous-marine française en septembre 1939				
● NOS SOUS-MARINS EN MER DU NORD	28			
● La campagne de Norvège				
● Le groupe Jules-Verne				
● Départ de nos sous-marins				
● Séjour à Harwich				
● Vers les secteurs de patrouille				
● Première patrouille de la <i>DORIS</i>				
● L'invasion de la Hollande				
● LA FIN DE LA DORIS	44			
● Témoignage de l' <i>AMAZONE</i>				
● Rapport du sous-marin <i>U-9</i>				
● Interprétation du rapport				
● Épilogue				
● DÉCOUVERTE DE L'ÉPAVE	54			
● Récit des plongeurs				
● État de l'épave				
● Mission de la <i>CASSIOPÉE</i>				
● Devait-on renflouer l'épave?				
● HOMMAGES RENDUS AUX DISPARUS	74			
● Cérémonie en mer du Nord				
● Recherche des familles				
● Cérémonie de Brest				
● Une rue du Sous-marin <i>DORIS</i> à Toulon?				
● ANNEXES	82			
● I. Lexique				
● II. Comment navigue le sous-marin				
● III. Fragments d'archives				
● IV. Que sont-ils devenus?				
● V. Les deux autres <i>DORIS</i>				
● VI. Allocutions				
● VII. Bibliographie				

PRÉFACE



Le 7 mai 1940, trois jours avant le déclenchement de l'offensive allemande qui allait submerger notre pays, le sous-marin *Doris*, alors sous commandement opérationnel britannique, appareillait de Harwich pour prendre place dans un barrage de sous-marins au large des côtes néerlandaises. Il ne rentrera pas de mission. Les causes de la perte du sous-marin furent connues avec quasi-certitude dès le 13 mai par le commandement allié : la *Doris* avait été torpillée par un sous-marin ennemi, mais pour des raisons liées aux circonstances la triste nouvelle ne fut communiquée aux familles que d'une manière assez imprécise, laissant croire que le sous-marin aurait pu sauter sur une mine. Soixante-trois ans plus tard, pendant l'été 2003, deux plongeurs hollandais passionnés par la reconnaissance des épaves, nombreuses en mer du Nord, identifièrent l'une d'entre elles comme étant celle de la *Doris*.

Le capitaine de vaisseau (h) Jacques Favreul, fils du commandant de la *Doris*, le capitaine de corvette Jean Favreul, très marqué dès sa jeunesse par cette disparition et constatant que les ouvrages historiques parus après la guerre ne s'intéressaient guère au sort de la *Doris*, a entrepris un travail de mémoire courageux qui mérite d'être salué. Grâce à ses recherches tant auprès du Service historique de la Défense (département Marine) que dans des archives allemandes ou des documents privés inédits, il a pu reconstituer avec précision les derniers jours de la *Doris* ainsi que les circonstances de son torpillage par le sous-marin allemand *U 9*. Nous avons donc un dossier complet sur la disparition de la *Doris* qui pendant tant d'années a fait souffrir bien des familles, la découverte de l'épave mettant un point final aux interrogations de nombre d'entre elles.

Appartenant à une génération de sous-marinières entrés dans la Marine peu de temps après la guerre, je n'ai pu à la lecture de l'ouvrage de Jacques Favreul que retrouver les reproches que nous faisons à nos sous-marins construits avant la guerre, très en retard par rapport à leurs homologues allemands : coque rivée et non soudée, manque de robustesse des moteurs diesels, piètres performances des groupements microphoniques, absence de gyrodéviator sur les torpilles. On peut aussi s'interroger sur l'état d'impréparation des sous-marins de la 13^e DSM tant sur le plan matériel que dans le domaine de l'entraînement. Aussi, en appareillant le 7 mai 1940 sur un sous-marin n'ayant en réalité qu'un seul moteur de propulsion en état de marche, l'abnégation du commandant et de son équipage ne peut que forcer notre admiration.

Enfin, je veux rendre hommage à l'auteur pour sa détermination dans ses démarches auprès des autorités de la Défense et de la Marine pour que, l'épave ayant été retrouvée, une cérémonie officielle soit organisée à la mémoire des disparus. Il y en eut deux : une, le 16 juillet 2004, sur les lieux du drame où l'épave de la *Doris* repose avec les 42 hommes de son équipage et les 3 Britanniques de l'équipe de liaison, et une autre à Brest, le 27 novembre de la même année, au centre Roland-Morillot de l'escadrille des SNLE. Là, dans le hall d'entrée est maintenant exposé le canon de 75 de la *Doris* pour rappeler aux sous-marinières d'aujourd'hui le sacrifice de leurs anciens.

Amiral (2S) Bernard Louzeau

INTRODUCTION

Le 15 mai 1940, par un message secret émis de son PC de Northways à Londres, le vice-amiral commandant les sous-marins britanniques informait le commandement français « *qu'il fallait considérer comme perdu le sous-marin Doris qui depuis le 12 mai n'avait pas répondu aux appels* ».

À partir du 20 mai, en France que les forces allemandes avaient commencé d'envahir, les autorités firent alors annoncer à chaque famille que le sous-marin « *avait disparu corps et biens en mer du Nord au cours d'une mission de surveillance dans une zone minée par l'ennemi* », laissant la grande majorité d'entre elles dans l'ignorance totale des circonstances de cette disparition : l'imprécision délibérée de cette annonce nous paraît maintenant justifiée car en ce temps de guerre, le fait que la *Doris* ait été torpillée dans la nuit du 8 au 9 mai par un sous-marin ennemi, bien que connu avec une quasi-certitude dès le 13 mai par les états-majors alliés, ne pouvait être rendu public ; mais certaines familles crurent longtemps que tout espoir de retrouver leur proche était encore possible, tandis que d'autres, après l'armistice, accordèrent foi quelque temps en la rumeur propagée en zone occupée selon laquelle des hommes ayant survécu à la perte de leur bâtiment auraient été internés en Angleterre.

Après la fin du conflit, aucune information ne fut plus communiquée aux familles. Pourtant, par l'analyse des archives de la Kriegsmarine, les Britanniques qui occupaient le nord-ouest de l'Allemagne après la victoire des Alliés avaient communiqué aux autorités françaises en guise de réponse à leur question, un bref résumé de l'attaque de la *Doris* dans la nuit du 8 au 9 mai décrite en détail dans son *KTB*¹ par le commandant de l'*U-9* auteur du torpillage, mais couverte alors par le secret des opérations, aucune information ne fut rendue publique (en effet, peu après la capitulation de l'Allemagne et avant d'être interné, le *Grossadmiral* Dönitz, sachant qu'il comparaitrait devant le tribunal des vainqueurs, avait fait interdire toute destruction d'archives pour pouvoir attester que les sous-marinières de la Kriegsmarine avaient loyalement combattu), et l'épave du sous-marin dont la position approximative était connue ne fut jamais recherchée par les autorités françaises, d'autant que, pendant près de dix ans après la fin du conflit, il fallut procéder au déminage des eaux côtières de la mer du Nord et la navigation était alors interdite en dehors des chenaux «*Nemedri*» balisés.

Or, pendant l'été 2003, deux plongeurs hollandais partis d'Ijmuiden reconnurent une épave anonyme depuis longtemps signalée par les pêcheurs pour avoir souvent croché leurs chaluts, identifièrent cette épave comme étant celle de la *Doris*.

EN DÉCOUVRANT CETTE ÉPAVE, DEUX PLONGEURS HOLLANDAIS HANS VAN LEEUWEN ET TON VAN DER SLUIJS L'IDENTIFIÈRENT COMME ÉTANT CELLE D'UN SOUS-MARIN ET APRÈS AVOIR DÉBARASSÉ DE SES CONCRÉTIONS UN CORPS DE VANNE TRANSPORTÉ DANS LEUR ATELIER, ILS VIRENT APPARAÎTRE, GRAVÉ AU POINÇON, LE NOM DE *DORIS*. (HANS VAN LEEUWEN)



Authentifiée par les plongeurs du chasseur de mines français *Cassiopee*, cette découverte inespérée avait enfin permis, 64 ans après leur disparition, d'honorer la mémoire des quarante-cinq hommes de la *Doris*, et de révéler à leurs familles présentes à Brest le 27 novembre 2004 pour une cérémonie d'hommages, quelles furent leurs conditions de vie dans une base anglaise et les circonstances de la fin de leur sous-marin.

Au fil des années qui s'écoulèrent après la guerre – ponctuées chacune le 8 mai par la commémoration de la Victoire - étonné de ne trouver, dans les ouvrages historiques traitant des opérations effectuées par les Alliés avant l'armistice de juin 1940, (et qui portent sur la campagne de Norvège ou directement sur les combats menés en fin mai pendant l'évacuation de Dunkerque, omettant de citer l'action de nos sous-marins devant les côtes de Hollande parce qu'elle ne participait d'aucune de ces deux phases de la guerre) que des informations succinctes, imprécises ou parfois même erronées lorsque le sort du sous-marin y était évoqué, je m'étais résolu à chercher dans les archives ce qui avait été écrit sur les sous-marins ayant opéré en mer du Nord et sur les derniers jours de la *Doris* avant qu'elle n'appareille le 7 mai de Harwich pour une mission sans retour.

Puis à partir de 1998 et avec le concours d'éminents historiens, j'ai pu approfondir mes recherches et obtenir notamment, extraits d'archives allemandes et anglaises, plusieurs ouvrages et documents respectivement relatifs tant à l'*U-9* qu'au concept opérationnel des forces sous-marines britanniques.

C'est pourquoi, après que les hommages furent rendus pendant l'année 2004 par la Marine aux disparus, j'ai souhaité compléter par un unique document le très sommaire dossier «*Disparition de la Doris*» qui est archivé au département Marine du Service historique de la Défense. Ainsi je relate dans ces pages :

- ce qui dès l'année 1940 avait été révélé à ma famille et ce que lui avaient appris les sous-marinières qui avaient pris part à la campagne de Norvège et aux opérations de mer du Nord. Parmi ceux-ci notamment, l'amiral de Belot, ancien commandant du groupe des sous-marins français d'Angleterre, qui dédia à mon père et à l'équipage de la *Doris* son ouvrage «*La guerre aéronavale dans l'Atlantique*» (Payot 1950), le capitaine de corvette Lefèvre ancien commandant de la *Thétis*, qui devait disparaître le 13 novembre 1942 avec tout l'équipage du sous-marin *Le Conquérant*, son bâtiment grenadé par méprise devant Villa Cisneros (Rio de Oro) par un appareil de l'US Air Force (53 disparus) ou le commandant Théréne ancien officier en second de l'*Amazone* et proche témoin des explosions qui avaient détruit la *Doris*,

Note 1 : Sigle pour *Kriegstagebuch*, littéralement «*journal de guerre*» (dans notre Marine : *journal d'opérations*, qui est distinct des journaux de bord de navigation).

- ce que j'ai déduit des documents authentiques qui m'ont été communiqués ou que je détenais et dont plusieurs sont inédits (en particulier «Ce que j'ai connu de la guerre avec les sous-marins de la mer du Nord» par le capitaine de frégate Le Floc'h commandant du ravitailleur *Jules Verne*, juillet 1940. Cette note officieuse en quinze pages dactylographiées qui avait été léguée à ma famille par son auteur contient notamment des renseignements sur le séjour de nos sous-marinières à Harwich et j'en reproduis des extraits au chapitre «Nos sous-marins en mer du Nord»), sûr de l'existence de bien d'autres pièces d'archives, de documents ou de photographies détenus par des particuliers ou consultables à l'Imperial War Museum et dont je n'ai malheureusement pu disposer en raison de l'insuffisance du temps consacré à mes recherches.

Sur les événements successifs qui par leur enchaînement ont finalement abouti à la perte du sous-marin, j'émet, en complément de celles déjà exprimées, quelques hypothèses sur son torpillage et je tiens aussi, mais à titre personnel, des raisonnements dont le lecteur sera bien sûr libre d'en estimer la pertinence: ils constituent en effet d'évidentes critiques qu'il ne devra pas prendre pour des accusations d'impérities portées contre les chefs de la Marine, s'il veut bien se reporter au contexte de cette trouble et dramatique époque caractérisée par le calme trompeur de la «drôle de guerre» sur les fronts terrestres et que le Gouvernement de la France n'avait pas su mettre à profit pour faire réviser par les états-majors la doctrine d'emploi de nos forces armées qu'ils savaient en leur for intérieur avoir été insuffisamment préparées pour le combat contre un ennemi redoutable sur terre comme sur mer et dans les airs.

Enfin je décris dans ces pages comment avaient été organisées les cérémonies qui furent successivement célébrées en 2004, le 16 juillet en mer du Nord au-dessus de l'épave puis le 27 novembre à Brest pendant la Journée annuelle du sous-marin.

Pour ne pas alourdir la lecture par de trop nombreux renvois à des notes en bas de page, je n'ai pas voulu citer de références précises à tous les documents dont j'ai disposé au cours de mes recherches au Service historique de la Marine à Vincennes et Toulon, et je cite mes principales sources dans l'annexe Bibliographie; mais par de telles notes, par des paragraphes en digression du texte ou dans les annexes, je donne à l'intention du lecteur qui ne serait pas familiarisé avec l'histoire de la Marine en ce début de la seconde guerre mondiale ni avec la terminologie propre à l'arme sous-marine, quelques précisions complémentaires: que le lecteur marin veuille bien les supporter!

REMERCIEMENTS

Mes vifs remerciements vont à l'Amiral Bernard Louzeau qui avait spontanément accepté de préfacier cet ouvrage que je dédie aux familles trop longtemps tenues dans l'ignorance des vraies circonstances du drame qui les avaient douloureusement affectées: ancien sous-marinier et ancien chef d'état-major de la Marine, par cette page il évoque notamment le devoir qui est celui de tous lorsqu'une occasion se présente (comme celle de la découverte d'une épave ancienne), de tout mettre en œuvre pour faire honorer à la face de nos contemporains la mémoire de nos aînés héroïquement disparus au combat.

Je renouvelle ici ma reconnaissance et les remerciements que j'avais exprimés dans les correspondances échangées avec MM. Hans Van Leeuwen et Ton Van Der Sluijs auteurs de la découverte de l'épave, mais aussi de vive voix, ayant eu le bonheur de les rencontrer au cours de la cérémonie en mer du Nord et de celle qui fut célébrée à Brest en présence des familles. À bord du patrouilleur *Pluvier* en mer du Nord, très ému à la pensée que leur découverte allait faire ressurgir de douloureux souvenirs et me sachant représenter les familles, ils m'avaient remis le disque contenant la soixantaine de photos de l'épave qu'ils avaient prises pendant leurs plongées. Arrivés en France, ne parlant pas notre langue, ils avaient généreusement été hébergés par la petite-fille du premier maître mécanicien de la *Doris* puis conduits jusqu'à Brest et pilotés par elle pendant la cérémonie.

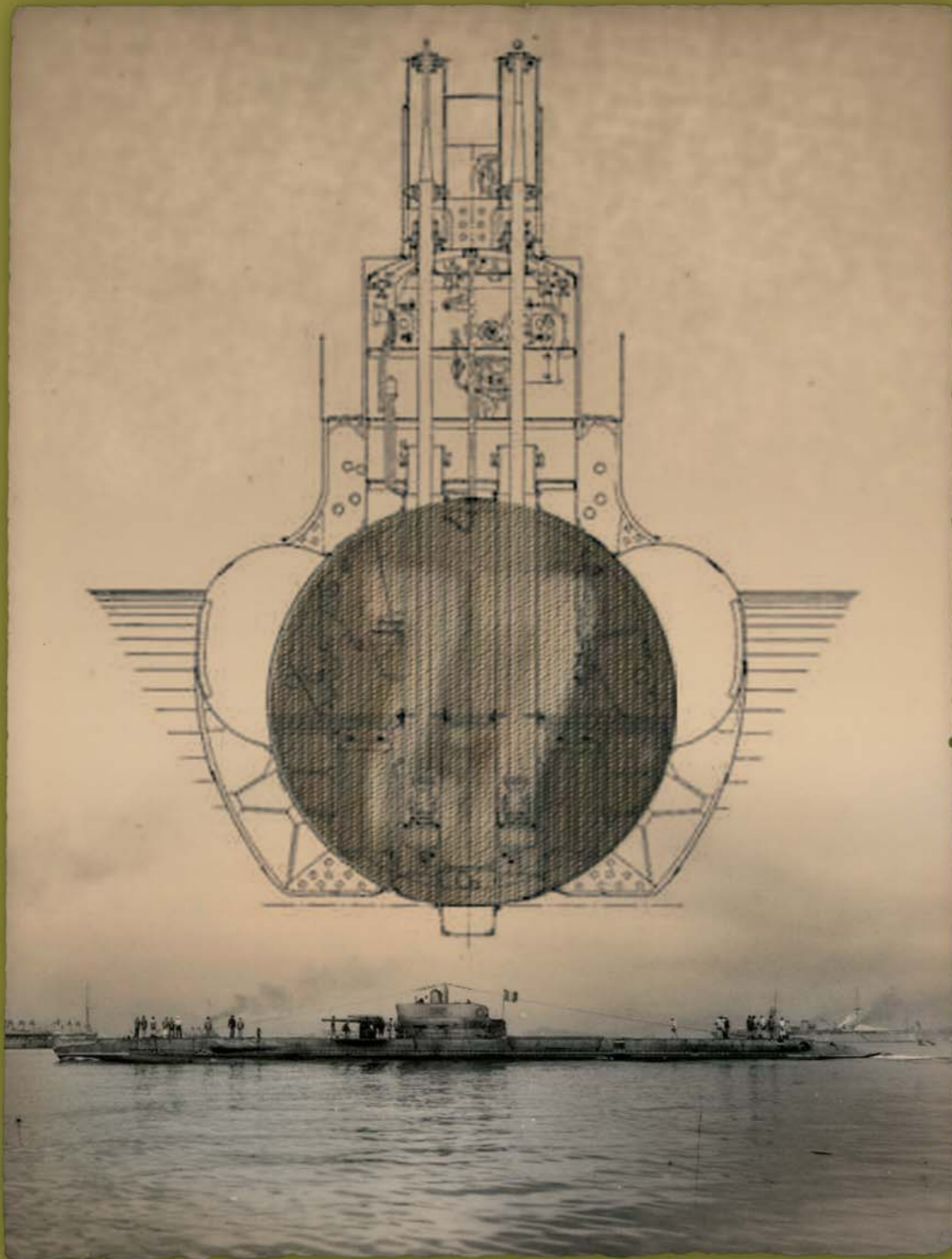
Je dois mes remerciements aux chefs de l'ancien Service historique de la Marine qui se sont succédé jusqu'à l'année 2000 ainsi qu'au personnel de ce service pour l'aide qu'ils m'avaient alors apportée dans mes recherches d'archives tant à Vincennes qu'à Toulon.

J'exprime ma profonde reconnaissance à l'égard de tous ceux qui par leurs connaissances historiques et techniques m'ont permis de mener à son terme la rédaction de mon ouvrage: j'évoque en particulier le précieux concours que m'ont apporté par leurs conseils ou par les documents allemands qu'ils m'ont procurés, le capitaine de vaisseau Claude Huan ancien sous-marinier, éminent historien des sous-marins et membre de l'Académie de Marine, le capitaine de vaisseau François-Emmanuel Brézet, historien auteur notamment d'ouvrages sur la Marine allemande et président pour l'Île-de-France de la Société française d'histoire maritime, le capitaine de vaisseau André Lambert ancien sous-marinier auteur de nombreux ouvrages illustrés sur la Marine et son histoire.

Je n'oublierai pas l'amabilité de M. Oliver Meise, rédacteur du site allemand *Taucher*, où il a fait paraître son article *Wenn Nereiden* relatant le combat entre la *Doris* et l'*U 9* et qui en échange de mes informations m'avait communiqué des copies de documents et de photos provenant de la collection Hans Bredow du musée des sous-marins de Cuxhaven.

Je dois rappeler aussi la fidélité dans le souvenir qu'avaient montrée sous l'impulsion du contre-amiral Jacques Blanc leur président national, les membres de l'Association amicale des sous-marinières, en particulier ceux des sections régionales qui comme la section *Doris* de Dunkerque dont je suis membre associé, avaient avec empressement participé grâce à leurs sites à la recherche des familles, le président de cette section m'ayant de plus remis la copie du rapport secret du *vice-amiral* Horton que lui avait fait parvenir une association de sous-marinières britanniques.

Jacques FAVREUL
Paris, mars 2007



LA DORIS

SOUS-MARIN
DE DÉFENSE DES CÔTES

Naissance d'un sous-marin
Les noms des sous-marins
Différentes appellations
Principales caractéristiques
de la *Doris*
Symboles portés par la *Doris*
Les insignes des sous-marins
La flotte sous-marine française
en septembre 1939

La *Doris*, sous-marin de défense des côtes

NAISSANCE D'UN SOUS-MARIN

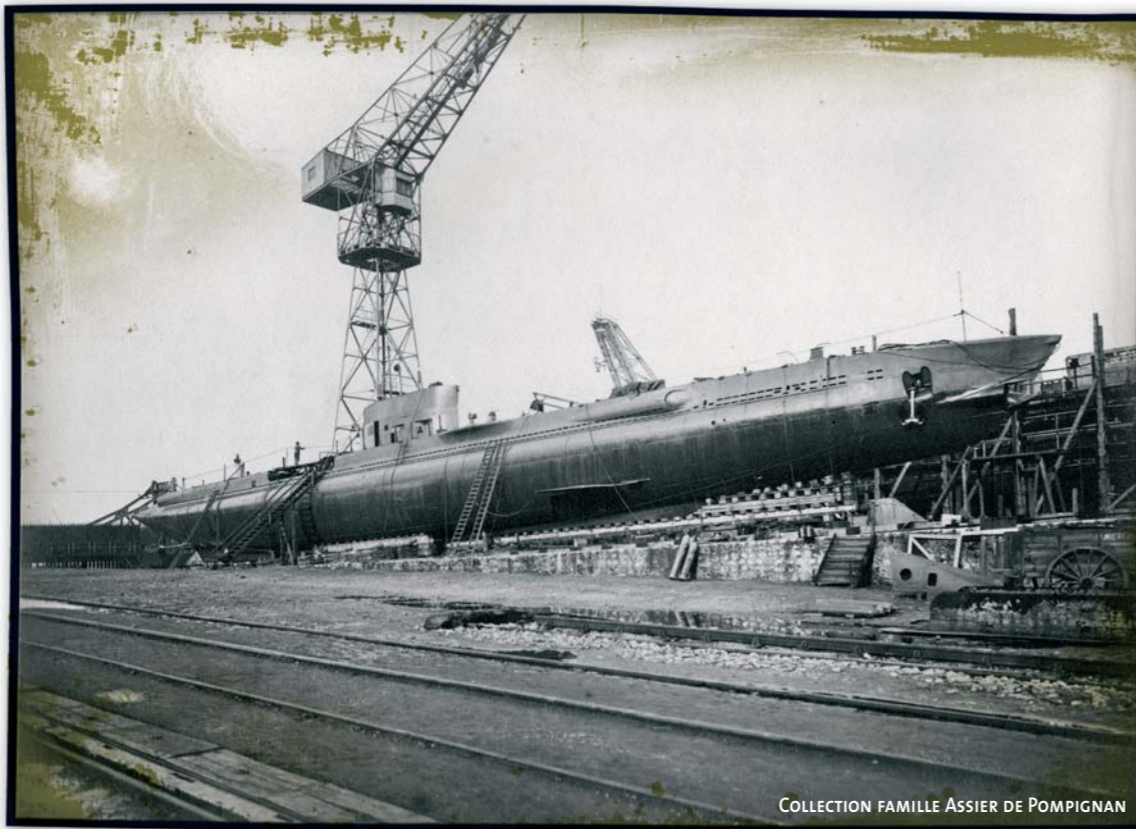
Issu du projet innovant de l'ingénieur Laubeuf considéré comme le père de l'arme sous-marine française et conçu à partir de 1920 à une époque où après la première guerre mondiale la nécessaire modernisation de notre flotte sous-marine était à l'étude, le sous-marin *Doris* ne sera admis au service qu'en 1930. Plusieurs raisons justifient ce retard qui n'avait pas concerné que ce seul bâtiment : tout en subissant les contraintes du traité de Washington (1921-1922) qui limitait le tonnage global de chaque flotte de combat dont celui des flottes sous-marines, il fallait aussi se plier aux inévitables arbitrages de la politique budgétaire qui provoquaient souvent le report des autorisations de construire et le retard dans les paiements, en cette France d'alors traumatisée par l'hécatombe de la Grande Guerre et où d'aucuns prônaient le pacifisme.

De surcroît, la saturation du plan de charge des quatre arsenaux de la Marine pour lesquels la priorité était donnée à la

modernisation ou à la construction de bâtiments de surface, avait nécessité de faire appel à l'industrie privée et cela impliquait pour les chantiers civils pressentis qu'ils fassent pour beaucoup d'entre eux ainsi que leurs sous-traitants et fournisseurs leur apprentissage en matière de construction de matériels navals d'un type nouveau puis établissent des plans détaillés conformes aux spécifications imposées, sous la direction de l'ingénieur général Roquebert, par le service technique des constructions et armes navales pour le type très particulier de bâtiments que constitue celui des sous-marins : plus que pour les autres bâtiments et comme pour les aéronefs, la survie des hommes dépend en grande partie du soin rigoureux apporté tant à l'analyse des risques pendant la conception du sous-marin qu'à sa construction par le personnel de chantier qui sauf à l'occasion des essais préliminaires n'est pas destiné à naviguer à bord du bâtiment.

Ce furent les trois chantiers Normand au Havre, de la Loire à Nantes et Schneider à Chalon-sur-Saône, qui le 8 février 1923 mirent simultanément en chantier les six premiers sous-marins de moyen tonnage destinés à la défense des côtes.

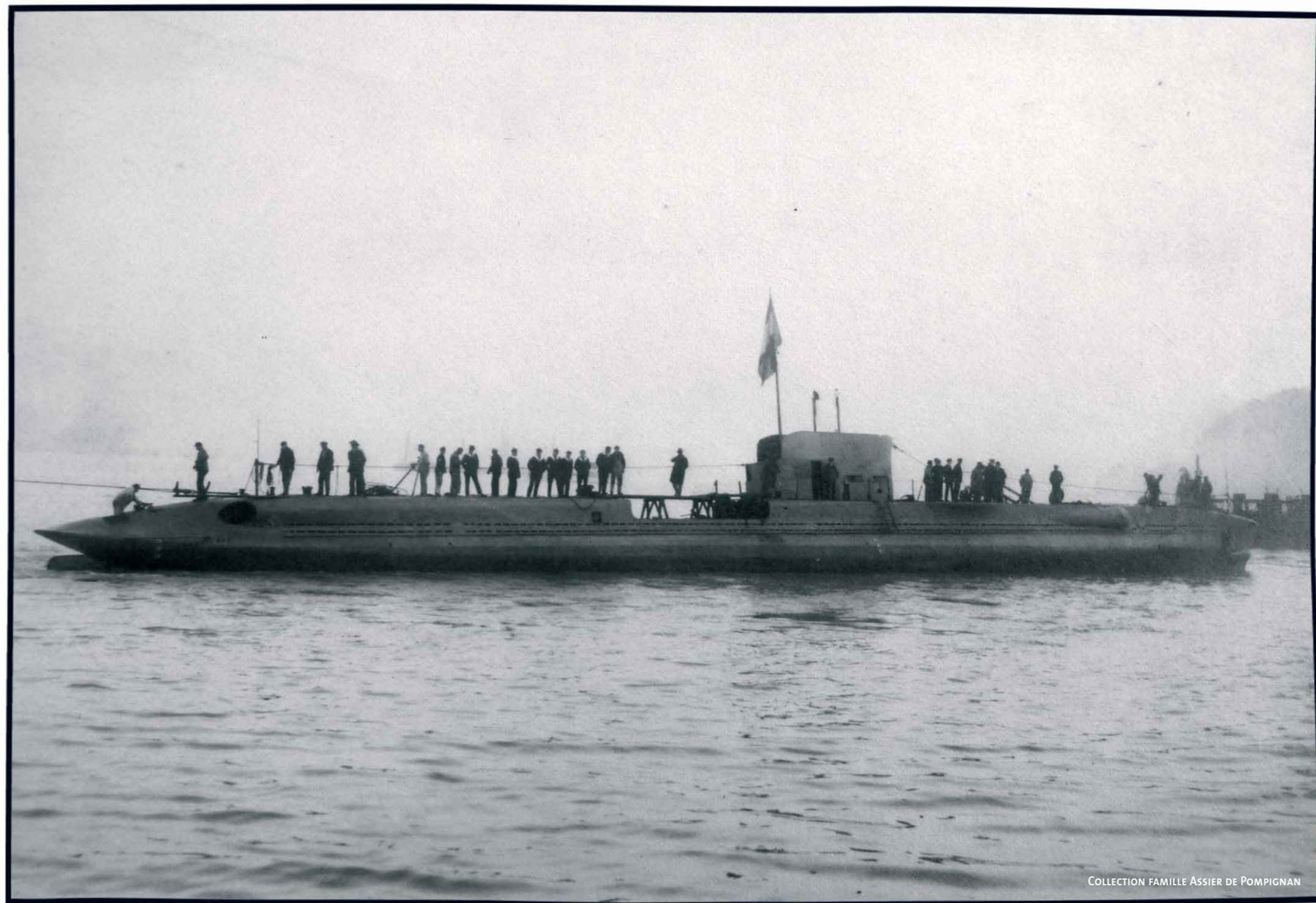
VERS FÉVRIER 1937 :
LE SOUS-MARIN
Q 135 (FUTURE
DORIS) SUR CALE
EN ACHÈVEMENT
DE CONSTRUCTION
AUX ATELIERS ET
CHANTIERS DE
LA GIRONDE À
BORDEAUX.
(COLLECTION
FAMILLE ASSIER DE
POMPIGNAN).



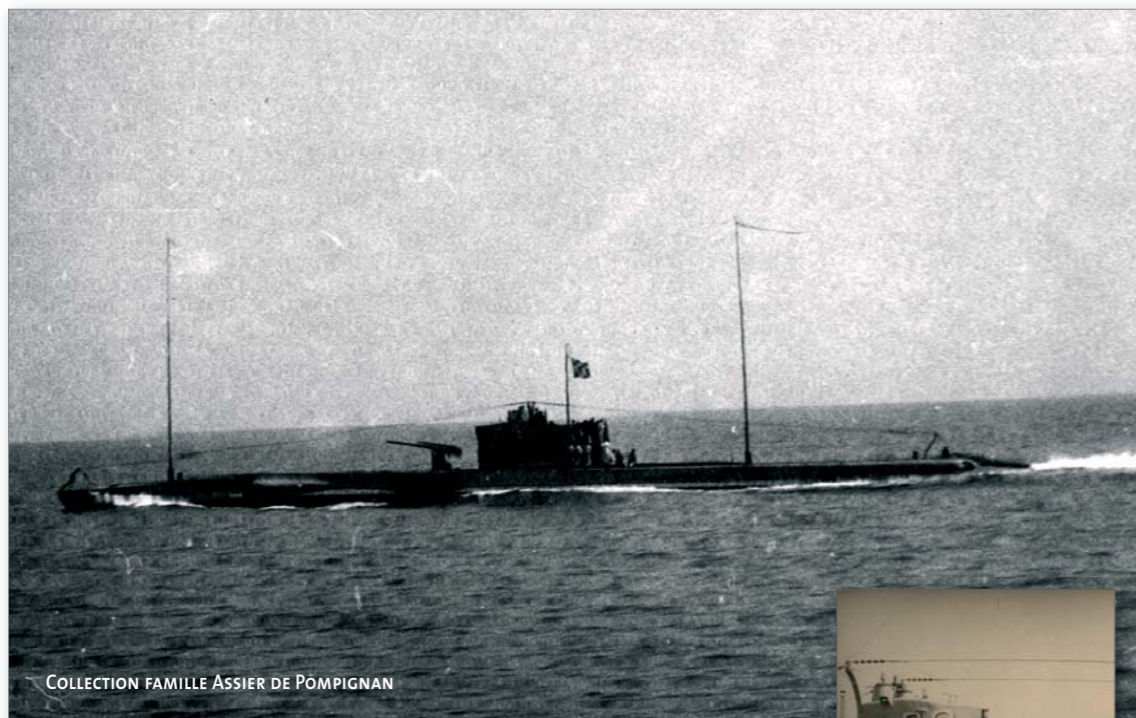
COLLECTION FAMILLE ASSIER DE POMPIGNAN

26 NOVEMBRE 1937 : LA *DORIS* QUELQUES INSTANTS APRÈS SON LANCEMENT DANS LA GARONNE. APRÈS LE HALÉ BAS DU GRAND PAVOIS SUBSISTE EN TÊTE DU MÂT DES SIGNAUX LE PAVILLON NATIONAL. SES TUBES N'AYANT PAS ÉTÉ LIVRÉS, UNE PLANCHE SUR TRÉTEAUX PERMET AU PERSONNEL DE FRANCHIR LE VIDE QUI SERA PLUS TARD COMBLÉ PAR LA PLATE-FORME ORIENTABLE ET SES 2 TUBES.

(COLLECTION FAMILLE ASSIER DE POMPIGNAN)



COLLECTION FAMILLE ASSIER DE POMPIGNAN



COLLECTION FAMILLE ASSIER DE POMPIGNAN

EN FÉVRIER 1930: LA *DORIS* À GRANDE VITESSE, MÂTS SUPPORTS D'ANTENNES VISIBLES. AVANT SA MISE EN SERVICE ET APRÈS SES ESSAIS D'IMMERSION, ELLE AVAIT APPAREILLÉ DE TOULON POUR UNE CROISIÈRE D'ENDURANCE QUI LUI FIT FAIRE UNE UNIQUE ESCALE À CASABLANCA AVANT SON RETOUR AU PORT VERS LA FIN MARS. (COLLECTION FAMILLE ASSIER DE POMPIGNAN)

EN 1931, MAINTENANT EN SERVICE, LA *DORIS* PORTE «DO» COMME SYMBOLE DE KIOSQUE EN LETTRES BLANCHES AVEC OMBRAGE NOIR POUR MIEUX SE DÉTACHER SUR SA COQUE BLANCHE DE SOUS-MARIN DE LA MÉDITERRANÉE. ON APERÇOIT SON CANON DE 100 REMPLACÉ EN 1932 PAR UN CANON DE 75. (SHD)



Pour ce qui concerne l'industriel Schneider, par un marché signé en janvier 1923 et amendé à deux reprises, il lui fut ordonné la construction de quatre sous-marins de cette classe, mais ses chantiers de Chalon-sur-Saône ne disposant que deux cales, il dut faire soustraire par les Ateliers et Chantiers de la Gironde à Bordeaux dès l'attribution des premiers crédits de paiement et au prix d'un accroissement des délais, la construction de deux de ces quatre sous-marins. Ainsi, après la mise en chantier à Chalon-sur-Saône en février des coques Q 125 et 126, futures *Circé* et *Calypso*, les coques Q 134 et 135, futures *Thétis* et *Doris*, furent mises en chantier à Bordeaux en

juillet de la même année et ne furent mises sur cale qu'en février 1924.

Mais la société des Chantiers de la Gironde qui depuis 1925 avait rencontré de graves difficultés financières faute de règlement de ses créances sur l'État, finit par déposer son bilan. Fort heureusement la Cie Schneider adjudicataire du marché initial en fut le repreneur principal et cela permit d'éviter le licenciement de personnel et de poursuivre la construction des deux sous-marins ainsi que celle du futur transport d'aviation *Commandant Teste*. Quant à la coque Q 135 elle fut baptisée *Doris* à son lancement le 26 novembre 1927, dernier sous-marin du type particulier *Circé* à voir le jour.



VERS 1933: SYMBOLE N2 NOUVEAU KIOSQUE, LE BLEU SOMBRE NOUVELLE COULEUR DE COQUE, LE MÂT DES SIGNAUX EST HISSÉ. (MARIUS BAR)

LA *DORIS* AUX ESSAIS À TOULON EN 1928. ON NOTERA LA SILHOUETTE D'ORIGINE DU KIOSQUE ET LE CANON DE 100 MM. (MARIUS BAR)



Après des premiers essais effectués dans la Garonne à l'issue desquels il s'avéra que le fonctionnement de sa motorisation et de divers auxiliaires comme les barres de plongée n'était pas entièrement satisfaisant, la *Doris* appareilla cependant en 1928 pour Toulon où après diverses modifications de matériels, elle effectua ses essais de recette qui montrèrent que ses performances de vitesses en surface et en plongée et d'autonomie en propulsion avec moteurs électriques étaient moins bonnes que celles prévues au cahier des charges. En 1929 elle fut définitivement armée en personnel et en équipements puis admise au service actif en avril 1930, se joignant aux trois autres sous-marins au sein de la 7^e escadrille (ESM) destinée à opérer en Méditerranée.

À cette époque, les sous-marins opérationnels étaient le plus souvent groupés par 4, pour former à des fins tant administratives que tactiques une division. La division était rattachée à une escadrille, elle-même dépendant d'une flottille. Ainsi à Toulon en 1939, indépendamment des 3 DSM dépendant du centre, 3 DSM étaient rattachées à la 3^e ESM, 2 autres à

la 5^e ESM, ces ESM dépendant de la 1^{re} flottille intégrée à la 2^e escadre...

LES NOMS DES SOUS-MARINS

Le nom d'un sous-marin lui est donné par son baptême au moment de son lancement, se substituant à son numéro de coque qui n'est plus désormais qu'une donnée chronologique d'archives des constructions navales. Les noms de la plupart de nos sous-marins côtiers avaient été tirés de la mythologie gréco-latine: *Doris*² par exemple, selon Homère dans sa légendaire Odyssée était l'une des nombreuses Océanides filles d'Océan et de Thétis (dans les publications contemporaines, la *Doris* est parfois nommée *Doris I* pour la distinguer de ses successeurs la *Doris II*, ex-HMS *Vineyard* prêté en 1944 par la Royal Navy puis la *Doris III* du type *Daphné* (1964-1996) lancée à Cherbourg le 14 mai 1960).

Note 2 :
voir Annexe V
"Les deux autres Doris".



VERS 1935.
A NOTER LES DEUX
MÂTS RABATTABLES
SUPPORTS D'AN-
TENNES RADIO
(SUPPRIMÉS EN
1937 SUR TOUS LES
SOUS-MARINS CAR
LEUR RABATTEMENT
AUGMENTAIT
DE PRÉCIEUSES
MINUTES LE TEMPS
TOTAL DE PRISE DE
PLONGÉE.
(FONDS DOUSSET
SHM)

Quant à la *Circé*, parce qu'elle fut en octobre 1925 le premier lancé des 4 sous-marins construits par Schneider, son nom fut donné au type particulier de ces bâtiments pour le distinguer du type générique *Sirène* auquel ils étaient virtuellement rattachés en tant que sous-marins côtiers de la tranche 1922 du programme naval et parce que la *Sirène* avait été construite, elle, par les Ateliers et Chantiers de la Loire.

À propos de la grammaire propre aux noms, on remarquera que contrairement à l'usage établi dans la marine de commerce (Le *Normandie* pour l'ancien paquebot), il est de tradition dans la Marine nationale de faire l'accord en genre avec celui du nom du bâtiment (La *Bretagne* pour le cuirassé coulé à Mers-el-Kebir le 3 juillet

1940), et pour les sous-marins: la *Doris*, mais... le plus récent *Orphée* car Orphée était fils de Calliope.

Toutefois, s'il est précédé du type de bâtiment, le nom ne comporte pas l'article (sous-marin *Doris*). Quelques exceptions pourtant à cette règle pour lesquelles, pour des raisons historiques, l'article fait partie intégrante du nom; ainsi en toute rigueur il faut dire: le sous-marin *La Sibylle*, le sous-marin *Le Conquérant*, le sous-marin *La Vestale*!!!

Quant aux sous-marins allemands, comme les sous-marins néerlandais à cette époque, ils ne portent pas de nom mais ils sont désignés par un numéro précédé de la lettre U (*Unterseeboot U9*), ainsi: l'*U9* et l'*O13* (O pour *Onderzeeboot O13*)

DIFFÉRENTES APPELLATIONS DES SOUS-MARINS

Par destination	Anciennes appellations	Nouvelles appellations	Par déplacement moyen
Côtiers (anciennement: de défense des côtes)	de moyenne patrouille	de 2 ^e classe	«les 600 t» (32 S/M)
Océaniques	de grande patrouille	de 1 ^e classe	«les 1 500 t» (29 S/M) et «les 1 000 t» (9 S/M)
Mouilleurs de mines (donc: côtiers)			670 t (6 S/M)

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA *DORIS*

Équipage du temps normal (maximum 45 hommes)	3 ou 4 officiers 9 officiers mariners 30 quartiers-mâtres et matelots
Longueur	62,50 m
Déplacements (en tonnes Washington)	552 t en surface et 785 t en plongée
Propulsion	2 diesels Schneider 2 temps de 625 CV 2 moteurs électriques de 500 CV 2 hélices
Immersion maximum	80 m
Vitesses	14 nœuds en surface 7,5 nœuds en plongée
Armement	7 tubes lance-torpilles dont: 1 axial avant sous la flottaison 2 latéraux avant 2 en tourelle orientable à l'AR du kiosque 2 latéraux arrière Toutes torpilles de 550 (+ 1 torpille de réserve) 1 canon de 75 avec 35 munitions 1 mitrailleuse de 13,2