

Histoire de Jean Le Mée, notre Grand-père Officier de la Marine Nationale Française Mort pour la France

http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lemee.htm

Fiche « Parcours d'Officiers dans la ROYALE »

Version 2023 06 01

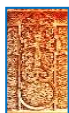


Dossier commencé en janvier 2015 à partir des archives de
Jean et Laurent Cordelle, petits-fils de Jean Le Mée, et de celles du Service Historique de la Défense

Version 2023 06 01

Partie 1/2

http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lemee.htm



Note d'introduction

http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lemee.htm

-Du 5 au 14 septembre 1915 la 3^{ème} escadre de Méditerranée, dont la mission était la « protection du canal de Suez et le blocus des côtes de Syrie », a procédé au sauvetage de 4092 Arméniens qui avaient résisté aux ordres de déportation des autorités turques et à l'extermination qui les attendait (génocide), en se rassemblant sur le Musa Dagh et en contenant pendant près de deux mois les assauts des troupes turques. A cours de munitions et de vivres, ils durent leur salut aux Amiraux, Commandants, Officiers et Marins de la flotte française qui est intervenue in extremis en décidant, organisant et réalisant de façon exemplaire une opération humanitaire audacieuse et risquée en temps de guerre, sur la plage du Ras el Mina (appelée « plage des Arméniens »), au pied du Musa Dagh (mont Moïse). Cette belle page d'histoire est profondément inscrite dans la mémoire Arménienne. Elle contribue largement au rayonnement de la Marine Nationale Française et elle est commémorée aussi bien en France qu'en Arménie, et partout où se trouve une diaspora Arménienne.

-Mon Grand-père maternel, Jean le Mée, avait 23 ans à cette époque. Il était Enseigne de Vaisseau sur le croiseur Desaix, affecté à la Compagnie de Débarquement. Il commandait en particulier les embarcations « Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1 » pendant toute l'opération de sauvetage des Arméniens. Je ne l'ai pas connu, car il est « Mort pour la France » en 1927 (alors que ma Maman n'avait pas encore 5 ans), mais le souvenir de ses qualités personnelles faites de leadership, d'engagement, et de sensibilité humaine et humaniste, ainsi que sa valeur et son sens des Valeurs, m'ont été décrits et transmis dès mon enfance. Son souvenir est toujours resté très présent dans mon cœur au point qu'il m'a fallu entreprendre un deuxième pèlerinage vers Compostelle, en partant cette fois de l'Abbaye de Beauport à Kéridy/Paimpol, racines de la famille le Mée, en novembre 2014, par le Chemin des Bretons, et en poursuivant ensuite par le « Camino del Norte » et le « Camino Primitivo » en septembre 2015: c'était l'hommage que je devais à mon Grand-père.

-Lorsque je suis rentré de la première étape (Kéridy/Paimpol – Arcachon), fin novembre 2014, j'ai naturellement entrepris la rédaction du récit de ce Chemin des Bretons et je voulais consacrer une annexe de deux pages à mon Grand-père, avec les quelques photos et témoignages que je possédais. C'est alors que j'ai retrouvé avec mon frère, dans des archives familiales oubliées depuis longtemps, le carnet d'officier de Jean Le Mée, ainsi que son album de plus de 200 photos datées et légendées de sa main, couvrant les activités de sa « compagnie de débarquement » pendant toute l'année 1915 (dont 19 photos relatives au sauvetage du Musa Dagh/Ras el Mina). J'ai pu rechercher ensuite dans les archives de la Marine Nationale les livres de bord et de navigation du Desaix et du Guichen, les rapports des Amiraux Dartige du Fournet & Darrieus ainsi que ceux des Commandants Brisson & Vergos. Tous ces documents se recoupent et se complètent, et font que l'histoire de notre famille s'inscrit dans celle des Arméniens et dans celle de la Marine Nationale Française.

-Le document de trois pages est donc passé à près de cent pages dont quarante sont consacrées au sauvetage, les autres étant réparties dans un chapitre rappelant l'Histoire de l'Arménie au cours des siècles, et un autre se focalisant sur Jean le Mée lui-même. Ce sont mes collègues Arméniens qui après m'avoir aidé dans mes recherches sur les sites internet de la Marine Nationale, m'ont mis en relation avec les associations Arméniennes de France et en particulier avec « France-Musa Dagh » (Pdt Saro Mardiryan) qui m'a demandé d'intervenir le 20 septembre à Alfortville lors d'une commémoration du 100^{ème} anniversaire de la résistance et du sauvetage du Musa Dagh. Je revenais tout juste de Compostelle, que j'avais atteint mû par trois moteurs qui se sont synchronisés au fil du temps pour me faire allonger les étapes et gagner pas à pas les huit jours qui me manquaient initialement: l'espoir de revoir le Chrisme inversé de la cathédrale de Compostelle, le besoin d'achever l'hommage à mon Grand-père, la nécessité de revenir à temps à Alfortville devant 200 Arméniens.

-La connexion avec la Marine Nationale) et avec le Service Historique de la Marine, s'est faite dans la foulée grâce à l'Amiral de Coursou (AEN) et via le C.V. Antoine le Mintier (son père, Christian le Mintier était Enseigne de Vaisseau sur le Guichen et j'ai retrouvé sa trace dans le Journal de Bord de ce croiseur). Les commémorations, conférences, publications, associant le plus souvent Arméniens et Marine Nationale se sont enchaînées régulièrement en France (Toulon, Paris...) et à l'étranger (Erevan, Californie, Canada). L'estime réciproque entre Arméniens et Marine Nationale Française est toujours au niveau de celle qui unissait en septembre 1915 les Arméniens du Moussa Dagh aux Amiraux, Commandants, Officiers et Equipages de la 3^{ème} escadre de Méditerranée. Cette belle histoire met parfaitement en lumière les trois caractéristiques communes qui ont permis une résistance inouïe d'un côté, et un sauvetage audacieux de l'autre : Une belle élévation d'esprit, une confiance absolue dans le destin, une attention bienveillante portée à tous ceux qui sont dans l'épreuve.

-On reconnaît là ce que les Chrétiens appellent Foi, Espérance et Charité, moteurs qui devaient être bien présents chez les Arméniens du Moussa Dagh, comme chez les marins de la flotte Française au Ras el Mina, pour décider et réaliser un tel sauvetage. Cette histoire illustre aussi la portée symbolique et la puissance du message de l'Arbre de Vie du Khatchkar Arménien, comme celles du Chrisme inversé ω -Α (Oméga - Alpha) de la cathédrale de Compostelle, dernier signe du Chemin pour un Pèlerin. Quant à moi, c'est bien l'épreuve du Chemin qui m'a permis de découvrir enfin et de mettre en lumière tous ces documents. Ils illustrent de façon exemplaire la valeur de mon Grand-père et son sens des Valeurs, et ils contribuent à éveiller notre conscience sur l'histoire et la culture Arménienne qui mérite tout notre respect et notre admiration. Puisse le Chemin que j'ai parcouru nous donner une vision encore meilleure du moment de grâce qu'ont vécu ensemble Arméniens et Marins Français il y a cent ans, et nous ramener aux sources du rayonnement de nos Valeurs communes.

Histoire de Jean Le Mée, notre Grand-père Officier de la Marine Nationale Française Mort pour la France



http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lemee.htm Version 2016 12 15

1-Le fils d'une couturière et d'un marin (mort en mer) devient Officier de la Marine Nationale Française

- 1.1 Kéridy/Paimpol en 1900
- 1.2 Lycée Naval de Brest, Ecole Navale - JEANNE d'ARC
- 1.3 Jean Le Mée et Léon Moron Enseignes de Vaisseau de 2^{ème} classe sur La MARSEILLAISE

2-Jean Le Mée Enseigne de Vaisseau de 2^{ème} classe puis de 1^{ère} classe sur le croiseur cuirassé DESAIX

- 2.1 Jean Le Mée Officier de tir et Officier de la Compagnie de Débarquement du DESAIX
 - Protection du Canal de Suez et Blocus des côtes de Syrie
- 2.2 Sauvetage des Arméniens MUSA DAGH / RAS EL MINA (5 au 14 septembre 1915)
 - Jean Le Mée commande le «Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1» - Journaux de Bord et de Navigation (DESAIX & GUICHEN)
 - Photos de l'album de Jean Le Mée couvrant ses missions sur le Desaix en 1915, dont 20 photos sur le sauvetage
- 2.3 Après le sauvetage des Arméniens
 - Jean Le Mée nommé Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} classe
 - Mission du DESAIX en Atlantique. Rapatriement de Dakar à Brest - Hospitalisation

3-Jean Le Mée rejoint l'escadrille des sous-marins de l'Adriatique

- 3.1 Jean Le Mée Officier de quart sur l'ARCHIMEDE
 - Disparition en mer du Commandant de l'ARCHIMEDE
 - Citation de l'ARCHIMEDE à l'ordre de l'armée navale
 - Jean Le Mée Chevalier de l'ordre de la couronne d'Italie
- 3.2 Jean Le Mée Commandant en Second du COULOMB
 - Patrouilles sur l'Adriatique
 - La flottille des sous-marins citée à l'ordre de l'armée navale
 - Hospitalisation et convalescence
- 3.3 Formation complémentaire
 - Ecole de Navigation Submersible – Ecole Torpilleur (MARCEAU & PATRIE)
 - Affectation à la station de BASSE LANDE (transmissions longue distance)
 - Ecole Supérieure de Radiotélégraphie
 - Jean Le Mée nommé Lieutenant de Vaisseau – Chevalier de la Légion d'Honneur
 - Embauche par la Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil (TSF)

4-Jean Le Mée, Colette Repelin, Nicole Le Mée

- 4.1 Rencontre de Jean Le Mée avec sa marraine de Guerre Colette Repelin
 - Mariage, Naissance de Maman (Nicole Le Mée)
- 4.2 Hospitalisations - Mort pour la France - Maman Pupille de la Nation
 - Deux années de précarité (multiples décrets pour régler la question de la pension)
- 4.3 Nous sommes les descendants de Jean Le Mée, de Colette Repelin, de Nicole Le Mée

5-Un Pèlerinage vers Saint Jacques de Compostelle par le « Chemin des Bretons » sous le signe de Jean Le Mée

- 5.1 La Via Podiensis et le Camino Francès (automne/hiver 2010/2012)
- 5.2 Chemin Breton et Chemins Vendéen/Charentais/Girondin (automne 2014)
 - Camino del Norte, Camino Primitivo (Septembre 2015)
- 5.3 Chemin Breton, a la Vela, Camino del Norte, Camino Muxia/Fisterra, Compostelle (2017)

1-Jean Le Mée, fils d'une couturière et d'un marin (mort en mer) devient Officier de la Marine Nationale Française

1.1 Jean Le Mée naît en août 1892 à Kérity, près de Paimpol, dans une région où le Breton est encore la langue usuelle. Sa mère, Françoise, Marie Prigent est couturière et son père, François, Marie Le Mée (qui mourra en mer), est un marin, embarqué sur les goélettes paimpolaises pour pêcher la morue en Islande. Le Carrech, leur maison avec un sol en terre battue, sans confort, dominait la baie de Kérity, près de l'abbaye de Beauport et de la chapelle Sainte Barbe, lieu de départ du « Chemin Breton » vers Compostelle.

Lorsque son père meurt en mer, Jean a un peu plus de 9 ans. Il est l'aîné de 6 garçons... le dernier, Joseph a 1 an et sa mère de 41 ans ne va disposer que d'une « modeste pension de la caisse de prévoyance des veuves ».

1.2 Jean Le Mée, remarqué par le curé et l'instituteur de Kérity fut inscrit au Lycée Naval de Brest en 1902. Il y acquit une éducation humaniste remarquable, couronnée par le « Prix d'Excellence », un très beau Littré (en terminale), puis le « Grand prix d'honneur des Sciences des Arts et des Lettres » (en classe préparatoire/Flotte).

Il fut admis à l'Ecole Navale (promotion 1910) en même temps que Léon Moron (voir http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_moron.htm), qui devait devenir en 1922 le parrain de Maman. Bien sûr, Jean Le Mée bénéficia d'une aide de l'Etat pour sa « première mise d'équipement », accordée à l'unanimité par le conseil municipal de Kérity, puis par le Ministre de la Marine.

Jean Le Mée fut embarqué (octobre 1912 à octobre 1913) sur la Jeanne d'Arc (Navire école d'application des Aspirants). Son « Journal de Bord individuel », corrigé à l'encre rouge par un Officier instructeur sensible à la qualité des observations, des commentaires, des croquis et de la rédaction, montre comment un élève brillant, dont la valeur est déjà démontrée, adhère peu à peu aux Valeurs de la Marine Nationale Française et devient ainsi un Officier.

1.3 Jean Le Mée et Léon Moron furent tous deux affectés comme Enseigne de Vaisseau de 2^{ème} classe sur le cuirassé MARSEILLAISE pour des opérations en Manche (Octobre 1913-Novembre 1914). Le poste de combat de Jean Le Mée est intitulé « Conduite de tir ». Il est « Détaché à l'Etat-Major de la 2^{ème} escadre légère », c'est pourquoi il porte la fourragère, visible sur deux photographies prises lors de la rencontre des officiers de la MARSEILLAISE et de ceux du COLOSSUS.

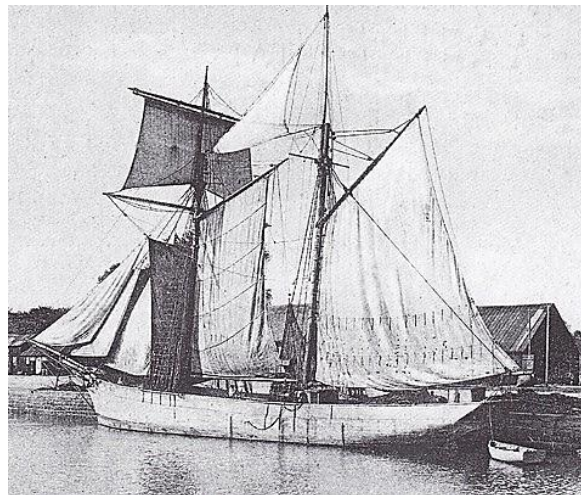
Kéridy et Paimpol en 1900



Bénédiction des Islandais



Marie Prigent, Maman de Jean Le Mée



Goélette



Chapelle Saint Barbe

Paimpol / Kéerty / Abbaye de Beauport / Brehec le 14 octobre 2014
En Chemin vers Compostelle



La Croix des Veuves
Retour des campagnes de pêche

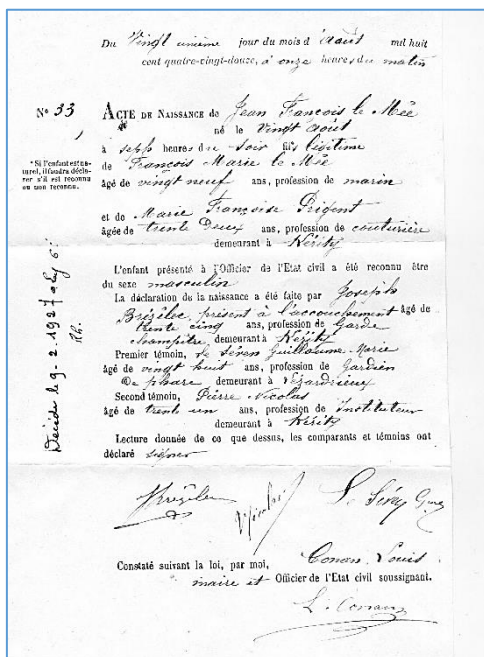


Kéerty - Abbaye de Beauport

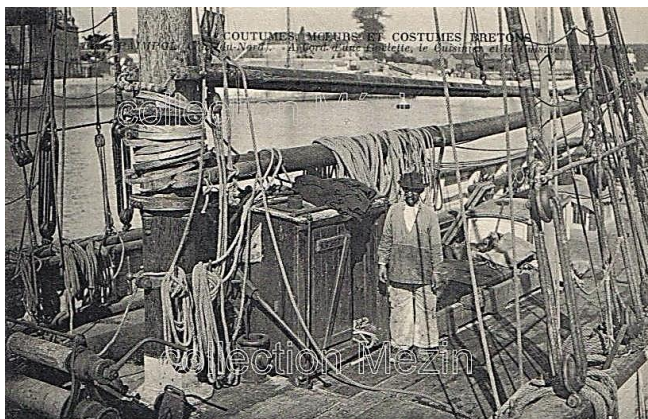


Chapelle Saint Barbe

20 août 1892 Naissance de Jean, François Le Mée



Acte de naissance (20/08/1892) de Jean, François Le Mée à Kéritu
 Fils de François, Marie Le Mée (29 ans), Marin
 et de Marie, Françoise Prigent (32 ans), Couturière
 Déclaration faite par Joseph Brésilec (35 ans) Garde champêtre (Kéritu)
 Témoin 1: Guillaume Marie Le Léven (28 ans), Gardien de phare (Lézardrieux)
 Témoin 2: Pierre Nicolas (31 ans, Instituteur (Kéritu)



Demande de concours de l'Etat pour « première mise d'équipement »,
 sollicitée auprès de la mairie de Kérity et du Ministre de la Marine
 par Marie Prigent, Maman de Jean Le Mée


Kérity le 30 Avril 1912

Etat de renseignements joints à la demande de première mise d'équipement formulée par Madame V^e Le Mée, en faveur de son fils Jean Le Mée, Ecole de St Croix Navale.

Veuve d'un capitaine au cabotage depuis onze ans, j'ai à ma charge six enfants dont Jean est l'aîné. Les frères aînés respectivement de dix sept, quinze et quatorze ans sont: le premier élève au Gouvernement au lycée de Brest, les deux autres élèves à l'Ecole Nationale Supérieure de Nantes. Mes deux plus jeunes enfants âgés de onze et onze ans fréquentent l'école communale de Kérity.

Pour élever mes six enfants je ne dispose que de la modeste pension de sept cent francs que la caisse de Prévoyance verse aux veuves. C'est pourquoi la concours de l'Etat m'est nécessaire.

M^{re} Le Mée



Mairie de Kérity
 Côté de Nord

Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Kérity.

--- Samedi du 19 mai 1910. ---

Présents: M. Bauphin, maire; Le Guinnard et Robin adjoints; Le Cor, Conan (jeune), Michel, Guarnic, Carvelan, Le Grand, Ollivier, Conan (aîné), Le Saven, Le Goff, Girard, Borden et Le Croquet qui forment la majorité du conseil.

Monsieur le Président présente au conseil une demande de Madame Veuve Le Mée, domiciliée de la commune et tendant à obtenir une bourse avec bourseau à l'Ecole Navale en faveur de son fils Jean élève au lycée de Brest.


Il l'a invitée au conseil à mettre un avis motivé au sujet de cette demande.

Après avoir délibéré:

Le conseil considérant que la situation de fortune de M^{re} Le Mée est des plus humbles, attendu qu'elle a 6 enfants dont le candidat est l'aîné. Considérant que malgré son intelligence, le jeune Le Mée ne pourrait arriver sans obtenir cette faveur, à l'unanimité émet un avis très favorable.

Delibéré et:

Plus extrait conforme:
 Kérity le 26 mai 1910.
 Le maire
 Dourfournier



- Six enfants de 11, 12, 14, 15, 17 et 18 ans (Jean Le Mée) en 1910
- Veuve d'un marin (François Le Mée, mort en mer en 1901 (Jean Le Mée avait 9 ans)
- Ressources: « modeste pension de la caisse de prévoyance des veuves »

« Le conseil considérant... que malgré son intelligence, le jeune Le Mée ne saurait arriver sans obtenir cette faveur, à l'unanimité émet un avis très favorable »

PREFECTURE
 République Française
 Côtes-du-Nord

Saint-Brieuc, le 1^{er} Mai 1912.

Le Préfet du département des Côtes-du-Nord

Le préfet Le Mée par sa mère à Monsieur le Ministre de la Marine
 Kérity.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, avec avis favorable, le dossier de première mise d'équipement à la demande de première mise d'équipement de l'élève des aspirants, nommé par M^{re} Le Mée, demeurant à Kérity, en faveur de son fils Jean, élève à l'Ecole Navale.

Le Préfet
 G. Le Mée



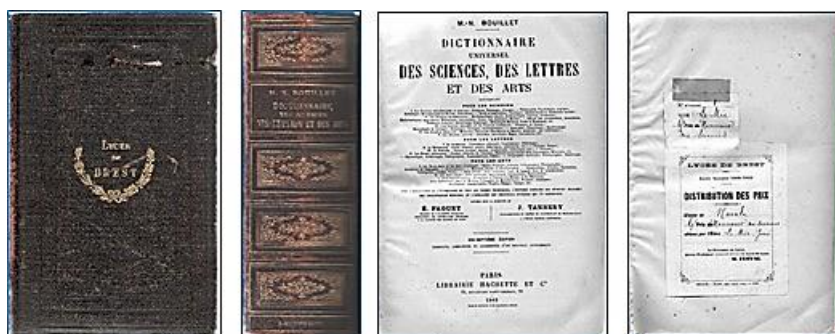
Acceptation de la demande de « première mise d'équipement »

Un élève brillant devient Officier de la Marine Nationale Française

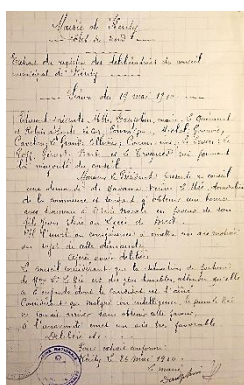
1902-1910 Lycée Naval de Brest



Prix d'Excellence de Jean Le Mée : Dictionnaire de la langue française (E. Littré 1897)
Lycée Naval de Brest 1908-1909



Grand Prix d'Honneur de Jean Le Mée :
Dictionnaire des Sciences des Lettres et des Arts
Lycée Naval de Brest 1909-1910



Demande de bourse et de trousseau
Conseil Municipal de Kérité 26 mai 1910

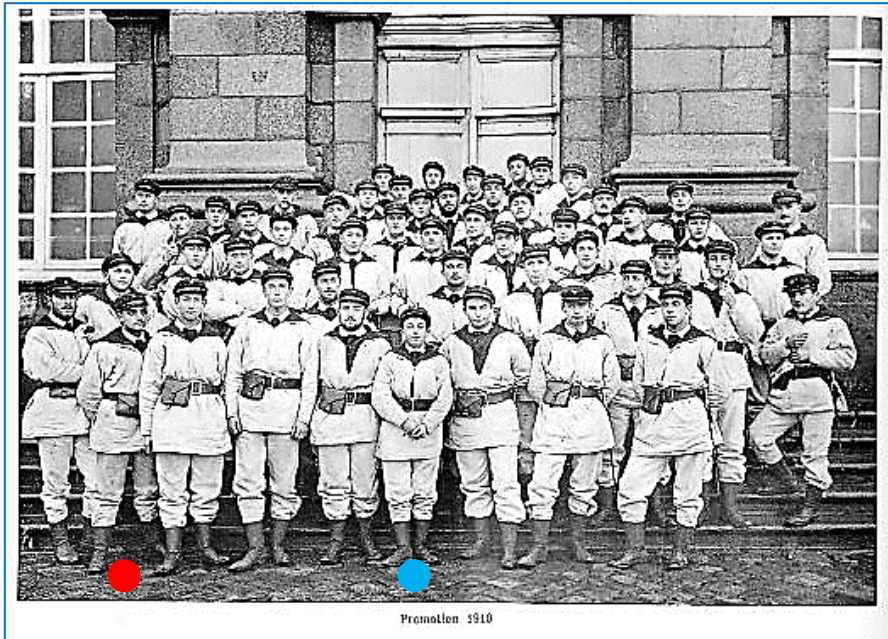
« ... Le conseil considérant que la situation de fortune de Mme Veuve Le Mée est des plus humbles attendu qu'elle a six enfants dont le candidat est l'aîné, considérant que malgré son intelligence, le jeune Le Mée ne saurait arriver sans obtenir cette faveur, à l'unanimité émet un avis très favorable...»



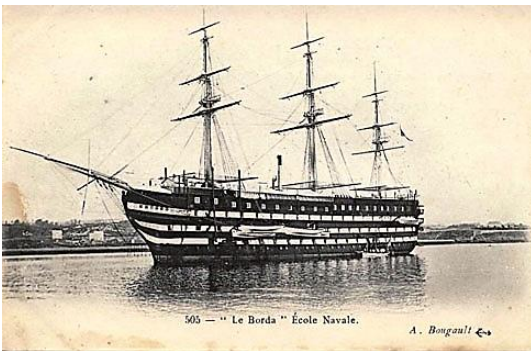
Demande de « première mise d'équipement » 5 mai 1912
Préfet des Côtes du Nord - Ministre de la Marine

30 septembre 1910 Admission au Borda

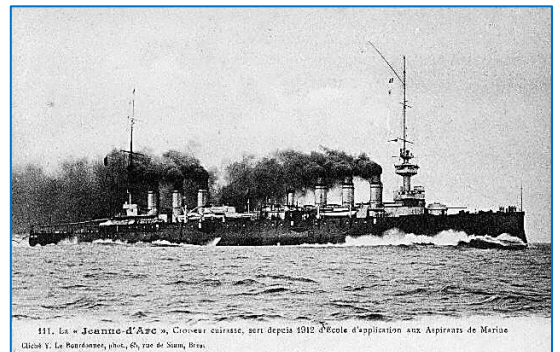
Promotion 1910 de l'Ecole Navale



Jean Le Mée (mon Grand-père), et **Léon Moron** (futur parrain de Maman)
Ecole Navale, Promotion 1910



Le Borda



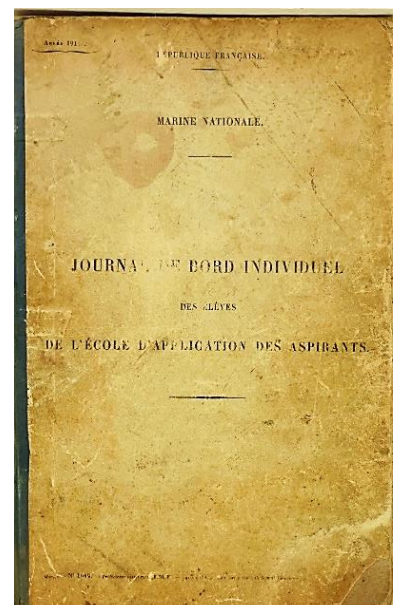
La Jeanne d'Arc

5 octobre 1912 au 5 octobre 1913

Jeanne d'Arc - Ecole d'application des Aspirants



Journal de Bord Individuel
des élèves de l'Ecole d'Application des Aspirants
Jean le Mée 1912



Un étudiant brillant devient Officier de la Marine Nationale Française

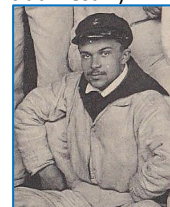
Léon Hyppolyte Moron Né le 27 novembre 1892 à BREST (Finistère), inhumé en 1974 à URVAL (Dordogne)

30 septembre 1910	Ecole Navale (comme Jean Le Mée, mon Grand-père)	
05 octobre 1912	Ecole d'application des Aspirants sur la JEANNE D'ARC	
05 octobre 1913	Enseigne de vaisseau de 2ème classe : port BREST.	
01 janvier 1914	Croiseur cuirassé "MARSEILLAISE", 2ème escadre légère (Cdt Louis Exelmans)	
Mars 1914 à Juillet 1916	Croiseur LAVOISIER : Islande, puis Manche Occidentale	
Juillet 1916 à Mars 1917	Second sur le S/M AMPERE Mer Adriatique - Brindisi	
05 octobre 1915	Enseigne de vaisseau de 1ère classe	
16 août 1916 :	Epouse Geneviève Blanc, sa Marraine de Guerre	
Mars 1917 à Décembre 1918	Second sur le S/M AMPERE – Maroc - Gibraltar	
Décembre 1918 à Avril 1919	Second sur le S/M SANE - Toulon	
Avril 1919 à Février 1920 :	Elève Officier Torpilleur - Brest	
14 avril/1919 :	Lieutenant de Vaisseau	
Février 1920 à Octobre 1920	Hospitalisation & convalescence (pleurésie)	
Octobre 1920 à Oct.1922	Brevet Supérieur Electricien Cuirassé PATRIE	
12 mai 1922 :	Parrain de Nicole Le Mée, fille de Jean Le Mée et de Colette Repelin - Voir histoire de Jean Le Mée sur : http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lemee.htm	
Novembre 1922 à Oct. 1924	Chef du Service Electricité – Membre de la Commission d'études Pratique du tir des Torpilles	
30 janvier 1923 :	Chevalier de la Légion d'Honneur.	
Octobre 1924 à Oct. 1925	Elève Ecole de Guerre Navale Officier breveté de l'École Supérieure de la Marine	
Octobre 1925 à Janvier 1926	Elève Ecole de Guerre Navale	
Janvier 1926 à Déc. 1927	Mission Navale en Pologne - Varsovie	
22 septembre 1927	Capitaine de corvette	
Février 1928 à Février 1930	Commandant Aviso Baccarat - Division Navale de Levant (Mer Egée, Etats du Levant, Egypte, Mer Rouge)	
Mars 1930 à Juin 1932	Adjoint au Cdt Ecole Navale	
14 mai 1932	Capitaine de Frégate	
Juillet 1932 à Juin 1934	Chef d'EM Division Navale du Levant – Croisières en Mer Rouge, Mission en Ethiopie	
30 janvier 1933	Officier de la Légion d'Honneur - Officier de l'Instruction Publique	
Sept. 1934 à Août 1935	S/Chef d'EM 3ème Région Maritime	
Octobre 1935 à Oct.1937	Cdt Aviso Colonial RIGAUULT DE GENOUILLY - Commandant des Forces Navales d'Extrême Orient, puis Station du Pacifique (Chine, Indo-Chine, Indes néerlandaises, Nouvelle Guinée, Nouvelle Calédonie, Nouvelles Hébrides, Tonga, Wallis, Samoa, Fidji, Iles de la Société, Archipel Austral Rapa	
1er mai 1938	Conseiller aux Affaires Maritimes auprès du Gouvernement Libanais (E.M.G 2ème Bureau (unité Marine de Beyrouth)	
3 septembre 1939	Président de la Commission des Transports Maritimes et des ports au Levant	
9 Juillet 1941	Placé hors cadres, au service de la Marine Marchande, pour continuer à exercer ses fonctions au Levant (Moron est le seul Officier à rester à Beyrouth, malgré la pression du C.A Gouton pour qu'il rentre en France après les accords de Saint Jean d'Acre. Il soustrait au pillage (et aux anglais) tous les matériels abandonnés par la Marine de Vichy	
17 Juillet 1941	Relevé de ses fonctions par le Général Catroux, Délégué Général de la France Libre au Levant nommé par de Gaulle	
30 juillet 1941	Remis en fonction par Catroux (qui comprend toute la valeur de Moron : parfaite connaissance des affaires maritimes du Levant, et attitude personnelle exemplaire).	
15 septembre 1941	Mise à la retraite d'office par le Gouvernement de Vichy	
Octobre / Novembre 1941	Quitte les fonctions de conseiller aux Affaires Maritimes et mis à disposition du Délégué Général (Catroux). Dénonciation calomnieuse et pression anglaise auprès de l'Amiral Muselier pour le renvoi / exil de Moron - De Gaulle exige que cessent les « ingérences déplaisantes et inconvenantes » anglaises exercées contre Moron par le Général Spears et le War Office. Catroux apporte son soutien à Moron.	
Juin 1942	Moron nommé Séquestre Général Adjoint par le Général Catroux	
Juillet 1942	Moron nommé Directeur du Séquestre à Beyrouth par le Général Catroux	
19 septembre 1942	Moron accusé par le C.A. Auphan (Vichy) de désertion à l'étranger en temps de guerre, détournement de fonds et trahison, punissable de la peine de mort, alors qu'il était Chef du Service des Transports Maritimes au Levant	
12 Décembre 1943	Exposition « L'Art Moderne au Liban » Jérusalem «& Beyrouth – Parrainage du Général Catroux et de Léon Moron	
4 janvier 1944	Présentation d'œuvres de Geneviève Moron	
4 avril 1944	Soutien de Jacquinet et de Catroux au dossier de nomination de Moron au grade de Capitaine de Vaisseau	
21 septembre 1944	Lettre de Moron au Général de Gaulle et au Général d'Armée Paul Beynet Délégué Général et Plénipotentiaire de France au Levant - Soutien du Général Beynet	
11 décembre 1944	Annulation du décret de Vichy plaçant le CF Moron à la retraite au 15 septembre 1941	
26 novembre 1944	Capitaine de Vaisseau (mais reste à Beyrouth toujours comme Directeur du Séquestre)	
15 octobre 1945	Non-lieu dans les accusations formulées par Vichy contre Moron	
15 juin 1946	Léon Moron est mis à la retraite. Il se retirera à Siorac en Périgord. Il sera inhumé en 1974 à Urval (Dordogne) et sa femme, Geneviève Moron, sera inhumée à ses côtés en 1976.	

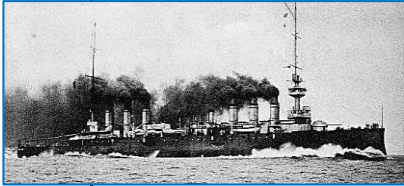





Jean François Le Mée

Né le 20 août 1892 à KERITY (Côtes-d'Armor) - Décédé le 9 février 1927 à Lyon (Hôpital Militaire des Charmettes)

- 30 septembre 1910 Ecole Navale : Camarade de promotion de Léon Moron, futur parrain de Maman (Nicole Le Mée)
- 05 octobre 1912 Ecole d'application des Aspirants – JEANNE D'ARC
- 05 octobre 1913 **Enseigne de vaisseau de 2ème classe** - port BREST
- 01 janvier 1914 Croiseur cuirassé MARSEILLAISE, 2ème escadre légère (Cdt Louis EXELMANS)
- 10 novembre 1914 Croiseur cuirassé DESAIX : Officier de tir et Officier de la Compagnie de Débarquement. Commande les « Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1 » lors du sauvetage de 4092 Arméniens du 5 au 15 septembre 1915 sur la plage du Ras el Mina au pied du Musa Dagh
- 05 octobre 1915 **Enseigne de Vaisseau de 1ère classe**
- 22 août 1916 Rapatriement de Jean Le Mée, de Dakar à Bordeaux (Paquenot « Amiral Nielly ») : «... Déclarons que la dite maladie ... existait aux dates ci-dessus à l'état endémique en Egypte et au Sénégal... et que Mr Le Mée, Enseigne de vaisseau a été soumis à son influence par les obligations de son service » (signé C.V. Vergos, Commandant du Desaix)
- 23 août 1916 - 1^{er} oct 1916 Convalescence à Brest puis à Kécity
- 1^{er} oct. 1916 - 26 avril 17 Sous-marin d'Escadre ARCHIMEDE 2ème escadre de sous-marins : Officier de Quart
- 26 avril 17 - 5 juillet 1918 Sous-marin de Haute Mer COULOMB 1ère escadre de sous-marins : Officier en 2nd
- 5 juillet 18 - 1^{er} avril 1919 **Chevalier de l'Ordre de la Couronne d'Italie (Ordine della Corona d'Italia)**
- 14 mars 1919 **Citation de l'Archimède puis du Coulob à l'Ordre de l'Armée Navale**
- 1^{er} avril 1919 - 1^{er} oct 1920 Hospitalisation, Convalescence et Service à Terre
- 1^{er} oct 1920-1^{er} février 1920 **Lieutenant de Vaisseau**
- 1^{er} février 1920-12 nov 1920 Cuirassé MARCEAU : Ecole application Submersibles
- 18 mars 1920 Cuirassé PATRIE : École Officiers torpilleurs
- 12 nov.1920 - 26 mai 1921 Station TSF de Basse Lande
- 10 janvier 1922 **Epouse Colette Repelin, sa Marraine de Guerre**
- 15 mai 1922 Ecole Supérieure Radio-Télégraphie
- 10 janvier 1922 Congé hors cadre et sans solde – Entre à la Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil (CSF)
- 15 mai 1922 **Naissance de Nicole Le Mée, ma Maman**
- Septembre 1922 Hospitalisation : « Tuberculose rénale motivant l'ablation du rein droit ... »
- 05 janvier 1923 Admission au Mont des Oiseaux (Hyères) - Société de Secours aux Blessés Militaires
- 29 juin 1923 **Chevalier de la Légion d'Honneur**
- 25 octobre 1924 Proposition de mise à la retraite « ...à titre d'infirmités incurables ... »
- 26 mars 1925 Notification d'un arrêté portant concession d'une pension militaire à titre de « Invalidités »
- Nature et description de l'infirmité :
- « Tuberculose rénale ayant motivé l'ablation du rein droit et cystite tuberculeuse en évolution ... Ankylose du coude droit cliniquement complète... Amyotrophie du membre par suite d'arthrite vraisemblablement tuberculeuse » - « affections qui sont sous la dépendance de localisations multiples de la tuberculose »
- 27 novembre 1925 Commission de réforme : « La Commission considérant... Que ces infirmités résultent de la maladie, cause de l'instance - Que cette maladie constatée dans les délais légaux est imputable au service - le degré peut être évalué à cent % + suspension 6^{ème} degré... estime que M. Le Mée Jean a droit à une pension de 100% - Propose Mise à la retraite »
- Le montant de la pension est alors calculé par le Ministère des Pensions sur la base de 14 ans et 1 mois (30 septembre 1910 à 25 novembre 1925), augmentés de 2 ans et 1 mois (service en mer & en paix), de 5 années et 3 mois (service en mer & à terre, en guerre), et de 3 ans et 1 mois (double campagne) soient 24 ans et 11 mois.
- 09 février 1927 **Jean Le Mée meurt à l'hôpital militaire de Charmettes à Lyon** (soit 14 mois après les constatations et décisions de la Commission de réforme
- Sa Tombe à Kécity pote l'épithaphe : « Jean Le Mée, Lieutenant de Vaisseau 1892-1927 Mort pour la France »
- 09 mai 1927 **Nicole Le Mée (Maman (5 ans) « adoptée par la Nation » (Pupille de la Nation)**
- mars 1927 - février 1929 Deux années de précarité financière pour Colette Le Mée (28 ans), veuve de Jean Le Mée (notre Grand-mère) et Nicole Le Mée (4 ans), sa fille (notre Maman), dues à une « erreur matérielle » du Ministère des Pensions (il avait confondu le grade de Lieutenant de Vaisseau (3 galons) avec celui de Lieutenant (2 galons) et après « un échange de vues » entre le Ministère des Pensions & celui des Finances, c'est ce dernier qui finit par imposer un calcul de pension sur la base d'un grade de Matelot !!!
- 13 février 1929 Cette décision ahurissante n'a été corrigée que le 13 février 1929 par une nouvelle notification et un nouveau décret annulant les précédents et recalculant enfin le niveau de pension de veuve de guerre sur le grade de Lieutenant de Vaisseau + Indemnité d'infirmités + indemnité d'enfant (4590 Francs) – Entre temps Colette Le Mée et Nicole Le Mée ont été recueillies et hébergées chez Jean et Germaine Lombard, sœur et beau-frère de Colette Le Mée...





BÂTIMENT ou Service	DATES de prise et de cession de fonction	FONCTION A BORD ou dans le service
	Du 5 octobre 1912 Au 5 octobre 1913	Ecole d'Application des Aspirants
	Du 5 octobre 1913 Au 10 novembre 1914	Détaché à l'Etat-major de la 2 ^{ème} escadre légère Poste de combat: Conduite de tir
	Du 10 novembre 1914 Au 23 août 1916	Adjoint à l'Officier de tir Cie de débarquement
	Du 1 ^{er} octobre 1916 Au 25 avril 1917	Officier de Quart sur l'Archimède
	Du 26 avril 1917 Au 5 juillet 1918	Officier en second du Coulomb
	Du 1 ^{er} avril 1919 Au 1er octobre 1919	Ecole d'Application de Navigation Submersible
Marceau	Du 1 ^{er} octobre 1919 Au 1 ^{er} février 1920	Officier élève Torpilleur
Patrie	Du 1 ^{er} février 1920 Au 12 novembre 1920	Station TSF de Basse Lande (Nantes)
	Du 12 novembre 1920 Au 26 mai 1921	Ecole Supérieure Radio-télégraphe

GRADES

Aspirant de Marine au 1er octobre 1912
 Enseigne de Vaisseau de 2^{ème} classe au 5 octobre 1913
 Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} classe au 5 octobre 1915
 Lieutenant de Vaisseau au 14 mai 1919

Chevalier de l'Ordre de la Couronne d'Italie (Ordine della Corona d'Italia)
Chevalier de la Légion d'Honneur 29 juin 1923

-Janvier 1917: Citation de l'Archimède: « pour les faits de guerre du 08 Octobre 1916 au 14 Janvier 1917 »
-Janvier 1919: Citation Collective: "La Division des Flottilles de l'Adriatique: pendant plus de trois ans, dans le voisinage de l'ennemi, toujours en alerte, toujours prête, a conservé jusqu'au dernier jour son ardeur et son esprit d'offensive, malgré des pertes s'élevant au quart de son effectif de sous-marins. S'est particulièrement distingué dans les opérations qui ont abouti au sauvetage de l'Armée serbe en 1916



Jean Le Mée
Officier de Marine
Notre Grand-père
1892-1927



18 mars 1920 Lyon
 Jean Le Mée - Colette Repelin,
 sa Marraine de guerre



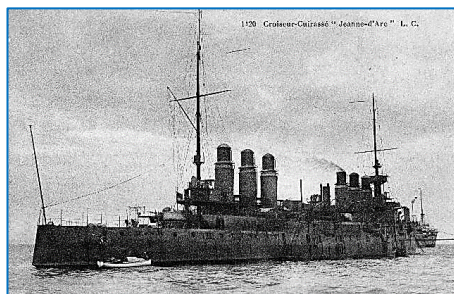
Septembre 1915
 Musa Dagh / Ras el Mina
 Sauvetage des Arméniens



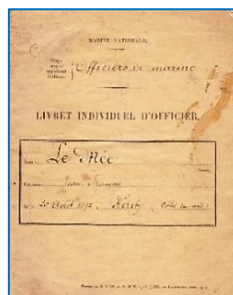
Jean Le Mée
 Lieutenant de Vaisseau
 Mort pour la France
 20 août 1892 - 9 février 1927



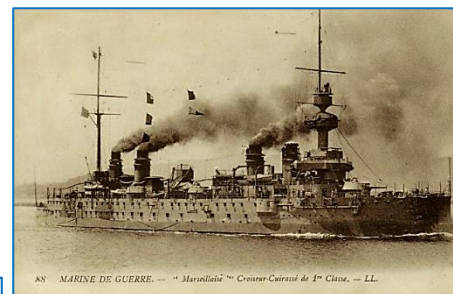
1924 Azasga (Algérie)
 Jean et Nicole Le Mée (Maman)



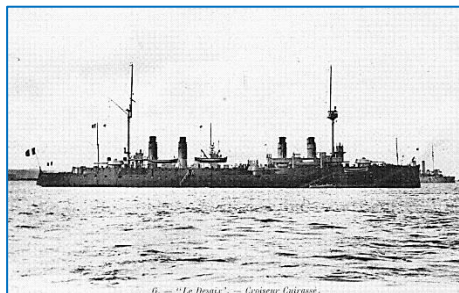
Jeanne d'Arc
 05/10/1912-05/10/1913



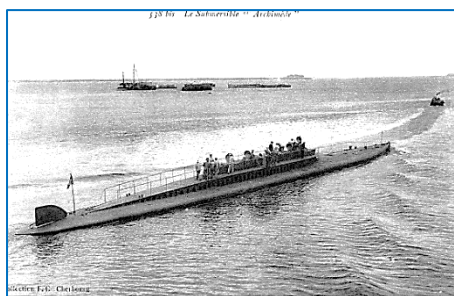
Livret d'Officier



Marseillaise
 05/10/1913-10/11/1914



Desaix
 10/11/1914-23/08/1916



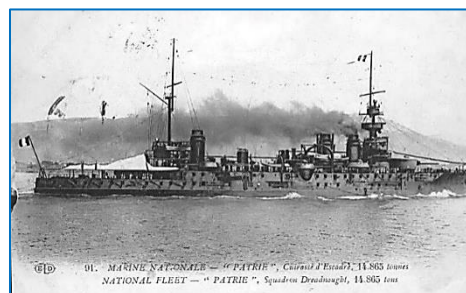
Archimède
 01/10/1916-25/04/1917



Coulomb
 26/04/1917-18/07/1918



Marceau
 18/03/1918-05/07/1918



Patrie
 01/10/1919

5 Octobre 1913 - 10 novembre 1914

Jean Le Mée Enseigne de Vaisseau de 2^{ème} classe, détaché à l'Etat-Major de la 2^{ème} escadre légère en Manche (Cdt Louis Exelmans)

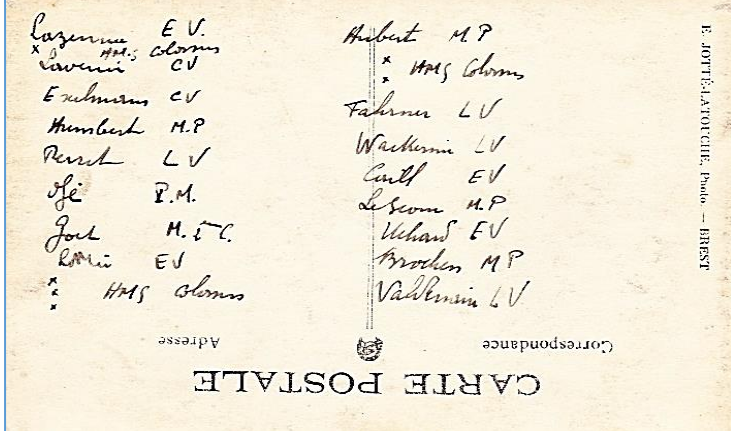


Lazerme EV
 * HMS Colossus
 Lavente CV
 Exelmans CV
 Humbert LV
 Jé PM
 Gort M. 2^{ème} C
 Le Mée EV
 * HMS Colossus
 *
 *



Herbert MP
 * HMS Colossus
 *
 *

Fahrner LV
 Warkerssie EV
 Coill EV
 Le Scome MP
 Keehard EV
 Brochon MP
 Wakhernaise LV



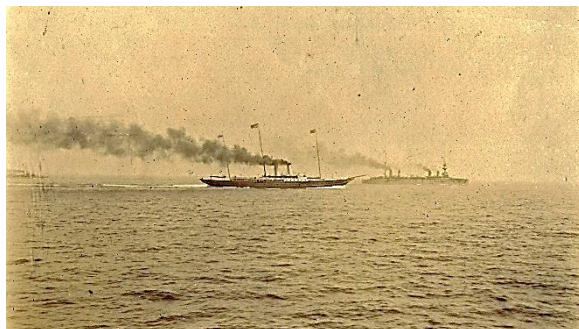
Rencontre des Officiers du Colossus et de la Marseillaise
 Jean Le Mée porte la Fourragère (Aide de camp à l'Etat-Major)



La Marseillaise



HMS Colossus



1914 Voyage des souverains anglais en France
 Traversée de Douvres à Calais. Le Yacht royal Alexandra escorté par la 2^{ème} escadre légère
 Photo prise de la Marseillaise

2- Jean Le Mée, Enseigne de Vaisseau (2^{ème} classe puis 1^{ère} classe) sur le croiseur cuirassé DESAIX

2.1 Jean Le Mée, Enseigne de Vaisseau de 2^{ème} classe est nommé adjoint à l'Officier de tir et Officier de la compagnie de débarquement du Desaix (novembre 1914 - août 1916), sur les zones couvrant le Moyen Orient : protection du canal de Suez en Mer Rouge, puis blocus des côtes de Syrie en Méditerranée orientale, là où se situeront les événements du Ras el Mina/Moussa Dagh en septembre 1915. Il a réalisé un album qui contient 220 photos, prises au cours de l'ensemble de ses missions sur le DESAIX.

2.2 Lors des opérations de sauvetage de 4082 Arméniens (septembre 1915) sur la plage du Ras el Mina (« plage des Arméniens »), au pied du Moussa Dagh, Jean Le Mée commande alors les embarcations du croiseur DESAIX: « Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1, Radeau ». Son nom est cité à plusieurs reprises par l'Officier de Quart, dans le Journal de Bord du DESAIX.

Une série de dix-neuf photos de son album, datées et légendées de sa main, se rapportent à ces opérations de sauvetage (5 au 14 septembre 1915). Elles sont complétées par une photo datée du 11 novembre qui montre le « camp des Arméniens à Port Saïd ».

Ces dix-neuf photos illustrent parfaitement le livret individuel d'Officier de Jean Le Mée, les Journaux de Bord et de Navigation des croiseurs DESAIX et GUICHEN, les rapports des Commandants Vergos (DESAIX) & Brisson (GUICHEN), celui du Commissaire Tékéian (interprète), le rapport de l'Amiral Darrieus au Ministre de la Marine, le livre de l'Amiral Dartige du Fournet (Souvenirs de guerre), les biographies des Amiraux Dartige du Fournet & Darrieus ainsi que des Commandants Vergos & Brisson.

2.3 Après le sauvetage des Arméniens, Jean Le Mée est promu Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} classe (octobre 1915). Le DESAIX reprend alors sa mission de blocus des côtes de Syrie et de protection du canal de Suez avec la « Division d'Egypte » (novembre 1915 – mai 1916), puis est affecté à la surveillance de l'Atlantique sud dans le cadre de la « Division légère » basée à Dakar.

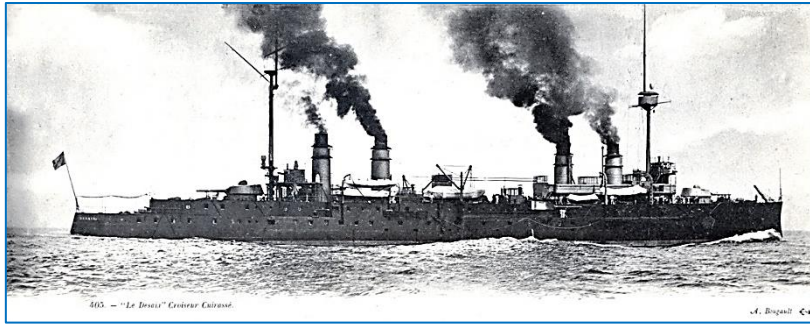
EV1 Jean Le Mée
23 ans



Voir section consacrée au sauvetage des Arméniens par la Marine Nationale Française en septembre 1915 sur la « plage des Arméniens » près du Ras el Mina, au pied du Mont Moïse/Djebel Moussa /Musa Dagh/Musa Ler

Le croiseur cuirassé Desaix et sa Compagnie de Débarquement

Protection du canal de Suez – Blocus des côtes de Syrie



CV Edouard Vergos
54 ans
Cdt du Desaix



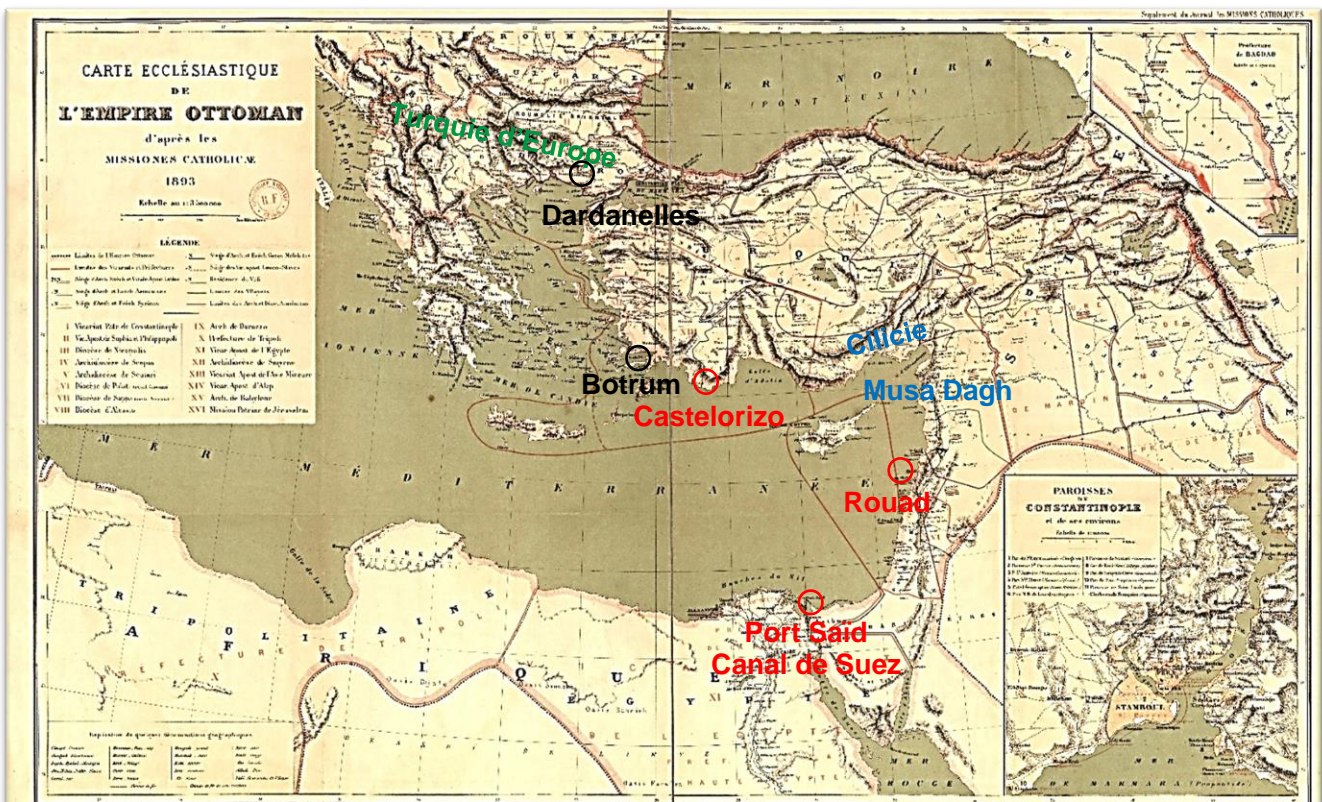
Vapeur armé en guerre



La Compagnie de Débarquement du Desaix
EV1 Jean Le Mée



8 septembre
Embarcations du Desaix se rendant à la
plage des Arméniens
« Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1 »
Sous les ordres de Mr Michaud et Le Mée



Carte de l'Empire Ottoman gravée en 1893 par mon arrière-arrière-Grand-père, Rémy Hausermann

Sauvetage des Arméniens – Djebel Moussa / Musa Dagh, Plage de Ras el Mina 5 au 14 septembre 1915



Photos datées & légendées de l'album de Jean Le Mée
Enseigne de Vaisseau, compagnie de débarquement du cuirassé Desaix

Jean Le Mée commandait l'ensemble d'embarcations « Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1 »



8 septembre

-Embarcations du Desaix se rendant
à la plage des Arméniens
« Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1 »
sous les ordres de Mr. Michaud et Mr Le Mée



9 septembre

-Arméniens nous attendant
sur la plage de Ras el Mina

10 septembre

-Le Chef Arménien
Pierre Dimlakian sur le Desaix

12 septembre

-Embarquement des réfugiés



12 septembre

-Le radeau du Guichen
-La vallée des Arméniens

-La Foudre fait route pour Port Saïd
avec 1000 réfugiés

13 septembre

-On va prendre la dernière patrouille



13 septembre

Arrivée à bord des derniers réfugiés
Groupes Arméniens sur le pont AR
Les Chefs Arméniens



14 septembre

-Immersion d'un Arménien
mort de ses blessures

19 septembre

-Rouad Vue prise des fenêtres de la citadelle
-Latakîé Murs phéniciens



11 novembre

Port Saïd

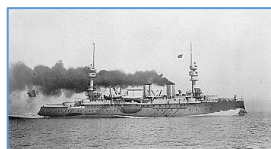
-Le camp des réfugiés Arméniens

-Aviation

-Retour amerrissage



DESAIX



JAUREGUIBERRY



JEANNE d'ARC



GUICHEN



AMIRAL CHARNER



FOUDRE



D'ESTREES

12 Sept - La Plage de Ras el Mina -



13 Sept. Groupe Américain sur le pont d'un



Croiseur cuirassé DESAIX commandé par Monsieur Vergos, Capitaine de Vaisseau

Bulletin individuel de notes de Jean Le Mée

Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} classe 16 avril 1916

Conduite Parfaite
Tenue Parfaite
Santé Excellente
Vue Excellente

Relations avec les supérieurs Très correcte et déférente

Relations avec les inférieurs Fermeté bienveillante

Instruction générale Excellente
Compétence technique Excellente

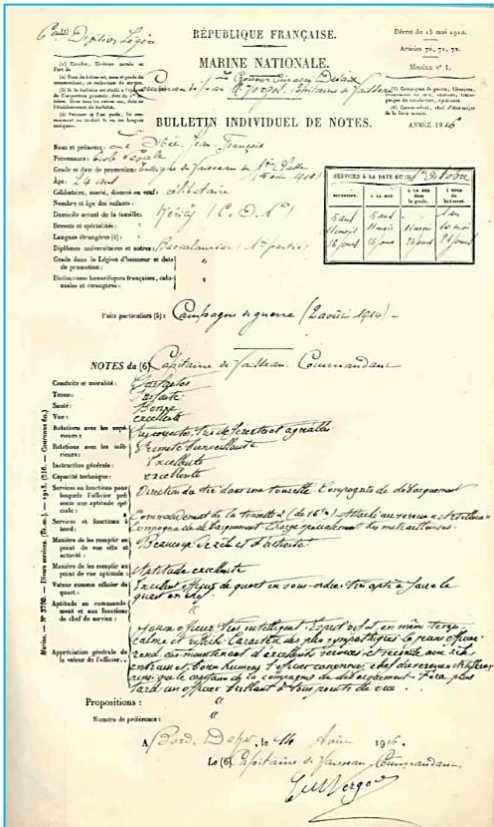
Service et fonction à bord Commandement d'une tourelle de 16
 Service d'artillerie
 Corps de débarquement chargé spécialement des mitrailleuses

Manière de les remplir Beaucoup de zèle et d'activité
 Excellente aptitude

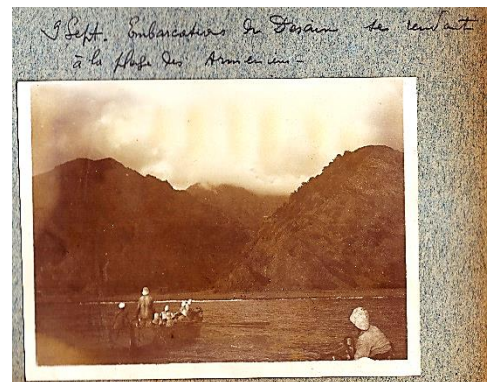
Valeur comme officier de quart
Excellent officier de quart en second
Très apte à faire le quart en chef

Aptitude au Commandement
Jeune officier très intelligent, Esprit vif et en même temps calme et réfléchi
Rend dès maintenant d'excellents services et fera plus tard un officier brillant sous tous les rapports

A Sidi Abdallah le 16 avril 1916
 Le Capitaine de Vaisseau, Commandant
 Edouard Vergos



12 septembre
 L'embarquement des réfugiés



9 septembre
 Embarcations du Desaix se rendant à la plage des Arméniens

Sauvetage des Arméniens – Musa Dagh, Plage du Ras el Mina – 8 au 14 septembre 1915
 Photos datées & légendées de l'album de Jean Le Mée,
 Enseigne de Vaisseau, compagnie de débarquement du cuirassé Desaix

Jean Le Mée commandait l'ensemble d'embarcations « Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1 »



**Evacuation par la Marine Nationale Française,
de 4092 Arméniens retranchés depuis 53 jours sur le Musa Dagh
5 au 14 septembre 1915**



Un moment de Grâce, du 5 au 14 septembre 1915, lorsque les Arméniens du Musa Dagh ont rencontré miraculeusement les Marins Français sur la Plage du Ras el Mina

Récit de l'opération d'évacuation/sauvetage décidée, organisée et mise en œuvre conjointement par les Arméniens et les Marins

**Elévation d'Esprit, Confiance dans le Destin, Attention portée aux Autres
Foi, Espérance, Charité**

Khatchkar Arménien / Chrisme inversé

Hommage aux Arméniens du Musa Dagh et à la Marine Nationale Française

-Aux Amiraux Français, qui décidèrent ensemble et avec les Chefs Arméniens, l'évacuation de 4092 Arméniens sur la plage du Ras el Mina, au pied du Musa Dagh

Le V.A. **Louis Dartige du Fournet**, commandant la 3^{ème} escadre de Méditerranée - **Jeanne d'Arc**

Le C.A. **Gabriel Darrieus** commandant la 2^{ème} Division puis la 3^{ème} escadre - **Jauréguiberry**

-Aux Chefs Arméniens **Yesayi Yacoubian** et **Pierre Dimlakian**

-Aux Commandants des croiseurs qui organisèrent ensemble et avec Les Chefs Arméniens, l'évacuation du 5 au 14 septembre 1915

Le C.V. **Edouard Vergos**, commandant le **Desaix**

Le C.F. **Jean-Joseph Brisson** commandant le **Guichen**



-Aux Commandants des croiseurs qui furent appelés en renfort le 12 septembre, pour procéder à l'évacuation et au convoyage des Arméniens jusqu'à Port-Saïd

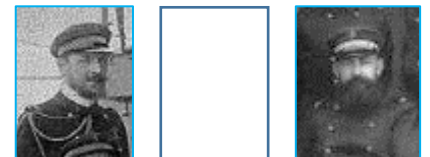
Le C.F. **Jean Carré**, commandant la **Foudre**

Le C.F. **Paul Serven**, commandant le **Charner**

Le L.V. **François Jourdan de la Passardière**, commandant le **d'Estrées**

-Aux Combattants Arméniens et à leurs autres Chefs, dont :

Petros Doudiklian, Khacher Doumanian, Tigran Andreassian ...



-A tous les jeunes Officiers et Marins ainsi qu'aux compagnies de débarquement des croiseurs qui effectuèrent la protection et l'embarquement des Arméniens, dont:

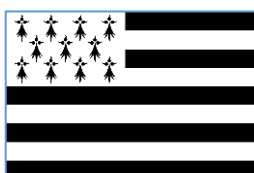
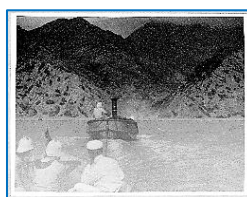
Le L.V. **Sagon** (Desaix) le LV. **Beaugé** (Guichen) le C.I. **Tékéian** (Desaix) ...

Les E.V.s **Christian le Mintier de la Motte Basse** (Guichen), **Jean le Mée** (Desaix) ...

-Aux Arméniens, à leurs familles et à leurs Prêtres



Աստուած իրենց հոգիները լուսաւորէ – Requiem aeternam dona eis, Domine, et Lux perpetua luceat eis



Bâtiments engagés dans le sauvetage des Arméniens sur la plage du Ras el Mina au pied du Musa Dagh

JEANNE d'ARC



Vice-Amiral Louis Dartige du Fournet
59 ans

JAUREGUIBERRY



Contre-Amiral Gabriel Darrieus
56 ans

DESAIX: Croiseur cuirassé

Dimensions: 130 m x 17,75 m - Tirant d'eau: 7,40 m
7700 tonnes
Propulsion: 3 machines 24 chaudières - 21 nœuds
Armement: 8 canons de 164 mm
4 canons de 100 mm
10 canons de 47 mm (DCA)
2 tubes lance-torpilles
Equipage



DESAIX



CV Edouard Vergos
54 ans
Cdt du Desaix



EV1 Jean Le Mée
23 ans

GUICHEN: Croiseur protégé

Dimensions: 133 m Tirant d'eau: 7,49 m
8300 tonnes
Propulsion: 3 machines (36 chaudières) - 23 nœuds
Armement: 2 canons de 164 mm, 6 canons de 140 mm
10 canons de 47 mm (DCA)
2 tubes lance-torpilles (456 mm)
Equipage: 604 (Officiers, OM, QM et matelots)



GUICHEN



CF Jean Brisson
47 ans
Cdt du Guichen



EV1 Christian Le Mintier
21 ans

Nombre d'Arméniens embarqués par ordre d'embarquement, les 12 et 13 septembre

Foudre	1042
D'Estrées	459
Guichen	1941
Charner	347
Desaix	303
Total:	4092

AMIRAL CHARNER



CF Paul Serven
Cdt de l'Amiral Charner

D'ESTREES



LV François Jourdan de la Passardière
Cdt du d'Estrées

FOUDRE



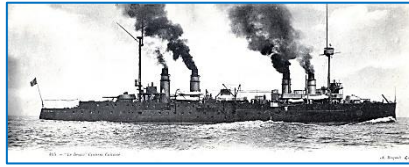
CF Jean Carré
Cdt de la Foudre

**Sauvetage de 4092 Arméniens par la Marine Nationale Française
5 au 14 septembre 1915, Plage du Ras el Mina au pied du Musa Dagh**

Allocution « à la Française » du 21 février 2016 – Moulin de la Galette

Invitation d'Yervant Berberian en l'honneur de Carine Hacyan, Dalita Hacyan, Arsène Kalaidjian, Jean Cordelle, premiers maillons de la chaîne unissant les descendants de Jean Le Mée à la communauté Arménienne

En présence de S.E Monsieur Viguen Tchitetchian, Ambassadeur de la République d'Arménie
Marie Berberian, Manuel Deirmendjian, Saro & Flora Mardiryan.



L'estime que se vouent Arméniens et Marins
S'est immédiatement révélée au matin,
Le cinq septembre 1915 quand un guetteur
Du haut du Musa Dagh aperçut un croiseur.

C'était le Guichen que Jean Brisson commandait,
Et puis la Jeanne avec Louis Dartige du Fournet,
Le Commandant Edouard Vergos sur le Desaix,
Plus tard, la Foudre, le Charner, et le d'Estrées.

Les Amiraux, Dartige du Fournet et Darrieus,
Eurent l'audace de décider tous les deux
D'engager une opération humanitaire
Extrêmement risquée en ces durs temps de guerre.

Ce sont les Commandants, Officiers et Marins
Qui vont l'organiser et la réaliser
Avec Pierre Dimlakian, le Grand Chef Arménien,
Sauvant ainsi plus de quatre mille réfugiés.

Cette page d'Histoire illustre les Valeurs
De ceux du Musa Dagh, qui avaient résisté
Et de ceux venus de la Mer pour les sauver
Par un Miracle les unissant de tout cœur,

Sur cette plage sombre du Ras el Mina,
Dans les « Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1 »
Envoyés par la Providence ou le destin
Afin qu'ils rejoignent un jour leur diaspora.

Vous l'avez bien compris, mon Grand-père, Jean Le Mée
Commandait ces embarcations sur le Desaix,
A la tête de son corps de débarquement,
Jusqu'à l'exfiltration des derniers combattants.

Pour oser résister à l'extermination,
Comme ces Arméniens sur le djebel Moussa,
Et pour oser engager dans ces conditions
La Marine Nationale au Ras el Mina,

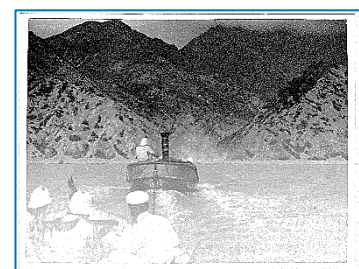
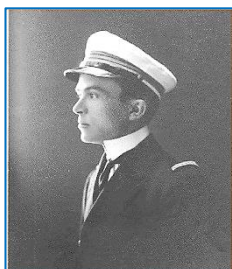
Il fallait que des deux côtés soient partagées
Les Valeurs de Foi, Espérance et Charité,
Symbolisées par le Khatchkar des Arméniens,
Et par l'Oméga puis l'Alpha du Pèlerin.

Ce moment de grâce est inscrit profondément
Dans l'Âme indestructible de tout Arménien
Et contribue au Rayonnement des Marins.
L'estime qu'ils se vouent, est ici à présent.

Quant à moi, on le sait, je suis un Pèlerin
Qui est parti longtemps tout seul sur le Chemin
Jusqu'à Compostelle, et enfin à Fisterra
En suivant les Signes rencontrés pas à pas.

J'y ai vu l'Oméga et l'Alpha tels qu'inscrits
Au fronton du porche dans un Christe inversé,
Indiquant le Sens des épreuves de la Vie,
Et la force de la Spiritualité.

Jean Cordelle, petit-fils de Jean Le Mée, 21 février 2016



Sauvetage des Arméniens sur la plage du Ras el Mina au pied du Djebel Moussa en septembre 1915 par la Marine Nationale Française http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lemee.htm



1- Le contexte des événements en septembre 1915 : Il doit être vu sous deux angles :

-Celui de ces populations arméniennes qui habitaient dans la région du Musa Dagh, et qui avaient pris en août 1915 la décision inouïe de résister aux ordres de déportation formulés les autorités ottomanes, en quittant leurs villages pour se rassembler sur cette montagne afin d'échapper à l'extermination qui les menaçait (génocide). Ces Arméniens ont tenu tête près de deux mois aux assauts des troupes turques, avant d'être sauvés par l'intervention in extremis de la Marine Française. Leur épopée, fondatrice de l'identité Arménienne est racontée par le Pasteur Andreassian, *Comment un drapeau sauva 4000 Arméniens*, et a fait l'objet du roman de Franz Werfel, *Les 40 jours du Moussa Dagh*. (voir aussi http://www.anciens-combattants-armeniens.org/moussa_dagh.htm, ainsi que les « Souvenirs de guerre d'un Amiral » de Louis Dartige du Fournet)

-Celui de la 3^{ème} escadre de la Marine Nationale Française, basée à Port Saïd, qui avait pour mission en septembre 1915 *la protection du canal de Suez et le blocus des côtes de Syrie*. Rappelons simplement qu'à cette époque la Grande Guerre fait rage entre d'une part la France, l'Angleterre et la Russie (la Triple entente), et d'autre part l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'empire Ottoman (les Empires Centraux). La désastreuse *Expédition des Dardanelles* commencée en avril 1915 et conçue pour forcer le passage des détroits compris entre le nord de la mer Egée et le sud de la mer Noire afin d'assurer la jonction avec les forces Russes, était toujours en cours, et la menace des sous-marins Allemands bien présente.

2- Pourquoi et comment est intervenue la flotte Française

Parlons donc de ce moment de grâce et de cette intervention miraculeuse, sur ce lieu que les marins ont appelé « *la plage des Arméniens* » près du Ras el Mina au pied du Djebel Moussa, afin que la vision de ceux qui étaient sur le Musa Dagh (la montagne de Moïse) se conjugue avec celle de ceux qui sont venus par la mer :

Le **5 septembre**, dans le cadre des missions de la 3^{ème} escadre, le croiseur Guichen aperçoit sur les hauteurs du Djebel Moussa/Musa Dagh/Musa Ler, un groupe d'hommes et leur pavillon blanc à croix rouge. Le Capitaine de Frégate Jean-Joseph Brisson envoie une baleinière qui établit le contact avec le chef Arménien Pierre Dimlakian.

Les **6 et 7 septembre**, en accord avec Pierre Dimlakian, le vice-amiral Louis Dartige du Fournet qui commande la 3^{ème} escadre à bord de la Jeanne d'Arc et le Contre-Amiral Gabriel Darrieus prennent la décision courageuse et audacieuse d'intervenir en évacuant l'ensemble des Arméniens qui tiennent toujours le Musa Dagh, mais sont à court de vivres et de munitions. L'Amiral Dartige du Fournet tente de convaincre les autorités anglaises de les accueillir à Chypre... Pas de réponse positive. C'est Port Saïd qui sera retenu. L'amiral rejoint ensuite la « funeste » zone des Dardanelles où il vient d'être nommé, laissant le commandement de la 3^{ème} escadre à l'amiral Darrieus. L'organisation du sauvetage de 4082 Arméniens est alors confiée au Capitaine de Vaisseau Edouard Vergos (croiseur Desaix) qui commandera l'ensemble des opérations menées par les croiseurs Desaix & Guichen (C.F. Jean Brisson) déjà sur place, ainsi que par le d'Estrées (L.V. François Jourdan de la Passardière), l'Amiral Charner (C.F. Paul Serven) et la Foudre (C.F. Jean Carré) demandés en renfort.

3- Comment s'est effectué ce sauvetage

C'est la lecture des journaux de bord du Guichen et du Desaix qui permet d'en établir la chronologie et les conditions :

Phase de découverte

-Dimanche 5 septembre : 10h20, le Guichen aperçoit un groupe d'hommes faisant des signaux (croix rouge, pavillon blanc) - La baleinière ramène le Chef Arménien (Pierre Dimlakian). 11h20, à son retour, la Baleinière est attaquée sur la plage du Ras el Mina. Riposte de la baleinière et bombardement des alentours par les canons du Guichen - Un Arménien grièvement blessé est transporté à bord du Guichen.

Phase d'analyse et de décision

-Lundi 6 septembre : 14h18, le Commandant Brisson est conduit à bord de la Jeanne d'Arc - 15h, le médecin d'escadre opère l'Arménien - 17h30, le Chef Arménien est conduit à terre pour donner ses ordres à ses hommes. Au retour la baleinière ramasse un nageur porteur d'une communication écrite du Pasteur protestant.

-Mardi 7 septembre : 15h48, Vapeur, Chaloupe et Baleinière du Guichen vont prendre 6 blessés au Ras el Mina

Phase d'organisation et de préparation

-Mercredi 8 septembre: 6h32, Le Desaix rejoint le Guichen - 16h, Le Vapeur 2, Canot 2, Baleinière » du Desaix et sa Compagnie de débarquement sont envoyés sur la *plage des Arméniens* avec le Chef Arménien et des hommes armés.

-Jeudi 9 septembre : 17h, Envoi d'une trentaine d'hommes armés du Desaix sur la plage du Ras el Mina

-Vendredi 10 septembre: 5h15, envoi des embarcations du Desaix sur la plage - 14h, les canons du Guichen et du Desaix tirent pour sécuriser les alentours du Ras el Mina (destruction d'un dépôt de munitions, d'un centre de communications télégraphiques et d'une caserne) - 18h25, retour des embarcations avec le chef Arménien et 3 blessés

-Samedi 11 septembre: Le Desaix et le Guichen sont rejoints par le d'Estrées, La Foudre et le Charner - Préparation des opérations d'évacuation entre la *plage des Arméniens* et les croiseurs

Phase de réalisation

-Dimanche 12 septembre : 5h10, malgré des conditions de mer difficiles le matin, les embarcations mènent à bien le sauvetage sur la Foudre (1042 réfugiés) et le d'Estrées (449) qui font route à 14h40 vers Port-Saïd, puis sur le Charner (347) et le Guichen (1941)

-Lundi 13 septembre : 7h05, reprise de l'embarquement des réfugiés sur le Charner et le Guichen qui font route vers Port-Saïd à 8h05. L'évacuation des chefs et derniers défenseurs (303) est décidée par le Commandant Vergos (Desaix), et effectuée par les embarcations du Desaix (Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1), entre 9h25 et 15h15 - Départ du Desaix à 15h50

-Mardi 14 septembre : 4h15, mort de Japhet Vanian à bord du Desaix - 10h45, cérémonie d'immersion - Transfert des 303 Chefs et défenseurs Arméniens sur le navire anglais « Anne » - Reprise de la mission du Desaix

-La baleinière du Guichen sera la première à se rendre sur la *plage des Arméniens* dès le 5 septembre et subira l'épreuve du feu. Elle était commandée par les Enseignes de Vaisseau Marsaudon et Le Mintier, qui tous deux recevront (comme plusieurs autres officiers et marins) un *Témoignage Officiel de Satisfaction*. Christian Le Mintier est *Mort pour la France* en 1944 alors qu'il était Capitaine de Vaisseau.

-Les « *Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1* » du DESAIX étaient commandés par l'Enseigne de Vaisseau Jean Le Mée, dont le nom est régulièrement mentionné sur le journal de bord du Desaix par l'officier de quart qui note en particulier les allées et venues des embarcations et des hommes de Jean Le Mée. A ce point de mon exposé, évoquons maintenant la mémoire de ce jeune officier de 23 ans, qui est *adjoind à l'officier de tir et affecté à la compagnie de débarquement* du Desaix.

4- Pourquoi suis-je à ce point passionné par ces événements ? Jean Le Mée notre Grand-père

Jean Le Mée est originaire du nord de la Bretagne, de Kéridy/Paimpol, là où se trouve l'abbaye de Beauport, lieu de départ des pèlerins qui empruntent le *Chemin Breton* pour rejoindre Compostelle, à près de 2000 km... Sa Maman était une couturière parlant plus couramment le Breton que le Français. Son Papa était un marin embarqué sur les goélettes allant pêcher la morue en Islande. Il disparaîtra en mer... Jean Le Mée, remarqué par le curé et l'instituteur de Kéridy sera envoyé au lycée de Brest où il reçut le prix d'excellence (le Littré, dictionnaire de la langue française), puis le grand prix d'honneur (le dictionnaire universel des sciences des lettres et des arts), avant d'intégrer l'Ecole Navale en 1910.

Après le sauvetage des Arméniens, Jean Le Mée sera promu Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} classe. Il retournera visiter le Camp des Arméniens à Port Saïd le 11 novembre 1915.

Il sera ensuite affecté en 1917/1918 à l'escadrille des sous-marins de l'Adriatique comme Officier de quart sur l'Archimède puis Officier en second sur le Coulomb. Il reçut la croix de Chevalier de l'ordre de la couronne d'Italie, puis celle de Chevalier de la Légion d'honneur, l'Archimède fut cité à l'ordre de l'Armée Navale en 1917, et l'ensemble de l'escadrille des sous-marins reçut la même distinction en 1919. C'est en juillet 1919 que Jean Le Mée, alors Lieutenant de Vaisseau, rencontrera sa *marraine de guerre*, Colette Repelin, qu'il épousera en 1920.

Vous l'avez deviné, Jean Le Mée est mon Grand-père et celui de mon frère Laurent : Ma Maman naît en 1922, mais Jean Le Mée meurt en 1927, à 34 ans, alors que Maman n'avait pas encore 5 ans et sa Grand-mère avait à peine 28 ans. Maman reçut immédiatement le statut de Pupille de la Nation (elle épousera en 1944 François Cordelle, notre Papa) et la tombe de notre grand-père dans le cimetière marin de Kéridy porte l'inscription *Jean Le Mée, 1892- 1927, Lieutenant de Vaisseau, Mort pour la France*. Mon frère Laurent et moi, ainsi que nos enfants et petits-enfants, sommes les descendants de Jean Le Mée ...

Je n'ai pas connu mon Grand-père, mais le souvenir de ses qualités personnelles faites de leadership, d'engagement, et de sensibilité humaine et humaniste, ainsi que sa valeur et son sens des Valeurs, m'ont été décrits et transmis dès mon enfance. Son souvenir est toujours resté très présent dans mon cœur au point qu'il m'a fallu entreprendre mon deuxième pèlerinage vers Compostelle, en partant cette fois de l'Abbaye de Beauport à Kéridy/Paimpol, en novembre 2014, par *le Chemin des Bretons*, et en poursuivant ensuite par *le Camino del Norte* et *le Camino Primitivo* en septembre 2015: c'était l'hommage que je devais à mon Grand-père.

C'est lorsque je suis rentré de la première étape, fin novembre 2014 que j'ai retrouvé avec mon frère, dans des archives familiales oubliées depuis longtemps, le carnet d'officier de Jean Le Mée, ainsi que son album de plus de 200 photos datées et légendées de sa main, couvrant les activités de sa *compagnie de débarquement* pendant toute l'année 1915 (dont 18 photos relatives au Moussa Dagh/Ras el Mina). J'ai pu rechercher enfin dans les archives de la Marine Nationale les livres de bord et de navigation du Desaix et du Guichen, les rapports des Amiraux Dartige du Fournet & Darrieus ainsi que ceux des Commandants Brisson & Vergos. Tous ces documents se recoupent et se complètent, et font que l'histoire de notre famille s'inscrit dans la vôtre, celle des *Moussalertsis*, ainsi que dans celle de la Marine Nationale Française ...

5- Quelques mots pour conclure - Quel Sens donner à cette Histoire:

Cette magnifique histoire qui unit les Arméniens, et en particulier ceux du Moussa Dagh, aux Amiraux, Commandants, Officiers et Equipages de la Marine Nationale Française met parfaitement en lumière trois caractéristiques qui ont permis une résistance inouïe d'un côté, et un sauvetage audacieux de l'autre : Une belle élévation d'esprit, une confiance absolue dans le destin, une attention bienveillante portée à ceux qui sont dans l'épreuve. On reconnaît là ce que les Chrétiens appellent Foi, Espérance et Charité, moteurs qui devaient être bien présents chez les Arméniens du Musa Dagh, comme chez les marins de la flotte Française au Ras el Mina, pour décider et réaliser un tel sauvetage. Cette histoire illustre aussi la portée symbolique et la puissance du message de l'Arbre de Vie du khatchkar Arménien, comme celles du Chrisme inversé ω - A (Oméga - Alpha) de la cathédrale de Compostelle, dernier signe du Chemin pour un Pèlerin.



Je suis profondément ému et heureux que les descendants de ces Arméniens et de ces Marins Français qui se sont miraculeusement rencontrés il y a 100 ans sur la Plage du Ras el Mina, au pied du Djebel Moussa, puissent aujourd'hui se rassembler pour partager et entretenir le souvenir ce moment de grâce. Mon rêve serait bien sûr qu'un nouveau pèlerinage me conduise au Djebel Moussa / Musa Dagh/Musa Ler en débarquant d'un bâtiment de la Marine Nationale sur la plage des Arméniens, c'est-à-dire celle du Ras el Mina, comme le firent en septembre 1915 Jean le Mée et sa compagnie de débarquement, alors qu'il commandait à 23 ans les « *Vapeur 2, Canot 2, Baleinière 1* » du Desaix...

Jean Cordelle, petit-fils de Jean le Mée – 25 novembre 2015



Le 8 mai 1916, le croiseur cuirassé Desaix et sa Compagnie de Débarquement ralient la 6e division légère basée à Dakar pour la surveillance de l'Atlantique sud

22 Août 1916 Certificat d'origine de Maladie Contagieuse ou épidémique

Rédigé à Dakar par le Capitaine de vaisseau Vergos, Commandant le Desaix et le Médecin-major Rouché

«... Déclarons que la dite maladie (entéro-colite chronique) existait aux dates ci-dessus à l'état endémique en Egypte et au Sénégal... et que Mr Le Mée, Enseigne de vaisseau a été soumis à son influence par les obligations de son service »

Jean Le Mée fut alors rapatrié du Sénégal, en France

C'est en fait à partir de ce moment que Jean Le Mée sera de plus en plus atteint par la maladie qui sera décrite plus tard comme des « affections qui sont sous la dépendance de localisations multiples de la tuberculose »

Il rejoindra néanmoins l'escadrille des Sous-marins de l'Adriatique comme Officier de Quart puis Officier en Second, du 1^{er} octobre 1916 au 5 juillet 1918, sur les sous-marins Archimède et Coulomb (voir chapitre suivant). Les conditions de vie dans les Sous-marins de cette époque (humidité, vapeurs d'acide, ...) sont telles que Jean Le Mée sera de nouveau hospitalisé puis aura une longue convalescence du 5 juillet 1918 au 1^{er} avril 1919. En 1922 il devra subir l'ablation d'un rein et la tuberculose s'étendra à d'autres organes.

Après plusieurs séjours dans des hôpitaux militaires (dont le Mont des Oiseaux à Hyères), Il sera proposé pour être « Mis à la Retraite d'office » en 1924 « à titre d'infirmités incurables », et en 1925, « la Commission de Réforme considérant... que ces infirmités résultent de la maladie, cause de l'instance, que cette maladie constatée dans les délais légaux est imputable au service, que le degré peut être évalué à cent % + suspension 6^{ème} degré, estime que M. Le Mée Jean a droit à une pension de 100% et propose la mise à la retraite »

Jean Le Mée mourra en février 1927, des suites de cette tuberculose. Il laissera une veuve de 28 ans qui touchera une pension de Veuve de Guerre (après bien des difficultés dues à des « erreurs matérielles » du Ministère des pensions et des « différences de vues » entre ce Ministère et celui des finances). Sa petite fille, Nicole Le Mée (4 ans) touchera aussi une pension et sera dès mai 1927 « adoptée par la Nation » (Pupille de la Nation)



3- Jean Le Mée, Enseigne de Vaisseau (1^{ère} classe) sur les sous-marins octobre 1916 – juillet 1918

3.1 Malgré ce sérieux problème de santé, ayant nécessité son rapatriement de Dakar à Bordeaux le 23 août 1916, suivi d'une convalescence de plus d'un mois, Jean Le Mée rejoint le 1^{er} octobre 1916 la première escadrille de sous-marins de l'armée navale, basée à Brindisi sur la côte sud de l'Adriatique. Jusqu'au 25 avril 1917, il est Officier de quart de l'ARCHIMEDE, sous-marin d'escadre (équipage composé de 26 hommes et 3 Officiers, dont un Lieutenant de Vaisseau et deux Enseignes de Vaisseau).

C'est là que se situe l'épisode bien connu de Maman, et que m'a détaillé Léon Moron (Capitaine de Vaisseau en retraite) lorsque je l'ai rencontré en 1956 à Siorac en Périgord où il s'était retiré: Le 14 janvier 1917, lors d'une patrouille en mer Adriatique, l'ARCHIMEDE torpille un bateau autrichien (le Zagreb) près du cap Planka. Au cours d'une remontée en surface pour recharger les batteries et renouveler l'air du sous-marin, par une nuit très noire et une houle importante, le Commandant (LV Paty de Clam) est emporté par une lame et disparaît.

Dans ces circonstances dramatiques Georges Aubin (EV1 et Second, promotion 1907) et Jean Le Mée (EV1, promotion 1910, il avait 24 ans) ont réussi à finir la mission et à ramener tout l'équipage au port de Brindisi. Jean Le Mée y a retrouvé Léon Moron, lui aussi affecté aux sous-marins de l'Adriatique à cette même époque (sur le sous-marin AMPERE, de juillet 1916 à mars 1917)

L'ARCHIMEDE sera cité à l'ordre de l'Armée Navale « pour faits de guerre du 8 octobre au 14 janvier 1917 ». Georges Aubin prit ensuite le commandement de l'ARCHIMEDE avec le grade de Lieutenant de Vaisseau. Jean Le Mée fut nommé Commandant en Second du COULOMB, sous-marin de Haute Mer.

3.2 Jean Le Mée continuera sur le COULOMB les missions sous-marines dans l'Adriatique jusqu'en juillet 1918, tandis que Léon Moron rejoindra sur l'AMPERE, le Maroc, de mars 1917 à décembre 1918.

Jean Le Mée (26 ans) obtiendra la distinction de « Chevalier de l'Ordre de la Couronne d'Italie / Ordine della Corona d'Italia ».

La Division des flottilles de l'Adriatique recevra en janvier 1919 une citation collective à l'ordre de l'Armée Navale.

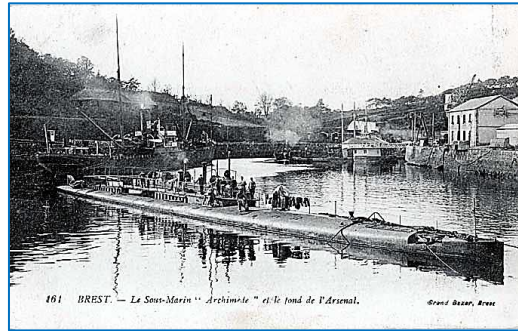
3.3- Après les missions sur les sous-marins ARCHIMEDE et COULOMB (1^{er} octobre 1916 – 5 juillet 1918), Jean Le Mée est hospitalisé à nouveau, puis mis en convalescence pendant 9 mois.

Il rejoint à Brest, l'école d'application de navigation submersible (cuirassé Marceau avril 1919 – octobre 1919), puis l'école des torpilleurs (cuirassé Patrie octobre 1919 – février 1920).

Il est ensuite envoyé, de février à novembre 1920 à la station TSF de Basse Lande (près de Nantes) pour s'initier aux moyens de transmission à longue distance avec les bâtiments de la Marine. Il est enfin admis à l'Ecole Supérieure de Radio-Télégraphie de novembre 1920 à mai 1921.

Jean Le Mée est placé en congé hors cadre en janvier 1922 et il est embauché quelques mois par la Compagnie de Télégraphie Sans Fil. (La Tuberculose dont il souffre, contractée « en Service », nécessitera encore une longue hospitalisation)

1^{er} octobre 1916-25 avril 1917 : Jean Le Mée Officier de quart - Archimède
2^{ème} escadrille des sous-marins de l'Armée Navale (Adriatique)



Cdt du 01.10.1916 au 14.01.1917: **LV Mercier du Paty de Clam**

Officiers: EV1 **Aubin**, EV1 **Jean Le Mée** EV1 Equipage: 26 Matelots-QM-OM

14.01.1917 : L'Archimède torpille le vapeur autrichien Zagreb devant Zinona à 300 m du cap Planka. Vers 22h30, par une nuit très noire et une houle importante, au cours d'une remontée en surface et trouver l'abri du Gargano, le Commandant (LV Paty de Clam) est emporté par une lame et disparaît.

-D'après le témoignage de Léon Moron (Capitaine de Vaisseau en retraite) que j'ai rencontré personnellement, **George Aubin** et **Jean Le Mée** ont réussi à finir la mission et à ramener tout l'équipage au port de Brindisi, où ils retrouvèrent Léon Moron, lui aussi affecté aux sous-marins de l'Adriatique.

-**George Aubin** fut nommé ensuite Commandant de l'Archimède avec le grade de LV. Il sera Chevalier de la Légion d'Honneur en 1920.

-**Jean Le Mée** fut promu Commandant en Second du Coulomb, Sous-marin de Haute Mer. Il reçut la distinction de « Chevalier de l'Ordre de la Couronne d'Italie » (à 26 ans), avant d'obtenir en 1923 celle de « Chevalier de la Légion d'Honneur »

Nous annonçons, il y a quelques jours, la mort glorieuse, à son bord, du lieutenant de vaisseau du Paty de Clam. On ne lira pas sans émotion les deux citations dont a été l'objet le très brillant officier que vient de perdre notre marine.

Le 20 janvier, M. du Paty de Clam est cité à l'ordre du jour de la flottille :

Officier d'une maîtrise incomparable dans la conduite et l'emploi des sous-marins, soldat de race, calme dans le danger, audacieux avec prudence, toujours prêt à sacrifier utilement sa vie, a été enlevé par la mer de la passerelle de son bâtiment, qu'il ramenait d'une expédition glorieuse sur la côte ennemie.

Le 29 janvier, il est porté à l'ordre de l'armée en ces termes :

Officier de la plus haute valeur ; s'est fait remarquer par son audace et son initiative, au cours d'opérations périlleuses, sur les deux sous-marins qu'il a commandés depuis le début de la guerre. Enlevé par la mer sur le pont de l'Archimède.

Un service religieux a été célébré, le 26 janvier, à bord du... pour le repos de l'âme du commandant du Paty, en présence des amiraux Cagni, Fobbiani et Acton, de la marine italienne ; du capitaine de vaisseau Vivian, de la marine anglaise ; du capitaine de vaisseau Frochet et de M. Cazalet, consul de France. L'équipage de l'Archimède entourait l'autel.

Le R. P. Filastre, des Frères Prêcheurs, aumônier de la flotte, a prononcé un éloge émouvant du jeune officier, victime du devoir, et il a associé à l'expression des regrets unanimes de ses camarades le souvenir du colonel du Paty de Clam, son père, mort, lui aussi, pour la France, des suites de ses blessures.

On sait que tous les frères du commandant de l'Archimède sont à l'armée. Quelle admirable famille de soldats !

à l'extérieur, le dos tourné par conséquent à la lame qui vient d'environ 6 quarts par bâbord. Il se disloque à atteindre un heurt, et par conséquent ne se tient peut être pas fortement à la rambarde.

Il est là depuis environ 20 secondes lorsqu'une lame arrive couvrant le bris lame, et le prenant par les jambes le fait passer sous la rambarde et le projette sur le ballast.

Cette même lame prend le quartier maître HANDE qu'elle jette à peu près à la place occupée d'abord par le Commandant.

Une deuxième lame arrivant presque aussitôt lance le Commandant à la mer. Le second maître LACT aussitôt les lames passées veut stopper les machines. Le porte voix est plein d'eau et ne fonctionne plus. LACT essaie d'actionner les Châssis mais, en raison de l'obscurité il ne peut parvenir à trouver la case "Stop". Tout en tâtonnant il lui envoie l'estafette du poste central le matelot électricien GURNEUR, sire à la machine de stopper. Il fait aussi prévenir l'officier en second.

Dans la machine, le second maître de quart a vu les indicateurs tatonner mais ne précisant aucune manœuvre. Dès que l'estafette arrive, il stoppe les 2 machines.

L'ARCHIMEDE, au moment où arrive l'officier en second est déjà à quel-
 quandis-là ...

Extrait du rapport de la commission d'enquête sur la disparition en mer de M. le Lieutenant de Vaisseau Mercier du Paty de Clam Commandant de l'Archimède, survenue dans la nuit du 14 au 15 janvier 1917

-Janvier 1917: Citation de l'Archimède: pour les faits de guerre du 08 Octobre 1916 au 14 Janvier 1917

-Janvier 1919: Citation Collective: "La Division des Flottilles de l'Adriatique: pendant plus de trois ans, dans le voisinage de l'ennemi, toujours en alerte, toujours prête, a conservé jusqu'au dernier jour son ardeur et son esprit d'offensive, malgré des pertes s'élevant au quart de son effectif de sous-marins. S'est particulièrement distinguée dans les opérations qui ont abouti au sauvetage de l'Armée serbe en 1916

Journal L'OUEST-ÉCLAIR du 21.02.1940 (Signé: KERNEVEZ)

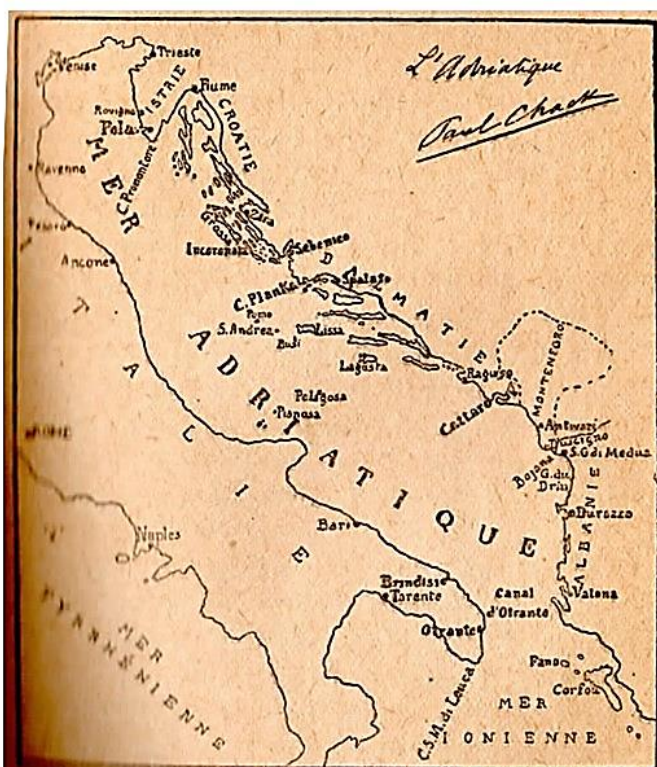
Il y a 23 ans, en janvier 1917, le commandant du PATY DU CLAM, du sous-marin français « Archimède », était enlevé par une lame dans l'Adriatique.

Le dimanche 14 Janvier 1917, le sous-marin l' « Archimède », commandé par un officier de très grande valeur, le lieutenant de vaisseau DU PATY DU CLAM se trouvait vers 8 h 30 du matin en plongée dans la zone de surveillance à environ 1.000 mètres dans le sud du Cap Planka, sur la côte de Dalmatie, lorsqu'un transport autrichien, le « Zagreb » faisant route de Scbentco vers Spalato, apparut dans le périscope du sous-marin qui naviguait doucement en plongée. Augmentant de vitesse, l'Archimède se mit en bonne position et lança sa torpille atteignant en plein milieu le « Zagreb » qui s'enfonça rapidement, tandis que notre sous-marin plongeant plus profondément, s'éloignait, car des avions autrichiens faisaient route vers le lieu où avait disparu le « Zagreb ». L'un d'eux aperçut d'ailleurs l'Archimède et lui lança des bombes sans résultat, un peu avant midi.

Dans l'après-midi, le temps était devenu très mauvais et la plongée à 12 mètres pour l'utilisation du périscope était difficile à tenir. A la nuit, l'«Archimède» remonta en surface. Le commandant DU PATY DE CLAM avait pris le quart à 8 heures; la brisa forçait toujours, la mer devenait très grosse, les lames atteignant 4 mètres de hauteur. Vers 10 h. 40 une lame balayant la passerelle où se tenait le commandant, le fit tomber sur les ballasts. Une deuxième lame, presque immédiatement le jetait a la mer. Des deux hommes de veille près de lui, l'un essayait de rattraper le commandant mais durement frappé par la deuxième lame, Il ne pouvait plus s'accrocher aux rambardes de la passerelle où il restait suspendu. L'autre n'avait même pas le temps d'intervenir. DU PATY qui en raison du mauvais temps avait ses bottes, un ciré complet, suroît, avait dû couler de suite.

L'enseigne de vaisseau AUBIN, prévenu, montait aussitôt sur la passerelle où le rejoignit l'autre **enseigne LE MÉE**. Ils continuèrent la manœuvre de recherche commencée par le second maître électricien de quart, mais par cette nuit noire, avec cette grosse mer, ce fut en vain et au bout d'une heure de recherches infructueuses, on continua la route sur Barletta, le port italien le plus proche, d'où l'officier en second qui avait pris le commandement, téléphona au commandant supérieur des forces françaises détachées à Brindisi, le capitaine de vaisseau FROCHOT.

Le 15 au matin, l'«Archimède», pavillon en berne, défilait devant les bâtiments alliés. Italiens, anglais et français, mouillés à Brindisi, en deuil du brillant officier qu'était DU PATY DU CLAM qui sans ce pénible accident y serait rentré en triomphateur.

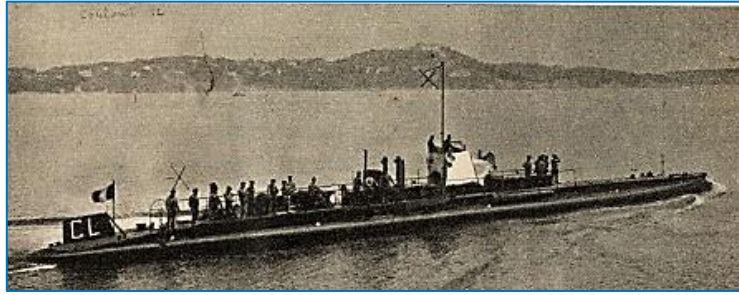


Carte contenue dans « Ceux du Blocus »
Paul Chack, édition 1928
« L'Adriatique » (page 23)

Ouvrage relié par ma Grand-mère
Simone Hausermann-Cordelle en 1932

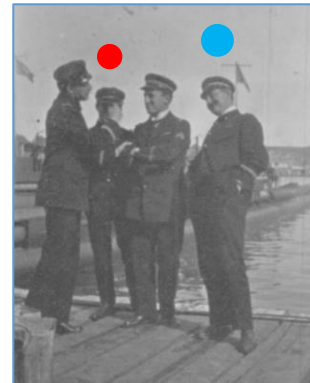
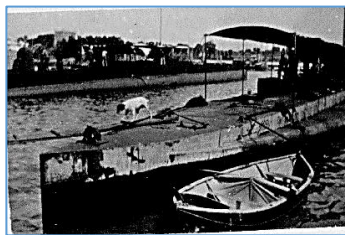
26 avril 1917 - 5 juillet 1918 : Jean Le Mée Officier en second - Coulomb

1^{ère} escadrille des sous-marins de l'Adriatique

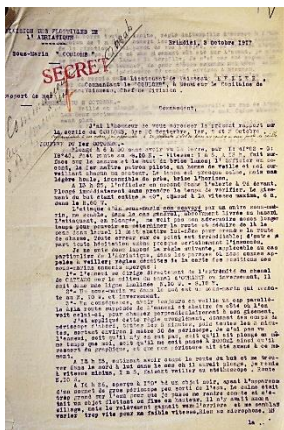


S. Caterina da Siena
Patronne de la Division
des flottilles de l'Adriatique

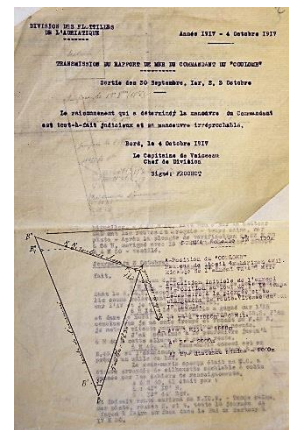
Brindisi juin 1917



Jean Le Mée
Georges Aubin
Brindisi juin 1917



Extrait du Rapport de mer
Sortie du 30 septembre 1^{er}, 2 & 3 octobre
Lieutenant de Vaisseau Keller,
Commandant du Coulomb



Extrait des commentaires du CV Frochot, Chef de la
Division, sur le rapport de mer du 4 octobre 1917:
« Le raisonnement qui a déterminé la manœuvre du
Commandant du Coulomb est tout à fait judicieux
et sa manœuvre irréprochable »

**1^{ère} escadrille de sous-marins, 1^{ère} armée navale,
commandée par Mr. Frochot, Capitaine de Vaisseau**

Bulletin individuel de notes de Jean Le Mée (Commandant en second du COULOMB)

Nom et prénoms: *Le Mée, Jean, François*
 Evénement: *Service Naval*
 Grade et date de promotion: *Aspirant de Vaisseau de 1^{ère} classe le 10 août 1915*
 Age: *25 ans*
 Collégiate, marié, divorcé ou veuf: *Célibataire*
 Nombre et âge des enfants:
 Domicile actuel de la famille: *Paris (10^e arrondissement)*
 Intérêts et spécialités: *Mont*
 Langues étrangères (1):
 Diplômes universitaires et autres: *Principaux (1^{er} ordre)*
 Grade dans la Légion d'honneur et date de promotion:
 Distinctions honorifiques françaises, étrangères et étrangères:
 Faits particuliers (2):

SERVICES A LA DATE DU 1 ^{er} Mars 1917			
Service	à la date	à la date	à la date
Service	à la date	à la date	à la date
7 ans	7 ans	8 ans	...
8 ans	8 ans
26 jours	26 jours	26 jours	26 jours

NOTES du (6) Commandant du "Coulomb"
 Conduite et moralité: *Parfaite*
 Tenue: *Parfaite*
 Santé: *Excellent*
 Vue: *Excellent*
 Relations avec les supérieurs: *Beaucoup de déférence et de réel dévouement*
 Relations avec les inférieurs: *Bienveillant et ferme, inspire la confiance et le respect*
 Instruction générale: *Bonne instruction générale*
 Capacité technique: *Instruction technique développée, secondée par une intelligence vive et une remarquable faculté d'assimilation*
 Service et fonctions à bord: *Officier en second*
 Manière de les remplir: *Bien que n'étant pas spécialisé, cet officier est capable de remplir tous les postes qu'on voudra bien lui confier. Cependant, il fait preuve d'aptitudes spécialement pour tout ce qui a trait à l'électricité*
 Valeur comme officier de quart: *S'est mis au courant du matériel du bord dans un laps de temps remarquablement court. Est naturellement un officier en second de premier ordre, zélé et énergique. Aptitude parfaite*
 Valeur comme officier de quart: *Excellent officier de quart. Beaucoup de jugement, de sang-froid et de résistance physique. Mérite une confiance absolue*
 Aptitude au commandement: *Capable dès maintenant de diriger un service et d'exercer un petit commandement. Il est à souhaiter qu'il commande de bonne heure pour qu'il ait l'occasion de mesurer toute la confiance qu'il se doit à lui-même*
 Appréciation générale de la valeur de l'officier: *Esprit sérieux et réfléchi dans le service. Caractère plein d'entrain, de jeunesse et de droiture. Education parfaite. Cet officier sort vraiment de l'ordinaire. Auxiliaire hors ligne pour ses supérieurs, il est aimé et écouté de ses inférieurs*
 Propositions: *1^{er} pour l'avancement, 2^e pour son commandement de Torpilleur en 1^{er} ou 2^e pour la Légion d'honneur*
 Nombre de préférences:
 A bord, Brindisi, le 8 août 1917.
 Le (6) Commandant du "Coulomb"
Heller

Conduite	Parfaite
Tenue	Parfaite
Santé	Excellent
Vue	Excellent
Relations avec les supérieurs	Beaucoup de déférence et de réel dévouement
Relations avec les inférieurs	Bienveillant et ferme Inspire la confiance et le respect
Instruction générale	Bonne instruction générale
Capacité technique	Instruction technique développée, secondée par une intelligence vive et une remarquable faculté d'assimilation
Service et fonctions à bord	Officier en second
Manière de les remplir	Bien que n'étant pas spécialisé, cet officier est capable de remplir tous les postes qu'on voudra bien lui confier. Cependant, il fait preuve d'aptitudes spécialement pour tout ce qui a trait à l'électricité S'est mis au courant du matériel du bord dans un laps de temps remarquablement court. Est naturellement un officier en second de premier ordre, zélé et énergique. Aptitude parfaite
Valeur comme Officier de quart	Excellent officier de quart. Beaucoup de jugement, de sang-froid et de résistance physique. Mérite une confiance absolue
Aptitude au commandement	Capable dès maintenant de diriger un service et d'exercer un petit commandement. Il est à souhaiter qu'il commande de bonne heure pour qu'il ait l'occasion de mesurer toute la confiance qu'il se doit à lui-même
Appréciation générale De la valeur de l'officier	Esprit sérieux et réfléchi dans le service. Caractère plein d'entrain, de jeunesse et de droiture. Education parfaite. Cet officier sort vraiment de l'ordinaire. Auxiliaire hors ligne pour ses supérieurs, il est aimé et écouté de ses inférieurs

A bord, Brindisi le 8 août 1917, Le Commandant du Coulomb – Heller

Proposé pour le grade de Lieutenant de Vaisseau

5 Juillet 1918 – 1^{er} Avril 1919

Hospitalisation puis longue convalescence (9 mois) de Jean Le Mée, après ces 21 mois passés dans les sous-marins de l'Adriatique

24 décembre 1918
Certificat de visite
Le Conseil de santé qui a visité Mr. Le Mée déclare qu'il est atteint d'arthrite et d'ankylose du coude droit d'origine grippale et qu'il y a lieu de le distraire de la liste d'embarquement et du tour de départ pour les colonies et les bases navales lointaines pendant une période de trois mois

Les conditions de vie dans les sous-marins de cette époque (humidité, vapeurs d'acide, ...) sont telles que Jean Le Mée sera de nouveau hospitalisé puis aura une longue convalescence du 5 juillet 1918 au 1^{er} avril 1919.

L'arthrite et l'ankylose du coude droit sera plus tard attribuée à un rhumatisme infectieux, et enfin sera décrite comme une des « *affections qui sont sous la dépendance de localisations multiples de la tuberculose* » (rapport médical de la commission de réforme) - En septembre 1922 il devra subir l'ablation d'un rein et la La tuberculose s'étendra à d'autres organes.

1^{er} avril 1919 – 26 mai 1921

Formation complémentaire à l'issue de sa convalescence

1^{er} avril 1919 - 1^{er} octobre 1920

Cuirassé MARCEAU : Ecole application Submersibles

1^{er} octobre 1920-1^{er} février 1920

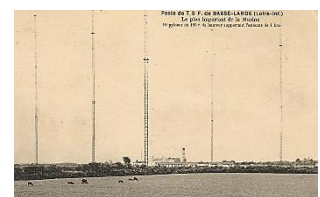
Cuirassé PATRIE : École Officiers torpilleurs

1^{er} février 1920-12 novembre 1920

Station TSF de Basse Lande

12 novembre 1920 - 26 mai 1921

Ecole Supérieure Radio-Télégraphie



Janvier 1922 – Septembre 1922

Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil

CSF
COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TÉLÉGRAPHIE SANS FIL
Société Anonyme au Capital de 50 000 000 de Frs.
SIÈGE SOCIAL À BUREAUX : 79, BOULEVARD HAUSMANN

Adresse Télégraphique : **TGSAN-PARIS**
Télégrammes : Central 4244 4245

Paris, le 24 Décembre 1921

Monsieur le Lieutenant de VAISSEAU LE MÉE
142, Boulevard Montparnasse
PARIS


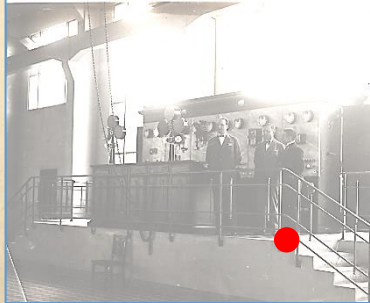
Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous confirmer que nous sommes disposés à vous prendre dans notre Société en qualité d'Ingénieur, mais en nous réservant expressément la faculté de vous affecter, en ladite qualité, à tout autre service de l'une ou plusieurs de nos Sociétés filiales ou associées.

Vous ferez partie de notre Société à partir de la date à laquelle vous serez en mesure de vous mettre à notre disposition.

Vos appointements seront de 1.500 francs (MILLE CINQ CENTS FRANCS) par mois.

Vous vous engagez à nous consacrer tout votre temps et toute votre activité, et à exécuter et accomplir à notre entière satisfaction tous les travaux et missions qui vous seront confiés par nous, y compris ceux ou celles qui pourraient ne pas rentrer strictement dans votre spécialité.

Etat-Major Général de la Marine
Paris le 26 Décembre 1921

Le Lieutenant de vaisseau Le Mée, (J.P.) du port de Brest, de passer ses services à l'Etat-Major Général, 4^e Bureau, le 10 Janvier 1922.

Cet officier est placé en congé sans solde et hors cadres à compter de cette date pour servir à la Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil, 142, Boulevard Montparnasse, Paris.

Conformément aux ordres du Ministre, il est ordonné à M. le Lieutenant de Vaisseau Le Mée, (J.P.) du port de Brest, de cesser ses services à l'Etat-Major Général, 4^e Bureau, le 10 Janvier 1922.

Cet officier est placé en congé sans solde et hors cadres à compter de cette date pour servir à la Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil, 142, Boulevard Montparnasse, Paris.

Le Ministre et son Chef
Le Contre-Amiral MOTTEZ
Directeur du Personnel de la Flotte

Le Chef du Bureau de l'Etat-Major de la Flotte
Signé : J. MOTTEZ

Rapport 8 JAN 1922 n° 32
J. C. du 10/1/22

CSF.

Suite à la lettre du 24 Décembre 1921 à M. le Lieutenant de Vaisseau LE MÉE PARIS

Le présent engagement pourra prendre fin à toute époque, à la volonté réciproque de notre Société (ou de celle de ses Sociétés filiales ou associées à laquelle vous pourrez vous trouver, le cas échéant, affecté) ou de vous-même, moyennant un simple préavis de trois mois et ce, sans indemnité d'aucune sorte de part ni d'autre, pour quelque motif que ce soit.

Veuillez nous accuser réception de cette lettre en nous donnant votre accord sur son contenu et agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Directeur
Mottez

24 décembre 1921

Proposition d'embauche de Jean Le Mée à la Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil (CSF)

26 décembre 1921

Demande de congé sans solde et Hors Cadre de 3 ans pour servir la CSF

26 décembre 1921

« Transmis avec avis très favorable. La situation personnelle de Mr. Le Mée est digne du plus grand intérêt, et malgré le grand regret que j'ai de voir cet excellent officier s'éloigner de la marine, je crois devoir appuyer chaudement sa demande – signé V.A. Chef d'Etat-Major Général »

9 janvier 1922

Ordre du Ministre

Le LV Le Mée cesse son service à l'EM Général 4^{ème} bureau (Brest). Cet Officier est placé en congé sans solde et hors cadre à partir du 10 janvier 1922 pour servir la CSF, et fixe sa résidence à Paris, 142 Bd Montparnasse

Transmis pour la suite à Monsieur le Contre-Amiral de MARGUERYE, Sous-Chef d'Etat-Major Général, en faisant remarquer combien il est regrettable de voir un Officier user d'un brevet qu'il vient d'acquiescer aux frais de la Marine, pour passer à l'industrie. Il y aurait intérêt à faire prendre l'engagement aux Officiers envoyés à l'Ecole Supérieure de Radiotélégraphie de rester dans la Marine pendant deux ou trois ans après l'attribution du Brevet.

26 DEC 1921
Le Capitaine de Frigate Mottez
Chef du Bureau de l'Etat-Major Général

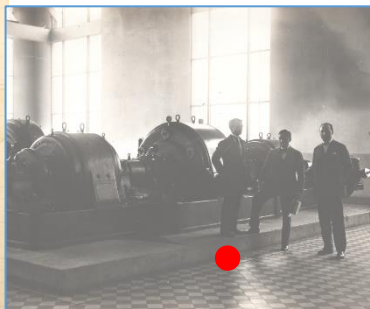
A. Beaud

Transmis avec avis favorable au Chef d'Etat-Major Général le 26 Dec 1921.

Le Contre-Amiral
Mottez

Je vous en rappelle mon Jean le Mée est parti en congé sans solde le 30 Dec 1921 à destination de la Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil.

Transmis avec avis très favorable à Monsieur le Directeur du Personnel de la Flotte par le Ministre responsable de M. Le Mée et le plus grand intérêt de M. Le Mée le grand regret que j'ai de voir cet excellent officier s'éloigner de la marine je suis très appuyé chaudement sa demande



Dossier LE MEE
9 JAN 1922

DIRECTION DU PERSONNEL MILITAIRE DE LA FLOTTE
BUREAU DE L'ETAT-MAJOR DE LA FLOTTE
(148)

COPIE

13

ORDRE :

Conformément aux ordres du Ministre, il est ordonné à M. le Lieutenant de Vaisseau Le Mée, (J.P.) du port de Brest, de cesser ses services à l'Etat-Major Général, 4^e Bureau, le 10 Janvier 1922.

Cet officier est placé en congé sans solde et hors cadres à compter de cette date pour servir à la Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil, 142, Boulevard Montparnasse, Paris.

Le Ministre et son Chef
Le Contre-Amiral MOTTEZ
Directeur du Personnel de la Flotte

Le Chef du Bureau de l'Etat-Major de la Flotte
Signé : J. MOTTEZ

Paris le 10 Janvier 1922

