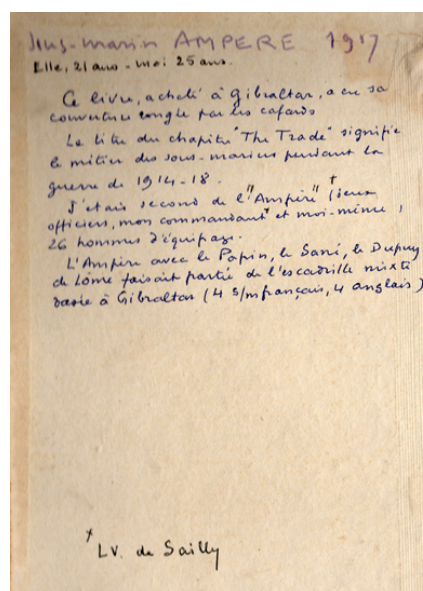
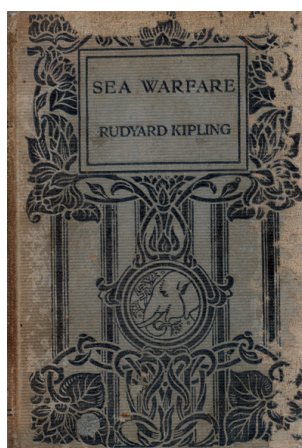


## UNE ANNOTATION SUR UN LIVRE

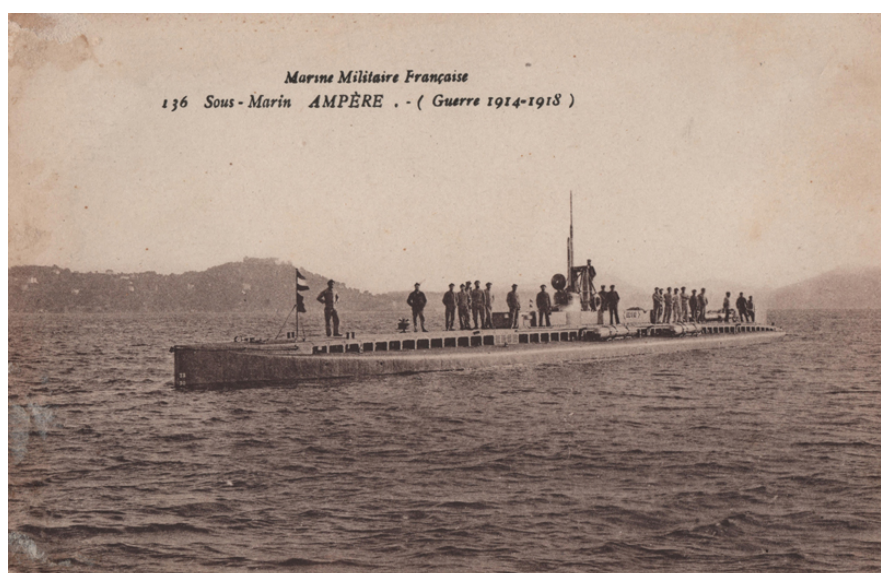
### A BORD DU SOUS-MARIN AMPÈRE EN 1917

Par Michel CARCENAC

"Regarde", me dit un jour ma fille en me montrant une annotation sur la page de garde d'un vieux livre. "Sea Warfare" <sup>1</sup> de Rudyard Kipling provenait de la bibliothèque du commandant Moron, mon ami qui me l'avait légué. On reconnaissait la petite écriture précise du Commandant. Il avait écrit à l'imparfait, ce qui indique que ces annotations ont été faites bien après l'achat du livre ; il était revenu plus tard avec un stylo de couleur différente pour préciser le nom de son commandant.



### "Sous-marin AMPÈRE 1917"



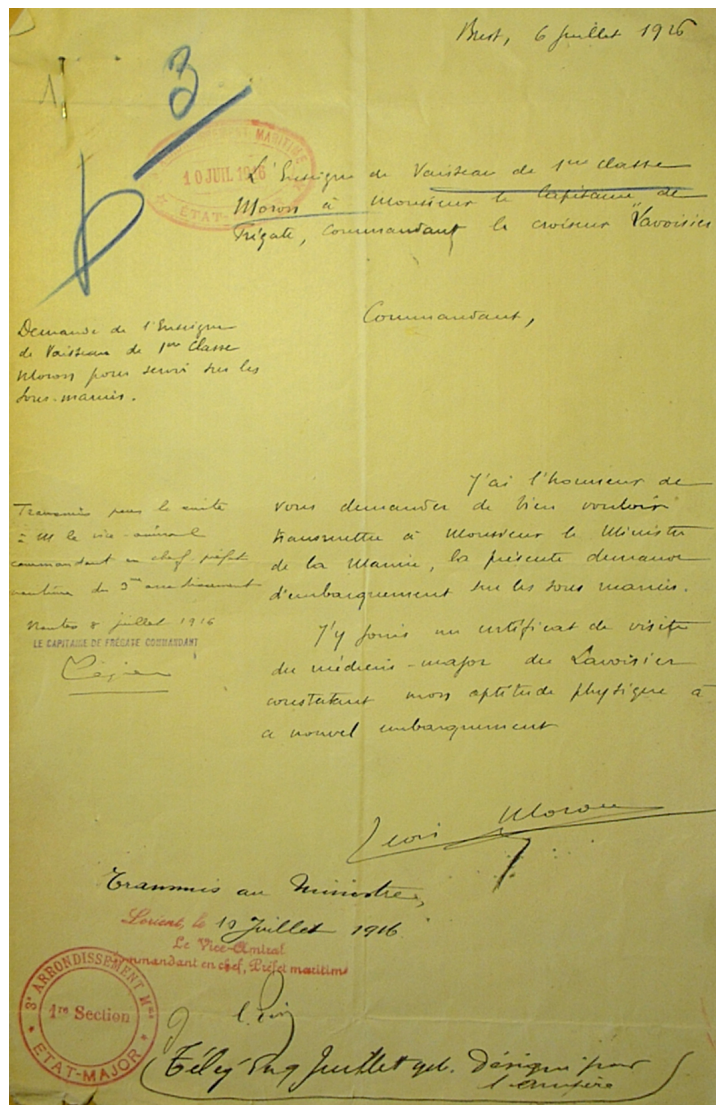
<sup>1</sup> "Sea Warfare" Rudyard Kipling Ed. MACMILLAN AND CO. LONDON 1916

Un an avant l'entrée en guerre contre l'Allemagne, Léon Moron était encore élève sur la *Jeanne d'Arc*.

Depuis mars 1914, il est en poste sur le *Lavoisier*. Basé à la station d'Islande, ce croiseur patrouille dans la Manche occidentale. Pas de combats, les Allemands, restent à l'abri dans leurs ports. Le Kaiser, tenant trop à ses vaisseaux, n'autorise que les coups de main rapides.

Le 16 Juillet 1916, à vingt-quatre ans seulement, Enseigne de Vaisseau de 1ère classe, Moron est nommé commandant en second du sous-marin *Ampère*. Son commandant est Louis Joly de Sailly, Breton lui aussi.

Je laisse parler Kipling <sup>2</sup> : "(...) chaque sous-marin possède un commandant en second, qu'il doit être jeune, robuste, persévérant et responsable de tout ce qui peut arriver à son navire."



Léon Moron avait demandé au Ministre de la Marine son affectation dans les sous-marins. Il recevait par télégramme avec son affectation pour *l'Ampère*. Les volontaires ne devaient pas se bousculer pour entrer dans cette arme et son mariage était imminent. Il a toujours manifesté sa fierté d'avoir été sous-marinier.

<sup>2</sup> "La Guerre sur Mer" Rudyard Kipling Ed. Payot 1919

*L'Ampère* fait partie de la 1<sup>ère</sup> Armée navale, escadrille de Brindisi Il est de type *Pluviôse*, à vapeur. Solide, avec des machines sûres, mais il faut bien dix minutes pour avaler la cheminée et plonger. Le combustible est du pétrole, il suffit de couper l'admission pour éteindre immédiatement la chaudière.

Les autres sous-marins sont du type *Brumaire*, à moteurs Diesel dont le fonctionnement est capricieux, mais à plongée plus rapide, cinq minutes.

Ces deux types de submersibles, sont un ramassis de complications pour l'équipage. En surface, une grosse mer démolit les gouvernails de plongée, placés trop haut. Les lance-torpilles sont sur le pont, les torpilles exposées aux grosses vagues, aux changements brutaux de pression. Les périscopes sont de très mauvaise qualité, de faible grossissement et pas étanches. L'équipage bricole le matériel entre deux sorties.

Au déclenchement de la guerre, les sous-marinières français ont entrepris le blocus de l'Adriatique. Ils sont quarante, certains aux Dardanelles.

Tout seuls, ils vont empêcher la marine autrichienne de venir ravager la Méditerranée. C'est primordial, les rotations de bâtiments de transport sont nombreuses avec l'Armée d'Orient. Mon beau-père a pris le bateau pour les Dardanelles, blessé, il est revenu se faire soigner à Nice et il est reparti, à peine guéri, pour Salonique. Le front d'Orient est très important, nécessite une noria de transports de troupes, de matériel militaire, d'innombrables sacs de farine et barriques de vin.

Infatigables, les sous-marinières remontent l'Adriatique en évitant de passer dans les eaux territoriales italiennes, l'Italie étant neutre. Ils frôlent la côte orientale de l'Adriatique, entièrement aux mains des Autrichiens. Une côte bordée par des falaises, des ports bien encaissés. Des multiples îles fortifiées, bourrées de canons, groupées par paquets, et entre elles des passages fermés par des câbles et des mines.

Mais aucun cuirassé ou croiseur autrichien n'a pu franchir le canal d'Otrante entre l'Albanie et la botte de l'Italie. Les Autrichiens se terrent dans leurs ports. Ils en sortent parfois, mais restent bloqués dans l'Adriatique.

N'ayant pas de base en Italie, nos sous-marins partent de Malte, huit jours de traversée pour deux jours de plongée dans l'Adriatique.

Le 23 mai 1915, l'Italie entre en guerre et donne aux Français une base dans le port de Brindisi. Là, ils sont sur place, postés avec des croiseurs devant le canal d'Otrante. La navigation devient possible le long des côtes italiennes, basses, ensablées et minées.

*L'Ampère* tient sa place parmi les autres, patrouillant inlassablement. Les sous-marinières de *L'Ampère* ne coulent aucun ennemi, on ne peut torpiller le néant. Les risques sont grands quand ils remontent au Nord et plusieurs sous-marins restent bloqués dans des filets d'acier, au beau milieu de l'escadre ennemie ; d'autres ont l'hélice prise dans le câble qui retient la mine; un autre est éperonné par un croiseur. Il y a de la casse chez les Français à cause du matériel. Les sous-marins anglais sont bien supérieurs. Les Anglais de Brindisi s'amuse follement quand ils visitent nos sous-marins.<sup>3</sup>

A Brindisi, Moron rencontre son ami de lycée et de l'École Navale, Jean Le Mée. Celui-ci vient de participer activement au sauvetage de quatre mille Arméniens sur une plage de l'Empire Ottoman. Les Turcs les encerclaient avant de les exterminer.<sup>4</sup>

Le Commandant n'a pas été bavard avec moi sur son passage à Brindisi, il ne s'est jamais enflammé pour cet épisode de sa carrière, comme il le faisait avec la Mer Rouge, Beyrouth, le Pacifique. Les longues plongées à guetter l'ennemi dans l'Adriatique, à éviter les mines, étaient moins savoureuses à raconter, il faisait simplement son métier, celui qu'il avait choisi.

---

<sup>3</sup> "Ceux du Blocus" Paul Chack Ed. de France 1928

<sup>4</sup> Lire les détails de cette opération sur le site de Jean Le Mée : [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_lemee.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lemee.htm)

**"Elle 21 ans, moi 25."**

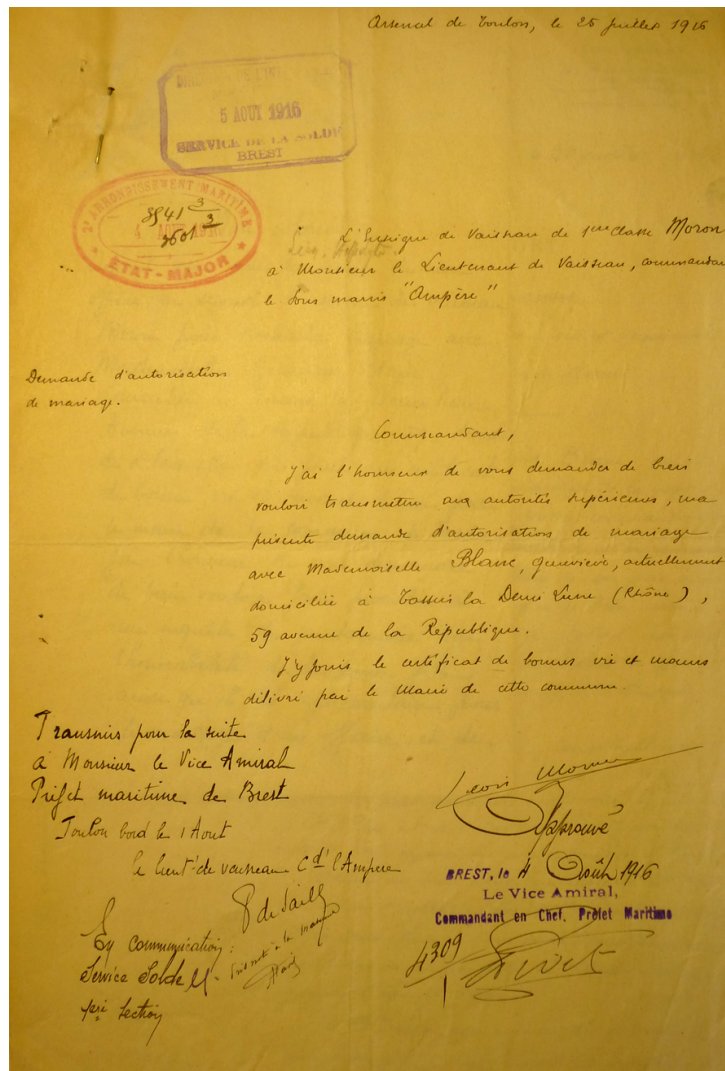
Cela ne fait pas un an que Geneviève et Léon se sont mariés, à Brest le 16 août 1916, avec l'accord de l'Amiral. Moron est Enseigne de Vaisseau de première classe sur le croiseur Lavoisier, mais un mois avant le mariage, il a été affecté à sa demande au sous-marin Ampère.

Où se sont-ils connus ces jeunes gens ? Comment Geneviève a-t-elle rencontré un jeune officier de marine qui a sauté du lycée sur le Borda et la Jeanne d'Arc, puis sur deux croiseurs et enfin dans un sous-marin ? Geneviève est orpheline de ses deux parents depuis l'âge de quatre ans. Son père fut chef de chœur à l'Opéra pendant huit ans et sa mère était une pianiste de talent. Pas étonnant que Geneviève devienne elle aussi une brillante pianiste.

Les jeunes gens se sont débrouillés seuls, sans s'être jamais rencontrés, Geneviève est devenue la marraine de guerre de Léon Moron.

La marraine de guerre est une institution nationale au service des soldats pendant la Grande Guerre. Enlisés dans les tranchées, les combattants s'ennuient et leur moral est au plus bas. Des associations se développent pour mettre en rapport des jeunes filles qui écrivent, envoient des paquets à leur filleul soldat. Mais ces associations charitables sont débordées. Les journaux prennent la relève en publiant des pages entières de demandes de marraines, faisant par là même de gros bénéfices, le prix de la ligne ayant vite doublé. Avec l'échange de lettres et de photos, viennent les relations amoureuses, et les mariages suivent.

Geneviève et Léon font connaissance par correspondance aussi bien qu'en bavardant. Jean Le Mée, l'ami de Moron, se marie lui aussi avec sa marraine de guerre.



Les formalités du mariage ne sont pas simples pour un officier. Le maire de Tassin-La-Demi-Lune fournit un certificat de bonne vie et mœurs.

L'Enseigne de Vaisseau Moron écrit à son commandant de l'*Ampère*, qui transmet au Vice-Amiral Préfet Maritime de Brest. Il écrit également au colonel de gendarmerie de Brest qui fait suivre à Lyon pour faire procéder à une enquête d'honorabilité sur Mlle Geneviève Blanc ... ainsi qu'il est réglementaire pour le mariage d'un officier.

SOUS-MARIN  
"AMPÈRE"  
COMMANDEMENT

Monsieur le Colonel,

Ayant reçu une demande de votre officier en second l'enseigne de vaisseau Moron pour contracter mariage avec Mademoiselle Geneviève Blanc domiciliée à Tassin la Demi lune Avenue de la République 59, demandeur de laquelle est joint un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire de la commune de Tassin, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir faire procéder à une enquête de gendarmerie sur l'honorabilité de la jeune fille, ainsi qu'il est réglementaire pour le mariage d'un officier, et de

me faire parvenir le résultat de cette enquête pour la transmettre à l'autorité supérieure.

Je vous prie de croire, Monsieur le Colonel à mes sentiments profondément respectueux

Toulon 26 juillet

Le lieutenant de vaisseau  
C<sup>d</sup> l'Ampère  
Dele Saintly

Examiné pour enquête  
à M. le Chef d'Escadre commandant  
la Casernes de gendarmerie de Brest  
Le 28 juillet 1916  
Le Colonel Commandant 9<sup>e</sup> Arr.  
T. O. Le Préfet Maritime

PLACE DE LYON  
653

10-4132<sup>3</sup> Communiqué pour notification au V<sup>ice</sup>  
Commandant de la Section à l'Archevêché.

1704  
1916

Ca. 100. Rapport n° 2<sup>e</sup>.  
D'Archevêché le 30 juillet 1916  
L'Adjudant Genevois

Enquête réalisée par l'adjudant Genevois et transmise au Colonel Commandant de la Place de Lyon, qui retransmet à Brest.

L'enquête de Genevois est détaillée sur ses parents, sur son frère qui est sous-officier de spahis, et elle se termine ainsi :

"Mademoiselle Blanc est une jeune fille d'une honorabilité respectable, sa conduite est absolument irréprochable. Elle présente une fortune mobilière et immobilière assez importante et n'exerce aucune profession."

Gouvernement militaire de Lyon

GENDARMERIE NATIONALE

14 • LÉGION

COMPAGNIE

du Rhône

(1) Section

de L'Arbresle

N° 2<sup>e</sup> au

OBJET

au sujet de : M<sup>lle</sup> Blanequi est demandée en mariage  
par un officier de marine.

A L'Arbresle le 30 juillet 1916

## RAPPORT

du Sous-Lieutenant Genevois

sur Mademoiselle Blane qui est demandée  
en mariage par un officier de Marine

Mademoiselle Geneviève Blane, qui est l'objet d'une demande en mariage de la part de M. l'Ensigne de vaisseau Moron, commandant en second le sous-marin « Supère », est orpheline de père et de mère. Après le décès de son père, ancien Directeur des chœurs à l'Opéra de Paris, survenu en 1900, M<sup>lle</sup> Blane fut élevée, d'abord, par son aïeule paternelle, M<sup>me</sup> veuve Blane de Lyon, puis par sa grand'mère maternelle, M<sup>me</sup> Dupont, qui habite Genève.

La famille ne se compose plus, actuellement, que d'un frère, sous-officier de Spahis, au Maroc et de M<sup>me</sup> Dupont, son aïeule maternelle. Le tuteur de M<sup>lle</sup> Blane est M. le Docteur Varpas, médecin aliéniste à Paris, aujourd'hui médecin-major à Lyon.

Depuis un peu plus d'un mois M<sup>lle</sup> Blane est venue s'installer chez M<sup>lle</sup> Picard, qui dirige à La Demi-Lune, 59 rue de la République, une institution de jeunes filles où elle fut elle-même élevée jusqu'à l'âge de 15 ans.

M<sup>lle</sup> Blane, âgée aujourd'hui de 20 ans 1/2, est une jeune fille d'une honnêteté parfaite; sa

conduite est absolument irréprochable.

Elle possède une fortune mobilière et immobilière assez importante et n'exerce aucune profession.

Un contrat de mariage sera passé entre les futurs époux par devant M<sup>r</sup> Dussenne, notaire à Lyon, 23 rue d'Algérie.

A Genevieve

N<sup>o</sup> 4182<sup>3</sup> Je et transmis le présent rapport à Monsieur le Colonel Commandant la Subdivision Commandant d'armes délégué de la Place de Lyon

Lyon, le 31 Juillet 1916.

Le chef d'Escadron Dariban Commandant la Compagnie

Dariban

Les généalogistes savent que les contrats de mariage sont riches en informations diverses. Dans le nôtre, nous lisons que le 9 août 1916 se sont réunis en vue de la constitution des mandataires qui signeront l'authentique contrat de mariage : "le docteur VURPAS, tuteur et cousin de la future et Geneviève BLANC. Quelques lignes intéressantes sont perdues dans les nombreuses pages du contrat :

"A comparu ce jour Monsieur Léon Hippolyte MORON, Enseigne de vaisseau de première classe à bord du croiseur Lavoisier, domicilié à Brest, ce jour de passage à Lyon. Lequel a par ces présentes constitué pour son mandataire spécial Monsieur Louis Morel, clerc de notaire etc."

Le 9 août Léon Moron "était de passage à Lyon". Sept jours plus tard le mariage a lieu à Brest, les fiancés ont peut-être fait ensemble le voyage.

Jusqu'au mariage, Geneviève Blanc, mineure, demeure au pensionnat de jeunes filles de la Demi-Lune, à Tassin-la-Demi-Lune, près de Lyon. Elle part ensuite à Paris pour suivre les

cours de l'Ecole du Louvre comme auditeur libre. Elle est devenue majeure et son mari a rejoint l'Ampère.

La solde de l'Enseigne de Vaisseau n'est pas énorme, mais cela n'a aucune importance, Geneviève et son frère sont riches. Il suffit de feuilleter le contrat de mariage pour s'en assurer.

*Mademoiselle BLANC Geneviève possède :*

*Son trousseau, ses bijoux. Des titres.*

*Ses droits non encore réglés de la succession des parents, soit 70.000 francs.*

*Et par moitié avec son frère, un immeuble à Lyon rue de St Cyr, consistant en un terrain d'une surface de 1676 m<sup>2</sup> sur lequel sont édifiées diverses constructions telles que maisons d'habitation.*

*Un immeuble sis à Lyon consistant en une petite maison à loyers.*

*Une propriété d'agrément sise à Lyon rue des Jardins, à la Duchère.*

*Un immeuble à BELLEY dans l'Ain, construction à usage de manutention militaire.(...)*

Il y a plusieurs pages pour détailler les avoirs de Geneviève, mais qu'en est-il de ceux de Léon ?

*"Le futur époux apporte en mariage : son vestiaire, ses armes et son équipement estimés pour l'enregistrement seulement à la somme de 1.500 francs."*

Geneviève et Léon ont été très unis pendant cinquante-huit années de vie commune. Leurs intérêts archéologiques et littéraires étaient semblables. Bien sûr, Léon parlait plus des choses de la mer, de ses croisières, et Geneviève s'éclipsait. Il revendiquait le fait d'être le premier officier de marine de haut grade à être passé chez de Gaulle. Quand celui-ci est venu à Beyrouth, il s'est cassé en deux devant lui en demandant : "C'est vous Moron ?" Moron mesurait 1,61m, un centimètre de plus que la taille nécessaire pour entrer à l'École Navale. Du séjour à Beyrouth les Moron évoquaient les bons moments, leurs amis, les hautes fonctions que le Commandant exerçait.

Léon Moron était fier de sa condamnation à mort pour avoir rejoint la France Libre, mais il ne parlait pas des marins qui sont tous repartis en France, aux ordres de Vichy. Il n'a jamais eu connaissance des témoignages odieux de ses "camarades", c'est fort heureux. Ces pièces de procédure étaient tenues secrètes et le sont restées après la libération de la France, jusqu'au jour où j'ai pu "entrer" au Dépôt de la Justice Militaire du BLANC et obtenir le dossier du Tribunal Militaire Permanent de Toulon. <sup>5</sup>

***"Ce livre acheté à Gibraltar a eu sa couverture rongée par les cafards".***

Les cafards n'étaient pas les seuls à pulluler dans ce milieu humide. Il en était de même pour les banales affections contagieuses, les maladies de peau et surtout les mycoses.

Les vapeurs toxiques, acides, chlorées, qui s'échappaient des accumulateurs brûlaient les poumons et envoyèrent Moron soigner une pleurésie à l'hôpital, de février à octobre 1920.

Ce n'était pas l'air du grand large que l'on respirait dans les sous-marins de 14-18. Le bacille de la tuberculose proliférait ; dans un espace aussi confiné, il suffisait d'un tuberculeux pour contaminer l'équipage, aux poumons déjà ravagés par le chlore.

Jean Le Mée, son ami de lycée et de promotion à l'École Navale avait eu une première poussée de tuberculose. Pour le remettre d'aplomb on l'a renvoyé, non pas au bon air de la montagne, mais dans un sous-marin. Il en est mort à trente-cinq ans.

---

<sup>5</sup> L'Affaire du Sinaïa par Michel Carcenac <http://www.histoire-genealogie.com/spip.php?article2947>



## ***Le titre du chapitre The Trade signifie le métier des sous-marins pendant la guerre de 14-18***

Dès 1914, Kipling, tient ses regards fixés sur l'arme principale du Royaume Uni, la puissance navale.

Toutes les marines mettent en chantier des bâtiments de plus en plus lourds, aux blindages résistant aux torpilles et aux abordages. Mais ils coûtent cher, demandent du temps pour être construits. L'Allemagne n'osant affronter la flotte britannique, plus puissante, reste à l'abri dans ses ports. Pour échapper à cette captivité, l'Allemagne met en chantiers des engins moins coûteux, plus rapides à mettre en œuvre : les avions, les mines, les sous-marins.

En face les cuirassiers anglais se trouvent à la merci d'engins minuscules, le risque est trop grand, et une paralysie de sa flotte marchande est un coup mortel pour l'Angleterre. Pour lutter il faut faire de même, s'équiper en petits bâtiments, simples de structure, rapides d'évolutions. En réquisitionnant les bateaux de pêche et les yachts, la flotte anglaise s'enrichit d'un coup de baguette magique de mille unités !

Ainsi les flottes anglaises et allemandes se trouvent-elles protégées par une multitude de petites unités, derrière lesquelles elles se trouvent sauvées et inactives.

Kipling, toujours à bourlinguer sur un bateau ou un autre, est le témoin de cette révolution que les états-majors anglais n'ont pas anticipée. Il enquête, s'intéresse avec passion aux sous-marins, à leurs équipages. Sa notoriété lui permet d'aller fouiner partout, même dans les rapports secrets. Il est mondialement connu pour ses romans, le Livre de la Jungle, Kim, Capitaines courageux, etc. Il reçoit le prix Nobel de Littérature en 1910.

Kipling use de son influence pour que John, son fils unique, réformé pour une grosse myopie, fasse son devoir, comme les autres et comme il le voulait. Il meurt en Artois en septembre 1915.

Ses articles font connaître les acteurs de cette nouvelle façon de faire la guerre, les rendent populaires. Les chalutiers ont des limites, ne peuvent combattre, sont à la merci des sous-marins allemands. L'Amirauté britannique construit alors en quantité des sous-marins et des destroyers.

Les dragueurs de mines sont souvent des chalutiers, conduits parfois par leur propriétaire. Des pêcheurs forment l'équipage et pour eux c'est le même travail, ils ramassent des mines à la place des poissons. Devant un banc de mines, ils en attrapent plusieurs à la fois, au lasso, ou plutôt avec un câble d'acier et ils les tirent au bon endroit pour les faire exploser à coup de fusil. On a embauché pas mal de jeunes pour cela.

Et ces jeunes, que feront-ils après la guerre ? dit un vieux marin à Kipling. Vous voyez ce petit lieutenant, celui qui commande ce chalutier, il a des galons, une casquette, les hommes l'écoutent et il n'est pas peu fier. Avant il portait les bagages dans les gares, des vieilles femmes le commandaient et il tendait la main pour se faire payer. Sûr qu'après la guerre il ne retournera pas dans une gare, il trouvera un boulot chez nous.

La grande tâche des chalutiers est de surveiller les routes des cargos, variant suivant les champs de mines, la présence de sous-marins ennemis, de secourir les naufragés et de signaler à leur centre de commandement tout ce qui se passe sur la mer.

Kipling, voit arriver dans un port tranquille deux sous-marins. En sortent quatre hommes, sales, pas rasés, chaussés de grandes bottes et vêtus d'un maillot maculé de cambouis, maillot dont n'aurait pas voulu un clochard. Un peu plus tard, Kipling les reconnut quand on lui présenta quatre officiers dans leur uniforme impeccable, rasés de frais. Eux aussi faisaient leur boulot de mécaniciens, d'électricien et de plombiers, tout simplement.

Les histoires abondent dans "Sea Warfare" : Forcé de rester en plongée, un commandant se met à faire des patiences. Il décide que s'il réussit, il émergerait et torpillerait l'ennemi. Toutes les cartes sortent, il remonte et coule un mouilleur de mines.

A la lecture de "Sea Warfare" on comprend le grand intérêt que le Commandant Moron porte à cet ouvrage, c'est sa vie, celle de ses camarades, qui est racontée.

*J'étais second de l'Ampère (deux officiers, mon commandant, Lieutenant de Vaisseau de Sailly, et moi-même) 26 hommes d'équipage.*

*L'Ampère avec le Papin, le Sané, le Dupuy de Lôme faisait partie de l'escadrille mixte basée à Gibraltar (4 s/m français, 4 anglais).*



*Léon Moron en 1919 à 27 ans*

En mars 1917, l'Ampère est affecté à l'escadrille du Maroc, basée à Gibraltar. Toujours avec de Sailly comme commandant. La guerre sous-marine bat son plein.

Notre mission, m'a souvent raconté le Commandant, était de patrouiller au large du Portugal. Fin mai nous avons intercepté un sous-marin ennemi et lui avons envoyé deux torpilles : manqué.

Il n'était pas question de revenir à Gibraltar pour la nourriture, c'était parfois trop loin, et d'Espagne, les espions allemands surveillaient nos mouvements dans le port de Gibraltar. Nous avions notre "épicerie" dans un golfe au Portugal, une ferme où nous étions reçus en amis, toujours par nuit noire bien sûr. On mouillait et une barque venait chercher le second et

des matelots. La nourriture et la boisson pour vingt-six hommes, ça fait du volume. Quand j'étais à terre avec mon équipe, le commandant organisait la veille ; à la vue d'un bout de périscope, il devait plonger immédiatement, c'était la consigne absolue, sans s'occuper du personnel à terre. L'équipage se tenait prêt à cette éventualité, et cela s'est produit une fois. Le lendemain on a récupéré ceux qui étaient restés à terre.

Le Portugal était neutre et ne devait pas aider un belligérant, en principe, mais les Portugais étaient de grands amis de la France. Nous étions magnifiquement reçus par ces "petits hommes noirs". Des guetteurs étaient postés sur le rivage. Parfois la police venait patrouiller pour ramasser les suspects, des espions travaillant pour l'Allemagne. Tous les Portugais étaient à notre service, nous étions chez nous. Il était impensable de refuser un verre de porto, et même quelques bouteilles.

Ces quelques lignes inscrites sur la page de garde d'un livre m'ont entraîné bien loin, les archivistes et généalogistes le savent bien, quelques mots peuvent ouvrir tout un monde. Mon ami le Commandant se sentait toujours profondément sous-marinier. En témoigne cette inscription sur "Treasure Island" de Stevenson:

*"Lundi 29 janvier 1968. Le s/m Minerve perdu corps et biens au large de Porquerolles. Avec tous les sous-marinières, dont je suis, je suis en grand deuil."*

Michel CARCENAC, 4 février 2017