

# **HENRI CONAN**

**1879 - 1949**



(coll.privée Hervé Conan)

**UN PLOUNEZIEN, BON PÈRE TRANQUILLE,** avec du caractère.

En hommage à mon grand père dont j'ai découvert son histoire au mois de juin 1961, quand j'ai appris par mon père Henri qu'il avait été le pilote pour les essais à grande vitesse du Paquebot Normandie en mai et septembre 1935. Imaginez un gamin de 11 ans, qui voit une grande lithographie de ce paquebot gigantesque, et à qui on met dans les mains une longue vue, bientôt aussi grande que lui, qu'un capitaine anglais avait offert à son grand-père lors de sa première campagne de pêche en Islande alors qu'il n'avait pas 13 ans et demi, et dont la grand mère dit en breton à mon père, "il peut la garder", je ne connaissais pas le breton mais j'ai compris et lui ai sauté au cou pour l'embrasser et la remercier pour ce trésor qui ne sera que le début d'une grande et belle collection qui aura pour thème, à votre avis !  
Le paquebot NORMANDIE

"Quel Grand grand-père !!!" de ce jour il est devenu la passion de ma vie.

Hervé Conan



Paimpol vers 1895

En parcourant les archives départementales des registres paroissiaux et d'état civil du département des Côtes d'Armor au plus loin qu'elles le permettent l'on trouve les familles Henry et Conan en 1575 à Plounez. On retrouve toujours la famille Conan jusqu'à la moitié du XVII<sup>em</sup>, puis dans la seconde moitié par les mariages elle s'éparpille sur Lannevez,

Ploubazlanec puis Kéridy dès le début du XVIII<sup>em</sup>. Dans la deuxième moitié du XVIII<sup>em</sup> deux frères reviennent sur Plounez en épousant deux sœurs Le Roux, Jean Marie épouse Marie Françoise, Pierre son cadet épouse quelques années plus tard Marie Jeanne, et s'installe à Penvern en Plounez, Jean Marie s'installera à Plounez plus tard.

Jean Marie épouse Marie Françoise le 2 juillet 1862 à Plounez, et ils s'installent comme cultivateurs à Poulafret en Kéridy, ils ont quatre enfants, deux garçons et deux filles, un des garçon décède en 1871. En 1870 ils achètent à Plounez, la ferme de Pont Isaac et la terre attenante au corps de ferme (liors), propriété Armez, où ils s'installeront fin 1872. Le 10 mars 1873 Marie Françoise décède. Restant seul avec trois enfants à élever Jean Marie épouse en novembre 1873, Marie Joseph Le Goaster. En mettant au monde deux enfants mort-nés, l'un le 27, l'autre le 28 décembre 1874, Marie Joseph décède cinq jours plus tard le 2 janvier 1875. Il se retrouve à nouveau seul en ayant trois enfants de 12, 10 et 3 ans à élever.



Ferme de Pont Isaac, chemin de la croix Barillet, devenue propriété de Henry André et son épouse en 1953

Le 31 mai 1876, Jean Marie épouse Marie Joseph Henry, les malheurs continuant, Marie Joseph met au monde un enfant mort né en mai 1877, de même qu'en mai 1878.

Le 14 juillet 1879 Marie Joseph met au monde des jumeaux, le premier né à 16 h s'appellera Henri, le second né deux heures plus tard s'appellera Jean-Louis, enfin le bonheur revient à Pont Isaac.

En 1852 Paimpol connaît un nouvel essor, alors que la pêche à Terre Neuve est en déclin, Louis Morand s'inspirant des ports de pêches du Nord, envoie sa goélette "L'Occasion" pêcher la morue en Islande, le résultat économique et très bénéfique incite les autres armateurs à faire de même, le nombre d'armements augmente, le nombre de goélettes aussi,



au point culminant de l'année 1895, on compte 83 armements composés de 80 navires islandais et de 2 terre-neuvas. Autour de cette flottille on trouve des chantiers navals, Laboureur puis Bonne, voilerie Dauphin, fournisseurs d'accastillages et matériels pour la pêche, tel-que Y. Jézéquel rue de Ploubazlanec et Affichard -Dosmannau quai Morand situé à la place du bar "L'Époque" actuellement, le commerce du sel, des pommes et du cidre, ainsi que de nouveaux métiers, Louis Conan, cousin germain d'Henri, marié à Jeanne Dauphin fabriquera des biscuits pour l'Islande, biscuits qui se conservaient de longs mois et faisaient office de pain aux pêcheurs, Louis sera surnommé "Conan- biscuit", Guy Conan a voulu rendre hommage à son grand père en appelant son restaurant et hôtel sur le quai Morand, "L'Islandais" et "Le K' Loys" ..... L'enseignement pour la navigation, commence en 1824 rue de l'Yser, vu le succès de la formation de capitaine au long cours, au cabotage, et patrons borneurs , sur les quatre établissements en France, Paimpol se classe au 2<sup>em</sup> rang en 1887, l'école devenant trop petite est transférée rue de Châteaubriand en 1906, en 1894 l'inscription maritime compte plus de 1200 islandais, certains cultivateurs sont pêcheurs en Islandes du mois de février et reviennent en août pour les battages. De septembre à janvier les goélettes font du cabotage le long des côtes françaises. Paimpol est le port côtier qui connaît le plus grand développement économique grâce à la pêche en Islande. En 1920 l'école ayant toujours autant de bons résultats sera à nouveau déplacée au bout des quais.



A cette époque il est bien pour un propriétaire, d'avoir un fils capitaine au long cours, et encore mieux si un autre enfant est religieux, Henri sera marin et son frère jumeau Jean-Louis, sera ecclésiastique.





Yves Marie Conan (au centre) et son équipage sur la goélette "Jolie Brise" à sa gauche sa femme Anne Gouézou, à sa droite son fils Yves Marie. (coll. privée Hervé Conan)

C'est sur cette goélette que Yves Marie périt en mer à 36 ans le 27 février 1904 avec son équipage, 22 hommes au total, 11 de Kéridy, 8 de Plouézec et 3 d'Yvias, 4 ans plus tard son fils Yves Marie périt en mer le 26 août 1908 embarqué comme mousse sur la goélette "Marie Madeleine" à l'âge de 11 ans.

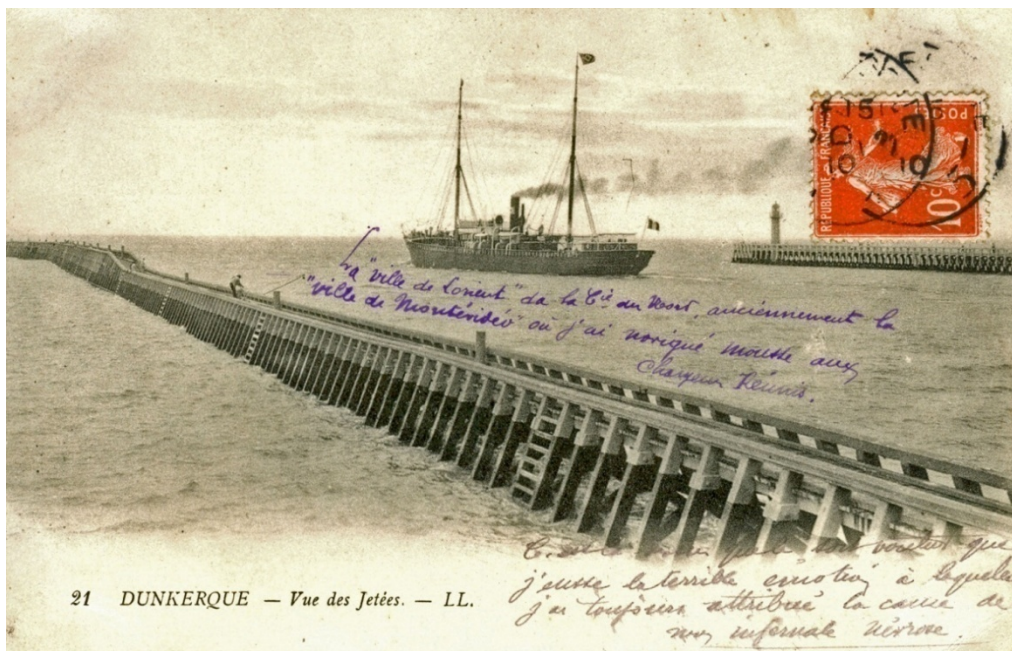
Goélette "Henri" au bout du quai neuf lors des préparatifs du dernier pardon des islandais en 1903

Le 9 février 1894, Yves Marie Conan fils de François Conan frère de Jean Marie, entraîne son cousin Henri, qu'il traite comme son fils, comme mousse pour une campagne de pêche en Islande, il a 14 ans. Yves Marie âgé de 26 ans est capitaine de la goélette "Ludovic" numéro de pêche 34, armée par M. L. H. du Guermeur, le retour se fait le 30 août. Du 1<sup>er</sup> septembre au 9 décembre de cette même année, Henri repart avec son cousin Yves Marie sur la goélette "Ludovic" faire du cabotage pour livraison de morue pêchée à la dernière campagne en Islande. Le 6 février 1895, Henri embarque à nouveau comme mousse avec son cousin Yves Marie pour une nouvelle campagne en Islande, cette fois-ci c'est sur la goélette "Henri" numéro de pêche 23, goélette du même armateur M.L.H. du Guermeur le retour se fait le 30 août. Yves Marie incite et pousse Henri à faire des études pour devenir capitaine au long cours, c'est ainsi que l'année suivante il repart en campagne de pêche en Islande du 5 mars au 23 mai 1896 comme novice sur la goélette "Saint Marc", ayant autre capitaine et armateur, puis du 24 mai au 6 juin embarque à Brest sur le yacht "La Mouette" faire du cabotage comme novice.



Longue vue offerte par un capitaine anglais pour qui c'était sa dernière pêche, en encouragement à un futur capitaine

Nous sommes le 14 août 1896, Henri a fêté ses 17 ans il y a un mois, il embarque au Havre comme "matelot léger", novice, sur le long courrier "Ville de Montevideo\*" de la Cie. des Chargeurs Réunis, où il prépare le concours de capitaine au long cours. Il débarque au Havre le 5 novembre, puis quinze jours plus tard, le 20 novembre il réembarque sur le même bateau pour débarquer le 17 février 1897. Le 10 mars 1897 il embarque cette fois ci sur le long courrier "Cordilleras" lui aussi de la Cie. des Chargeurs Réunis duquel il débarquera le 31 mai 1897, puis refera un nouvel embarquement du 10 juin 1897 au 29 août 1897. Il a 18 ans, il sort fatigué de ces trois années pour ainsi dire ininterrompues d'embarquements rapprochés et surtout marqués d'une "terrible émotion" vécue sur le "Montévidéo", ce sont ses mots au bas de la carte postale, qui lui laissera des séquelles à vie, il débarquera malade le 29 août 1897, l'examen d'officier est reporté à plus tard.

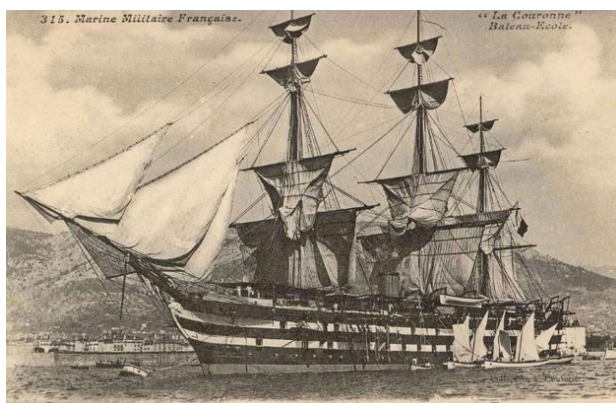


Ancien "Ville de Montévideo" de la Cie. Chargeurs Réunis devenu, "Ville de Lorient" Cie du Nord.

(coll. privée Hervé Conan)

Le 28 juillet 1899 il est incorporé à Brest pour faire son service militaire avec la fonction de matelot. Après avoir reçu sa formation militaire il est transféré au 5<sup>me</sup> dépôt de Toulon le 12 février 1901, puis embarque sur le bateau école la "Couronne" du 3 mai au 2 septembre 1901, puis fait le cours de timonier sur le "Calédonien" et est embarqué comme timonier breveté sur le croiseur "Linois" du 2 septembre 1901 au 2 avril 1902. Il donne des cours de navigation aux marins. Le 19 septembre 1902 il embarque à Brest sur le "Melpomène" et en débarque le 4 août 1903, libéré du service militaire.





Couronne (coll. privée Hervé Conan)



Calédonien (coll. privée Hervé Conan)



Linois (coll. privée Hervé Conan)



Henri donne des cours de navigation à Toulon - (coll. privée Hervé Conan) - Melpomène



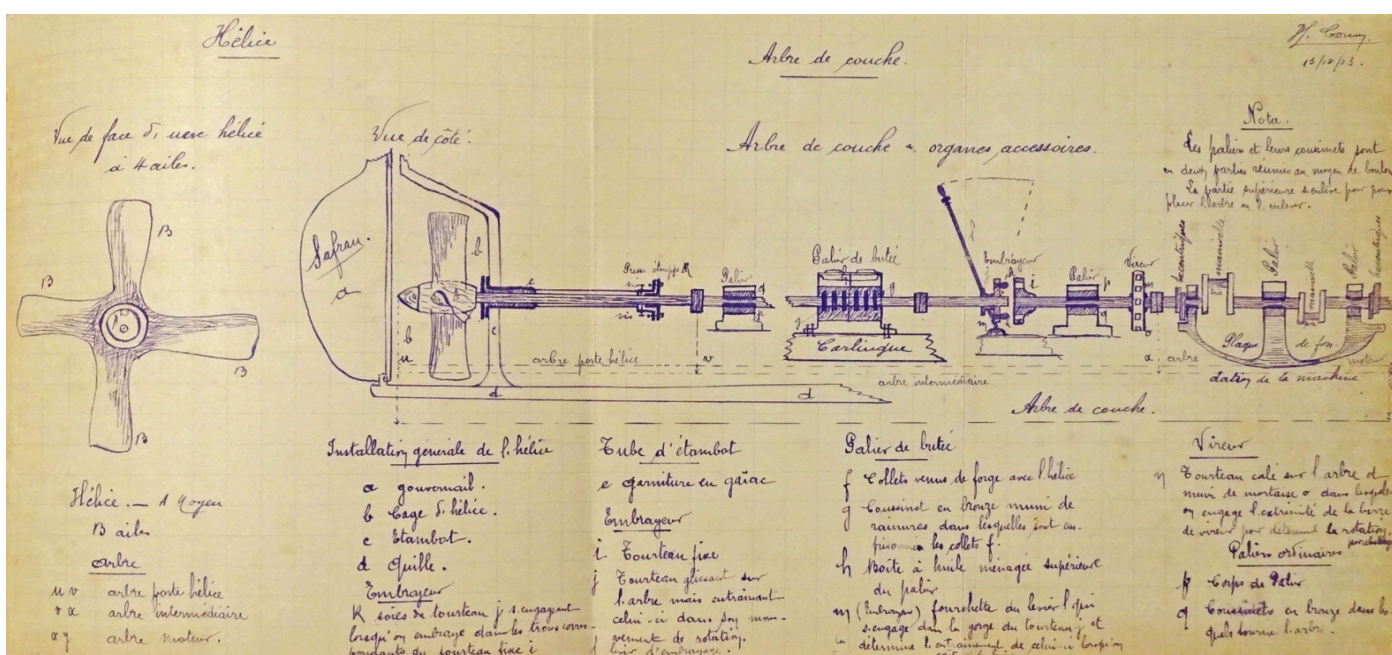
Libéré le 4 août 1903 il embarque le 5 août sur le "Rafale" borneur à Paimpol jusqu'au 27 octobre de la même année, tout en continuant ses cours à l'école d'Hydro. Il suit l'engagement qu'il a pris auprès de son cousin Yves Marie, d'autant plus que l'on vient d'apprendre le 27 février 1904, la disparition en mer de la goélette "Jolie Brise" avec ses 21 marins, ayant pour capitaine Yves Marie Conan, il se doit d'aller au plus loin dans le métier en honneur et en mémoire de son protecteur.





École de navigation transférée de la rue de l'Yser au 1 avenue Châteaubriand fin 19è, en 14-18 elle servira d'hôpital aux. 105

(coll. privée Cl. Roy)



Extrait de son cahier de cours d'hydrographie à Paimpol du 15.12.1903 (coll. privée Hervé Conan)

Nommé officier de la Marine Marchande le 4 février 1904, le 14 mars il a 23 ans, il embarque à Nantes en temps que lieutenant sur le "Cambronne", départ pour le long court vers le Chili, il en débarque le 30 avril 1905 à Nantes, le 14 mai 1907 il embarque à Brest comme lieutenant sur le "Buffon" dont il débarquera le 1 juillet 1908 à Liverpool.



Cambronne

(coll. privée Hervé Conan)

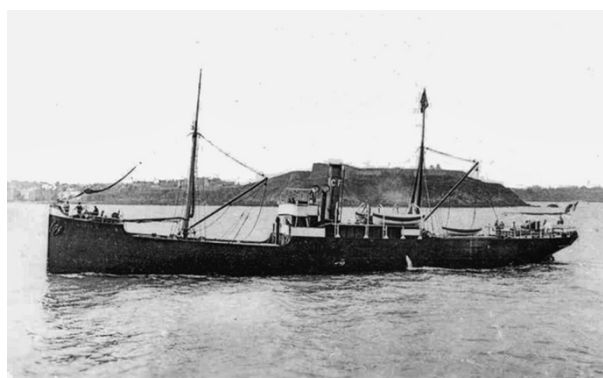




Buffon (coll. privée Hervé Conan)

Le 20 février 1909 il intègre les phares et balises à Brest et embarque à Brest en temps que second sur le Léon et ceci jusqu'au 29 mars 1909, puis du 31 mars 1909, toujours comme second il embarque sur "Armorique" jusqu'au 4 août 1910 apprenant la mort de son père Jean Marie il en débarque pour s'occuper des affaires familiales.

Suite à une mésentente, que j'appellerai "une embrouille", il réembarque, non sur l'Armorique mais sur le vapeur Madeleine comme lieutenant à Brest le 23 décembre 1910, voyage du 24 décembre au 1 janvier 1911 avec escale à Oran les 30 et 31 décembre qu'Henri appellera "triste réveillon entre Brest et Alger".



Léon



Armorique (coll. privée Hervé Conan)

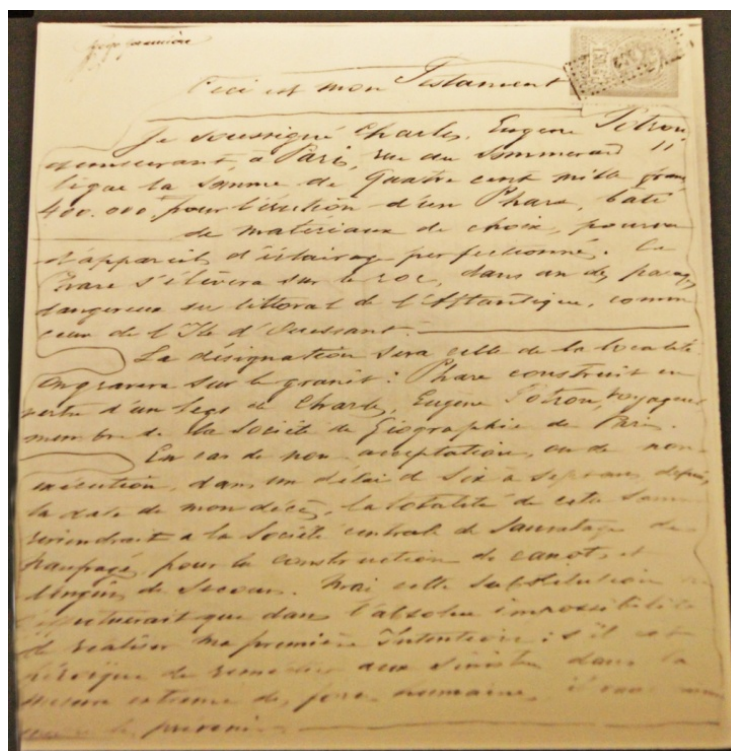


Madeleine (coll. privée Hervé Conan)

Après avoir échappé à un naufrage en 1878, Charles Eugène Potron membre de la société de géographie, s'engage le 9 janvier 1904 à léguer 400 000 F or pour l'érection d'un phare bâti en matériaux de choix pourvu d'éclairages perfectionnés. Le testament stipule que « ce phare doit s'élever sur le roc, dans un des parages les plus dangereux du littoral de l'Atlantique, comme ceux de l'île d'Ouessant ».

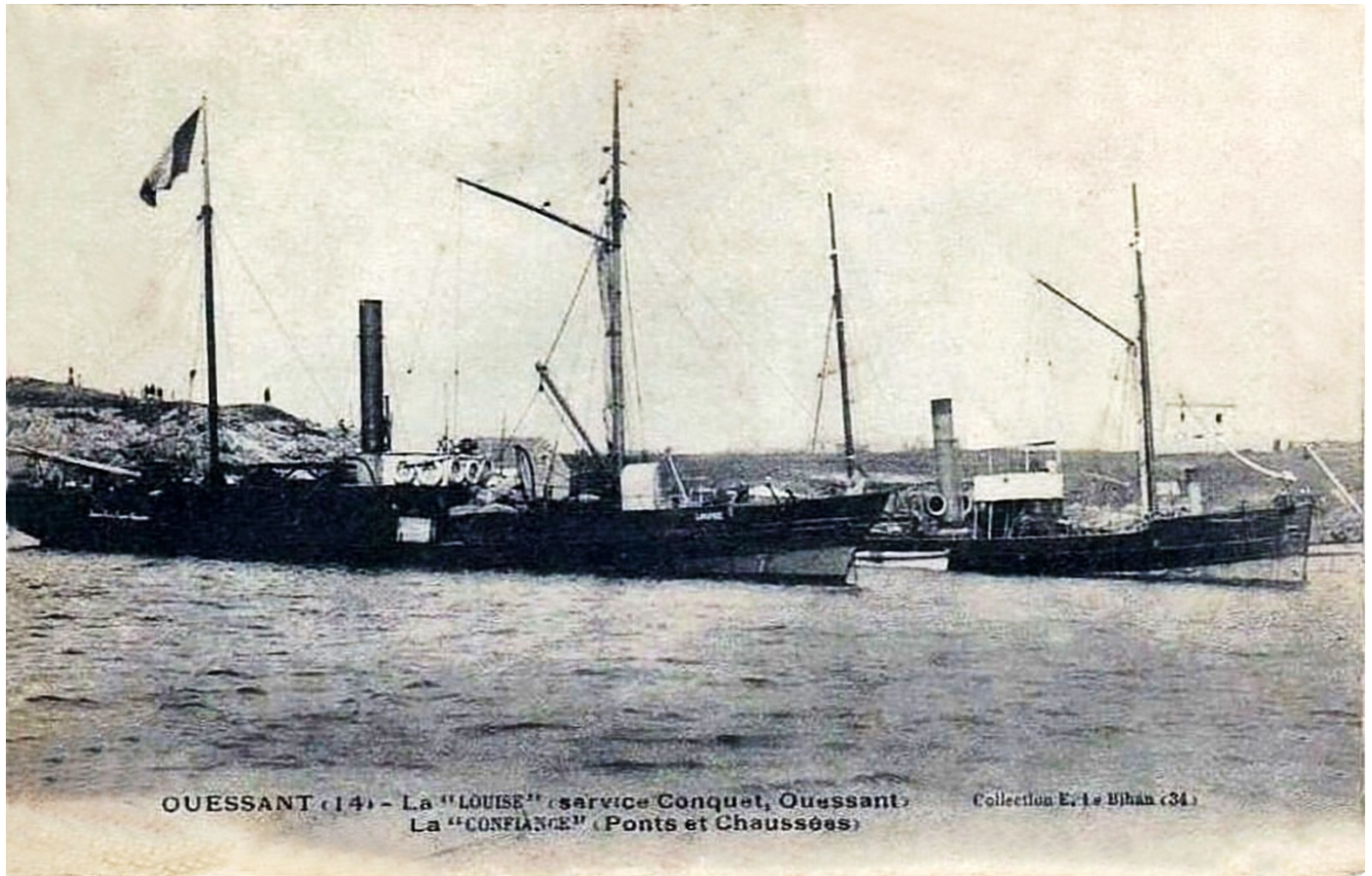
Le 20 février 1904, un décret ministériel officialise la décision de construire une tour en béton sur la roche de « la jument ». Les travaux vont commencer, lorsque Charles Eugène Potron écrit dans son testament : "En cas de non acceptation ou de non exécution dans un délais de 6 à 7 ans depuis la date de mon décès la totalité de cette somme reviendrait à la société de sauvetage pour la construction de canots et d'engins de secours" Il décède le 27 mars 1904.

#### Testament de Charles Eugène Potron





Le 25 avril 1911 Henri est affecté au vapeur Confiance, comme capitaine, il faut à tout prix terminé l'aménagement du phare, et surtout la mise en place de la lanterne et de la corne de brume.



Baliseur Confiance Ponts & Chaussées (second plan) (coll. privée Hervé Conan)

En fin d'année 1911 trois gardiens plus un cuisinier pour les repas des hommes sont affectés à la surveillance du feu provisoire de la Jument, fin septembre le monteur de la lanterne et de la corne de brume les accompagnent, le feu provisoire est allumé le 15 octobre. Le dernier ravitaillement en vivres fait par la "Confiance" le 14 décembre, fut effectué péniblement, car la tempête commençait à souffler sur l'Atlantique.

Après le départ du vapeur, les choses se gâtèrent sérieusement, et bientôt, le phare se trouva pris dans un tourbillon d'écume et d'eau.

Le 21 décembre 1911 des lames gigantesques venaient se briser contre la base du phare et rejaillissaient le long de la tour, couvrant la coupole à trente-six mètres de hauteur. La tour s'était mise à trembler et, dans la salle de la lanterne, la cuve à mercure où reposait l'appareil optique, fut bientôt agitée à son tour par les vibrations. Une sorte de cyclone se déchaîna sur la cuve, levant de lourdes lames argentées. Le métal liquide jaillissait hors de la cuve et se répandait sur le plancher, atteignant à plusieurs reprises les machines et dégageant de dangereuses vapeurs. Ce soir-là pourtant, la lanterne fut allumée comme à l'habitude.



# Les sentinelles de la mer

## LE PHARE DE LA JUMENT D'OUessant

Le service des phares vient de terminer l'installation d'un nouveau phare construit sur le rocher la *Jument*, à quelque distance d'Ouessant, et destiné à compléter le réseau protégeant les nombreux bateaux qui passent en vue de cette région de la Bretagne particulièrement dangereuse pour les navigateurs.

Ouessant possédait déjà deux phares : celui de Stiff, au nord de l'île, et celui de Creach, à l'extrémité ouest, face à la pleine mer. Le phare de Creach, très puissant, a une portée de quarante-sept milles marins et, par temps clair, permet aux vaisseaux de se guider avec précision. Par temps brumeux, ce qui est souvent le cas en cette région, sa portée est très réduite, et les navigateurs doivent avoir recours aux sondages et ne pas dépasser la profondeur de cent mètres qui existe à environ deux milles des points dangereux de la côte. La difficulté s'accroît en plus par l'action des courants très violents qui à marée haute entraînent les vaisseaux sur les récifs qu'ils cherchent à éviter. La construction du phare de la *Jument*, commencée en 1904, a présenté des difficultés particulières.

La *Jument* est en effet un rocher immergé, et pendant deux heures avant et après la marée basse a un courant d'une vitesse de huit nœuds se dirigeant vers le nord-ouest vient se briser sur lui comme sur l'étrave d'un bateau. Le service des ponts et chaussées chargé de la construction du phare ne disposait que d'un petit vapeur, la *Confiance*, d'une chaloupe et d'un bateau de sauvetage. Il fallait d'abord apporter les matériaux à Ouessant, dont la communication avec le continent n'est pas toujours possible, et ensuite les transporter au rocher de la *Jument*. On commença par placer trois bouées sur lesquelles on amarrait les chaloupes tandis que le vapeur croisait aux environs du rocher. On se rendra compte des difficultés de l'opération en lisant dans le rapport officiel que pour la première année, le nombre des voyages utiles ne fut que de dix-sept et le nombre d'heures de travail sur le roc de cinquante-deux.

On put cependant tailler le roc et placer les crampons d'attaches destinés à assurer la liaison du phare et du rocher les supportant. Les matériaux nécessaires étaient transportés sur la *Jument* à l'aide d'un va-et-vient installé en haut du mât de la chaloupe. Quand le travail fut plus avancé, on remplaça la chaloupe par un chaland de plus fort tonnage à bord duquel on préparait le ciment et le mortier nécessaires, et un va-et-vient fut installé entre le mât du chaland et un mât de vingt-deux mètres sur le rocher. Malgré la bonne organisation des expéditions, l'érection du phare n'avança que lentement. En 1905 le nombre d'heures de travail fut de deux cent trois, de cent cinquante-deux en 1906 et de deux cent quarante-quatre en 1907 et 1908; en 1909 la tour étant suffisamment haute au-dessus de la mer on put y travailler trois cent cinquante-quatre heures; en 1910 on fit soixante-douze voyages et quatre cents heures de travail. Ces nombres indiquent nettement les difficultés vaincues et la diligence qu'il fallut déployer pour élever dans de telles conditions un phare de 64 m. 4 de haut, d'un diamètre à la base de onze mètres et dont le poids total de la maçonnerie est de quatre mille cent quatre-vingt tonnes.

L'édifice complet revient à 850.000 francs. dont 400.000 francs ont été payés par un legs d'un généreux donateur, M. Potron. Dans ce prix, 713.000 francs sont consacrés à la construction, 100.000 francs à l'appareil optique et au dispositif éclairant, 37.000 francs au signal sonore. La lampe à pétrole seule coûte 30.000 francs.

Le phare émet trois éclats rouges toutes les quinze secondes. Sa puissance est de 3.300 becs carcel rouges, et sa portée de 21 milles pendant la moitié de l'année et de 8 milles pendant 90 % de l'année. L'allumage a eu lieu le 15 octobre 1911. Le signal sonore, non encore installé, est mû par un moteur de 14 chevaux et émettra trois sons consécutifs toutes les minutes. Il consommera 350 litres d'air par seconde de son.

Le service des phares a en outre prévu un phare sur les rochers du Men-Teusel, près du célèbre passage du Fromveur, qui aura une hauteur de 39 m. 80 et sera muni d'un feu à occultation blanc et rouge toutes les cinq secondes; un autre phare sera aussi édifié à Leurvas, à la pointe ouest extrême d'Ouessant. Quand ils seront achevés, de tous côtés la côte sera signalée, et il faut souhaiter que les efforts entrepris serviront à préserver les navigateurs contre les récifs si tristement célèbres d'Ouessant.





Le lendemain, 22 décembre 1911 l'effrayante valse de la tour reprit de plus belle. On eût dit qu'un énorme bélier était jeté sans arrêt contre la base du phare, les ébranlements étaient si violents que les hommes pensèrent à plusieurs reprises que leur dernière heure était venue et qu'ils allaient l'instant d'après s'abattre avec le phare dans la mer.

Les ingénieurs d'Ouessant ignoraient évidemment ce qui se passait sur le phare, et seuls les signaux réitérés des gardiens les décidèrent à lancer la "Confiance" dans la tourmente, ayant pour capitaine Henri accompagné du conducteur des travaux Heurté. Le vapeur dut s'arrêter à 150 mètres environ de la tour et la chaloupe s'élança vers les brisants. Heurté, qui, depuis la passerelle de la Confiance, suivit l'opération de sauvetage dit : "Je pensais, en examinant l'énorme brisant qui formait ceinture autour du phare, que les hommes hésiteraient à embarquer ; je m'étais trompé. Le dernier sac de provisions était à peine rentré que je vis



le monteur Barthelmé qui n'a qu'un goût pour les promenades en mer très mitigé, saisir délibérément l'aussière et se laisser glisser vers le bateau qui, quoique s'étant encore approché, était encore à au moins à trente mètres du phare. Cela lui importait peu. Il était tiré vers le bateau et il y embarqua ! Son but était atteint: il était, suivant son expression "sauvé".

Sans aucune hésitation, deux hommes s'élançèrent à leur tour au-dessus du gouffre bouillonnant : le gardien-chef Coatmeur et le cuisinier. Heurté se demandait quelle panique les avait soudain gagnés, qu'ils missent un tel empressement à vouloir quitter la tour

Le 12 janvier 1912, les trois hommes étaient à nouveau sur la tour de la Jument et, le soir même, l'éclairage à incandescence pouvait être repris. Mais, déclarait Heurté, "les tempêtes de décembre ont fait au phare de la Jument une réputation d'horreur, et c'est là principalement qu'est le mal. Le recrutement du personnel deviendra plus difficile".



(coll. privée Hervé Conan)

La construction de la Jument est terminée, la Confiance et sa barge

Henri continue son travail de baliseur et continue ses navettes au phare de la Jument les aménagements intérieurs n'étant pas terminés. Il écrit au député L. Armez pour qu'il

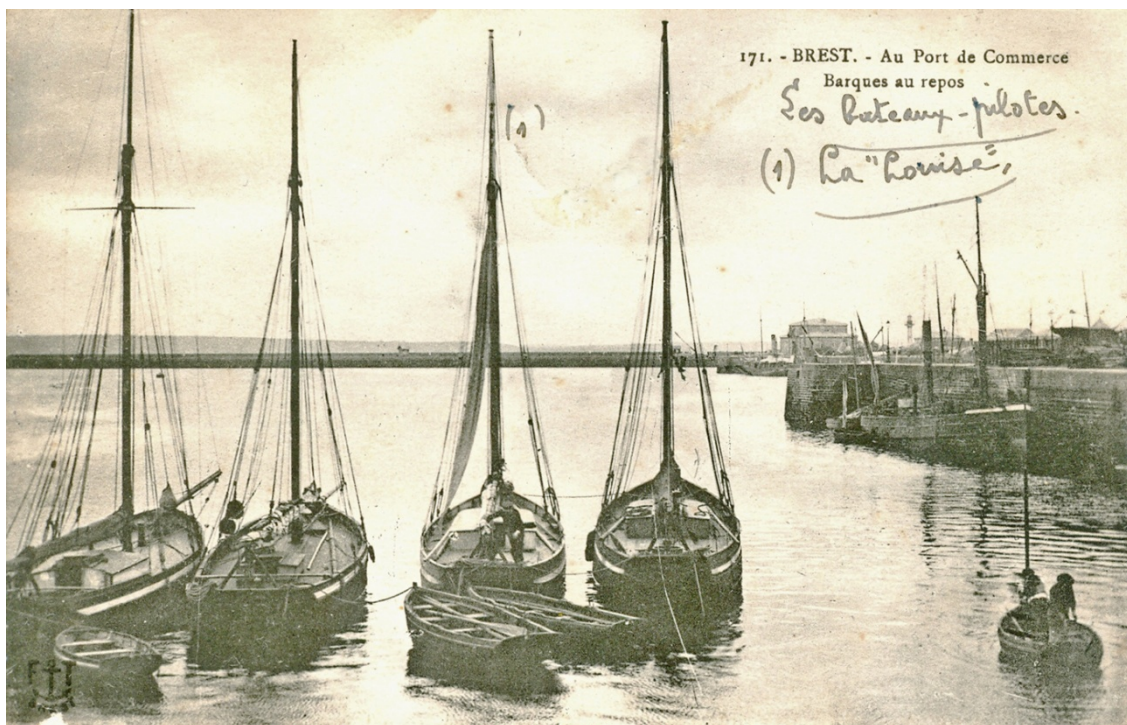
interviewe sur le fait qu'il avait été promu au commandement des baliseurs "Voilà plus d'un an que je suis le capitaine de la "Confiance" ma situation cependant Monsieur, est restée bien imprécise et aussi bien inquiétante pour un service qui comporte tant de risques en s'effectuant parmi tant de dangers et qu'une garantie plus grande devrait, par conséquent, pouvoir encourager.

De tous mes collègues , après cependant un stage plus long, je suis le seul à n'être point encore officiellement nommé. Je ne crois cependant pas qu'il y ait eu dans cette période transitoire, d'actes dont la gravité puisse entraîner l'exclusion de la nomination qui met ainsi mon avenir à la merci d'un fâcheux évènement, certes les fonctions en offrent de fréquentes occasions en travaillant journellement dans les plus dangereux parages...."(extrait duplicata lettre envoyée par Henri au député Louis Armez le 12 juillet 1912)

Henri débarque de la Confiance le 8 novembre 1912 et reprend ses cours de navigation afin de réviser avant le concours de pilotage de Brest

Les 26-27-28 novembre 1912 Henri passe le concours pour le pilotage à Brest, il est reçu 1<sup>er</sup>, quitte les phares et balises de Ouessant le 28 novembre 1912.

- Le 20 janvier 1913 Henri prend son poste d'aspirant au port de Brest et se voit attribuer comme bateau "la Louise"

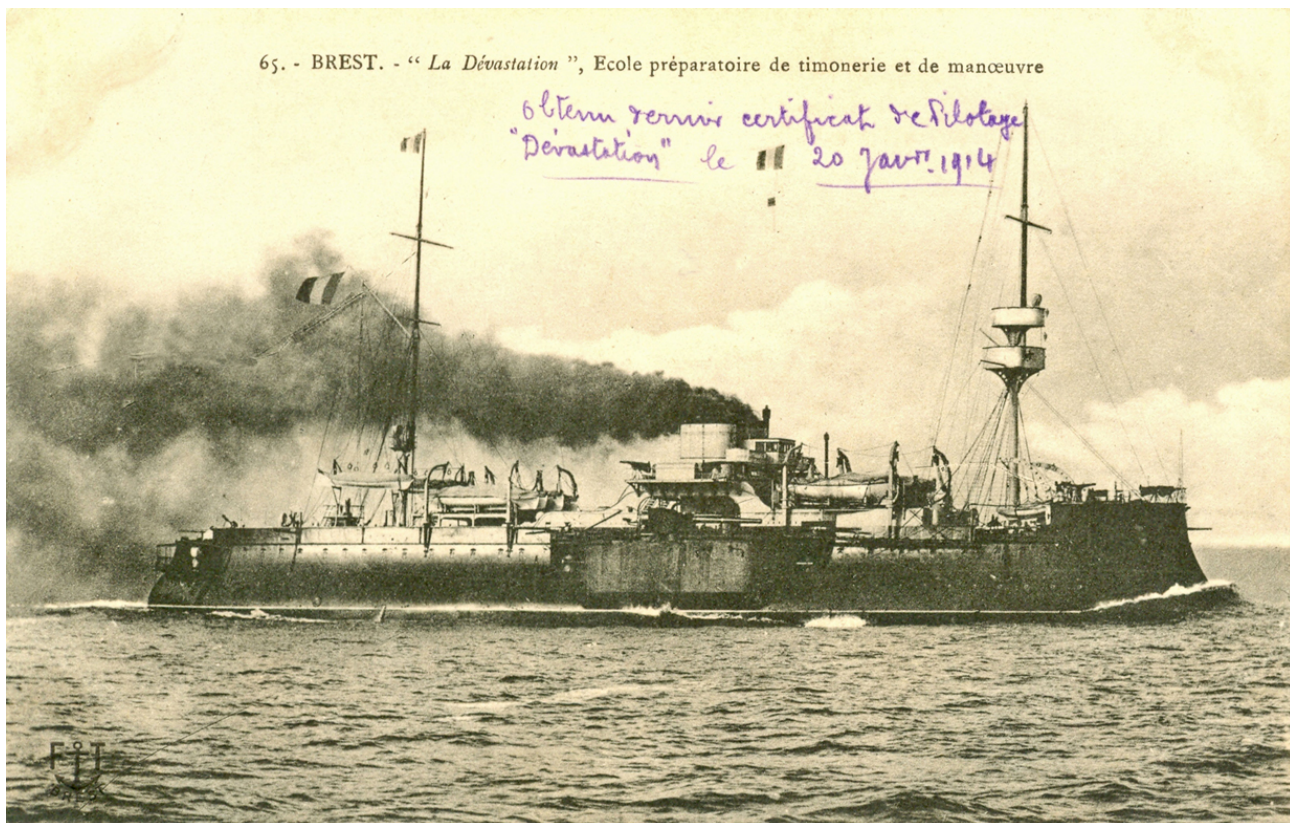


La Louise

(coll. privée Hervé Conan)

Le 20 janvier 1914 Henri obtient son certificat de pilotage sur la "Dévastation"





"La Dévastation"

(coll. privée Hervé Conan)

Le 10 avril 1917 Henri est classé en non disponibilité par le département ministériel

M. Conan était pilote du port de Brest depuis octobre 1912 (reçu premier de sept concurrents) lorsque la guerre le fit mobiliser sur place dans ses fonctions. On devine le travail et le danger! De Brest le pilote allait chercher les convois jusqu'à La Rochelle et aux Sables d'Olonne, pour les conduire à Brest et à Cherbourg: convois marchands, dont l'énorme Mauritania; convois militaires, où il fallait doubler ou remplacer le pilote en titre; convois anglais... ici une parenthèse.

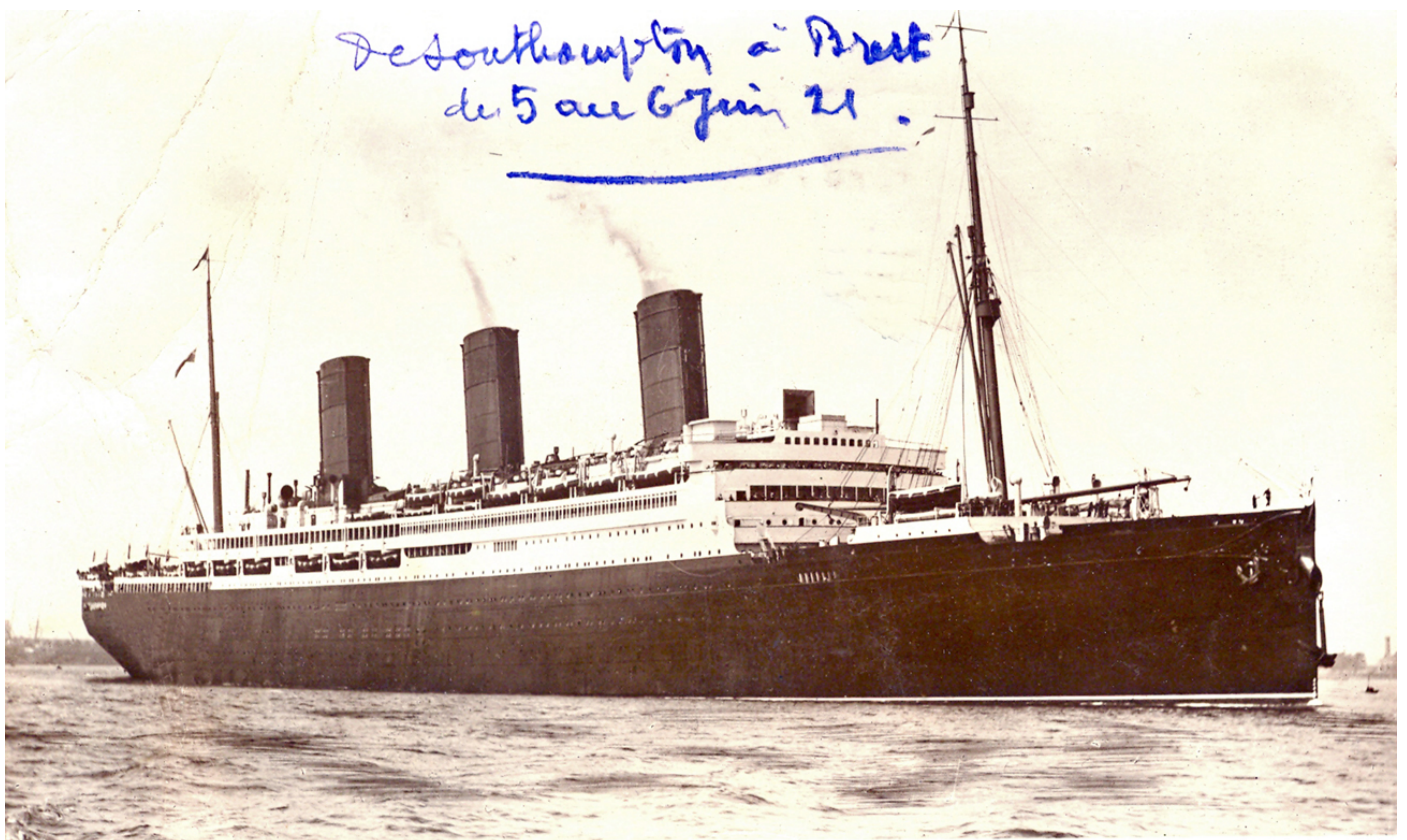
Une grève charbonnière ayant éclaté chez nos voisins, M. Conan fut désigné pour aller prendre à

Plymouth le steamer allemand Imperator baptisé Berengaria, frère jumeau du Vaterland devenu Léviathan. Là-bas, ce fut la vie de grand luxe: repas au carré des officiers sur l'Aquitania, coucher dans une cabine princière du Berengaria... Mais il y avait des compensations, sous forme de mines et de sous-marins! sous forme de charité aussi.





Pilote du Mauretania du 1er au 2 juin 1921 de Brest à Southampton (coll.privée Hervé Conan)



2028 F. C. O. Stuart

SS. "IMPERATOR" "Berengario"

Pilote-du-5-au-6-juin-1921 de Southampton à Brest (coll.privée Hervé Conan)

- Henri est nommé pilote Major du port de Brest par décision ministérielle du 10 février 1927, en remplacement du Pilote Major en retraite Cariou.

- Le 9 août 1930 Henri reçoit la médaille de Chevalier du Mérite Maritime

- Le 28 février 1931 Henri est reçu 9<sup>e</sup> /58 au concours d'officier de port, en vue d'une future affectation, il lui est donné une liste de ports à choisir:

Dunkerque - Boulogne - Dieppe - Havre - Rouen - Saint Nazaire - la Pallice - en méditerranée Alger !

En fait cette affectation crée beaucoup de soucis à Henri, la famille est bien installée à Brest, 6 enfants restent à élever, allant de 19 à 4 ans, ce qui crée beaucoup de problèmes, école, partir dans une autre ville ...? Henri va voir une possibilité de poste à Douarnenez, l'impression est que ça ne convient pas à Marie. il démissionne de son poste de président du syndicat des pilotes.

Henri écrit "Pressenti au début du mois de mon affectation comme officier de port à Douarnenez, j'ai manœuvré pour l'éviter, ce qui me met dans une situation assez oblique devant l'administration" Il reste au pilotage à Brest.

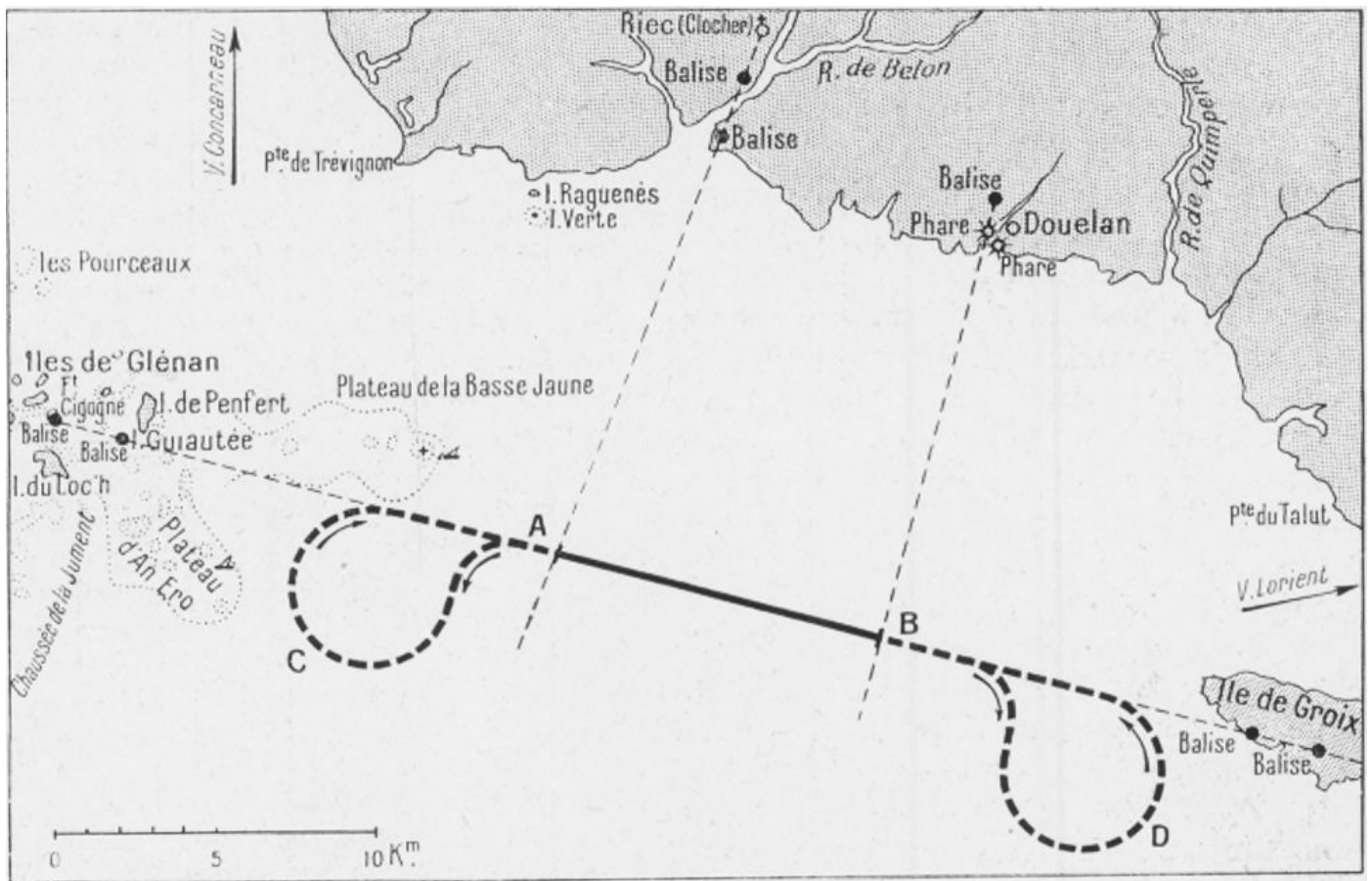
- Le 24 août 1932 reçoit la médaille d'honneur des marins du commerce

- Le 1er avril 1935, Henri rencontre M. Serré, officier du port de Brest, qui lui parle de la possibilité de l'envoyer chercher la\* "Normandie" à St Nazaire en lieu et place de tout autre, ce qui ne le sourit guère, et le lui dit.

Le 26 avril M. Serré lui précise que la\* "Normandie " demande pilote le 5 mai à Saint Nazaire, Henri écrit "il m'y faudra aller!..." il commence à revoir ses cartes , en prévision de sa mission à bord de la "Normandie" pour les essais à grande vitesse sur la base des Glénan.

\*appelé T6 au chantier naval de St Nazaire, puis la Normandie pendant son armement à quai et Normandie à son voyage inaugural





Base de vitesse de Groix - les Glénan

- Le 5 mai Henri arrive à St Nazaire : " La masse majestueuse du Normandie domine partout, le port et la ville sont en fête inondées de monde. Je me rends à bord vers 14h, en rentrant je rencontre les 2 pilotes de la Transat, Roussac et Sevraux, me présente à différents officiers, puis au bout d'un certain temps aux deux commandants Thoreux et Pugnet que je connaissais. Commencé la manœuvre de sortie, à la vue d'une foule innombrable vers 17h30. Sortie réussie malgré un orage violent. Vers 19h on est hors de tout"



(coll.privée Hervé Conan)

1935-05-05- St Nazaire forme Joubert, montée en régime machinerie , sirène sonne, 17h35-départ pour les essais.

- Le 6, vers 8h route au large un long moment, puis fait un tour sur rade de Groix- Lorient et embarque les autorités, puis retourne évoluer du côté et dans la zone des Glénan les essais semblent bien réussis. Mouillage à Groix. Le lendemain les mauvaises conditions météo, manque de visibilité et orage ne permettent de faire péniblement que 2 bases de vitesse. Le 8, les bases sont refaites avec plus de succès. Le commandant Pugno décide après avoir consulté Henri de passer le Raz avant d'aller mouiller à Brest, Henri prend la charge avec le commandant, qui "audacieux jusqu'au bout ne fait pas réduire la vitesse, Normandie s'engage dans le Raz à 30 nœuds vers 17h , à un moment Henri ordonne un changement de cap le timonier met la barre toute sur un bord (appelé essais crash), le paquebot s'incline fortement sur l'autre bord et amorce son virage. Dans les cuisines et les salles à manger la vaisselle et la verrerie commencent à se briser. Mais le mouvement de retour à l'horizontale est immédiat, presque brutal"\* puis fait route ensuite sur l'Iroise afin de retarder son entrée dans le goulet de Brest

\* Extrait du livre Frédéric Ollivier **Normandie un chef d'œuvre français** page 73

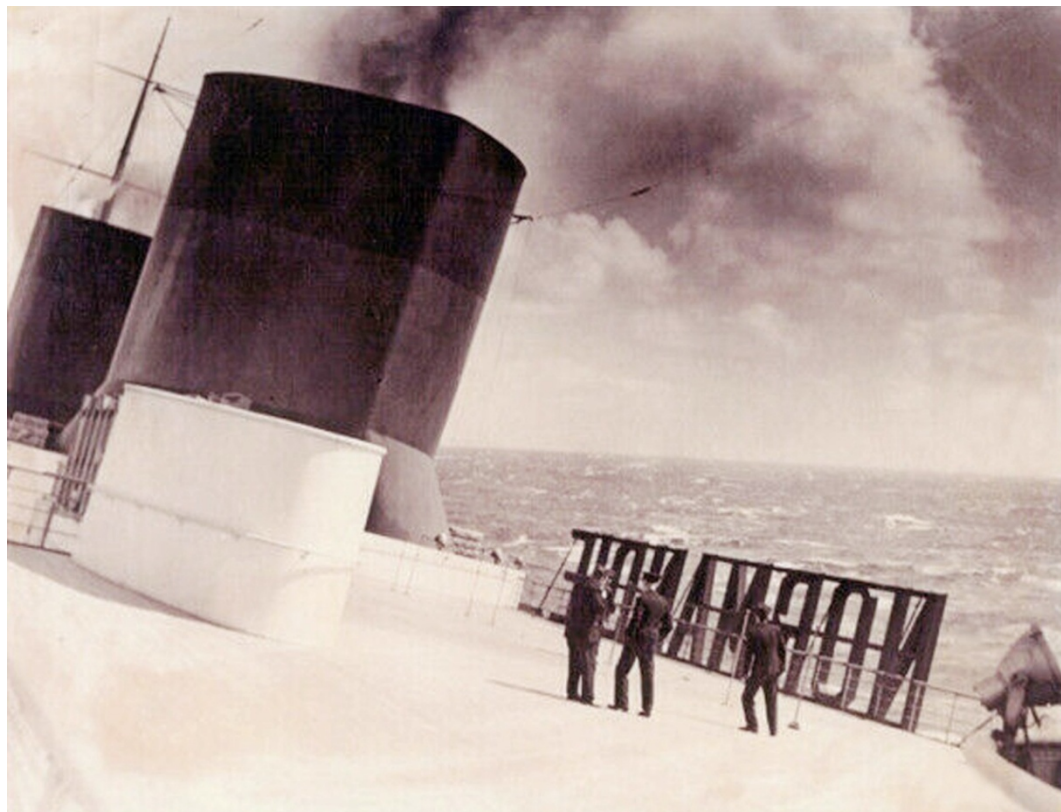


**MERCREDI 8 MAI**

**Pendant les manœuvres sur les bases de vitesse et afin d'éviter l'encombrement et les bruits qui pourraient avoir des suites extrêmement graves, le Commandant prie instamment MM. les invités de s'abstenir de monter sur la passerelle de manœuvre.**

**LE COMMANDANT.**

(coll.privée Hervé Conan)



Les 3 pilotes sur le sundec , Henri au milieu

(coll.privée Hervé Conan)



Photo extraite du documentaire essais du 8 mai 35 (coll.privée Hervé Conan)  
8 mai 1935-essais-Normandie gd vitesse. Cdt Thoreux à gauche, Gd père à droite

Route sur le goulet où le mouillage de Normandie se fait vers 17h30 en rade de Brest



Normandie en rade de Brest le 8 mai 1935 (coll.privée Hervé Conan)



## Une interview de M. Conan, celui qui pilota la « Normandie » à son entrée à Brest

Nous avons pu joindre hier le doyen du pilotage, M. Conan, qui se trouvait sur la « Normandie » le soir où le paquebot relacha en grande rade et qui le conduisit durant son voyage d'essai à travers les embûches de la côte

M. Conan nous a confié qu'il n'aurait jamais songé à faire passer Raz de Sein à cette masse énorme sans l'initiative prise par le commandant Pugnet.

Ce dernier déclarait d'ailleurs au pilote brestois qu'il n'avait jamais eu de navire aussi en mains que le super-paquebot, avec lequel il eut osé se risquer aux manœuvres les plus audacieuses.

Et, ajouta M. Conan, l'exemple de cet homme de haute valeur, dont le



(Photo-cliché L'Ouest-Eclair.)  
M. CONAN, pilote.

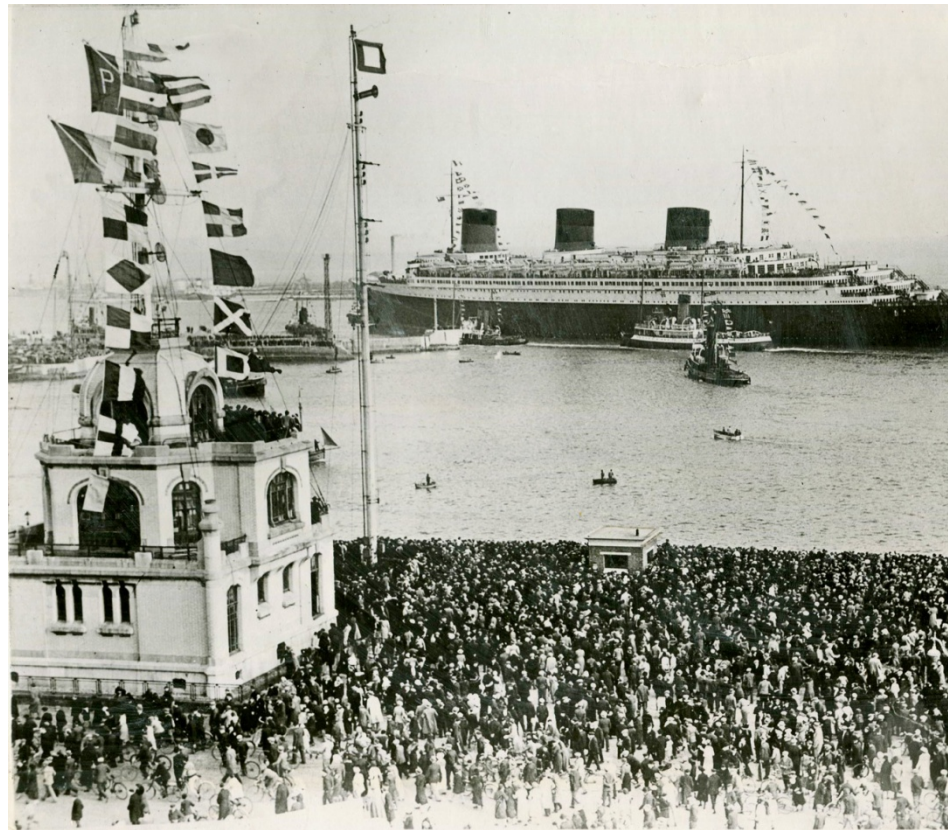
sang-froid est sans égal, nous rendait à nous-mêmes notre assurance. C'est vraiment lui l'âme et l'axe du bateau.

Au cours des essais, la « Normandie » réalisa 31 nœuds 33 à 228 tours 12. On eut pu augmenter de 17 tours sa puissance, ce qui aurait porté la vitesse du monstre à plus de 32 nœuds. C'est ce qui a donné l'espoir au commandant de battre le record établi par le « Bremen » et de ravir à l'étranger le Blue Riblon.

A bord de la « Normandie », sur laquelle M. Conan prit place le 5 mai, à Saint-Nazaire, se trouvaient également deux pilotes du Havre, MM. Leroy et Esnard. Tous débarquèrent dans ce dernier port le 11 au soir, et, après un trop court voyage, le doyen du pilotage brestois rentra chez lui.

Il lui restera le souvenir d'avoir conduit sur la côte de Fer le plus grand paquebot actuel qu'il qualifie d'ailleurs assez justement de huitième merveille du monde. R. M.

Les 9- 10 se font de la régulation de compas et essais de gyroscope ainsi que des essais de grandes et longues vitesses. Le 11 adieux aux collègues et officiers avant d'arriver au Havre vers 18h 30 où "une foule énorme" accueille Normandie



(coll. privée Hervé Conan)

11 mai 1935 18h30 première arrivée triomphale au Havre après essais

Henri rentre à Brest et reprend son travail, le premier jour la presse se l'accapare, Chronique Brest, Ouest - Eclair...pour quelqu'un qui n'était pas ravi qu'on lui impose cette mission, je trouve qu'il n'est pas mécontent d'avoir vécu cette expérience ! Pas breton pour rien !

En juin le principal travail est pour les "fraisiers" (bateaux anglais) venant chercher les fraises de Plougastel pour l' Angleterre.

Le 23 octobre Henri rentre le 4 mâts allemand Padua dans le port de Brest qui fait une escale pour prendre des artistes et cinéastes, ainsi que du matériel pour le tournage d'un film à Casablanca, Les mutinés de l' "Elseneur" tiré du roman de Jack London



(Photo-cliché « L'Ouest-Eclair ».)  
Le « Padua » dans le goulet, photographie prise du vapeur « Crozon »

Le 15 novembre Henri embarque à nouveau sur Normandie sous le commandement du Cdt Thoreux, ayant reçu ses hélices à quatre pâles il faut refaire les essais en mer pour voir si les vibrations contre la coque ont disparues, ces vibrations avaient permis aux journalistes anglais, invités lors des essais de mai, de critiquer Normandie en écrivant qu'au grill un crayon ne pouvait tenir debout sur une table, d'autant plus que la concurrence s'installe avec la Cunard qui mettra en service le Queen Mary le 20 août 1936. Ces essais ne durent que 3 jours, le 18 novembre rentre au Havre sous une très violente tempête "Vers 10h on est en rade et les remorqueurs Pen et Titan nous attendent et nous envoient Esnard à bord pilote de



la Cie et on rentre malgré la violente tempête de 80 km/h. Les "abeilles" cassent leurs remorques et s'est sans elles et fort laborieusement que l'on engraine vers 12h dans la cale de radoub"\* . Comble de tout dans cette manœuvre Normandie perdra une hélice !

\* Extrait carnet Gd.p

Le 11 avril 1937 vers 5h30, alors que le vapeur Mitidja se présente à l'entrée du goulet Henri s'apprête à monter à bord pour effectuer sa rentrée au port de commerce. Au moment où il met le pied dans la chaloupe il a la main coincée entre le bord de celle-ci et le voilier, l'index est presque sectionné et deux autres doigts déchirés. Ramené à Brest par le bateau pilote il est dirigé sur la clinique où on l'ampute de l'index gauche.

En août 1939 après 61 années de dur travail la fatigue commence à se manifester chez Henri, il faut dire que toutes les conditions sont réunies pour, au pilotage du fait des répercussions de la guerre, le départ des mobilisés crée une surcharge de travail aux pilotes réquisitionnés, certains âgés, plus de travail, moins de repos, surmenage souvent aggravé par de nombreuses défections, maladies, décès, des accidents, d'autant plus avec une météo médiocre et anormale, qui n'encourage pas et fatigue.

La situation ne s'améliore pas en 1940, "en janvier toujours service intense et faible effectif avec les mobilisés et malades, je le deviens moi-même avec un lumbago rhumatismal et m'empêchera de faire le service, puis qui m'imposera un repos de 20 jours"\*.

"Brest est occupé en soirée du 19 juin les allemands sont partout, que deviennent ceux de Plounez, toute notre pauvre Bretagne est envahie !" "le 21 perquisition à la maison pour chercher des armes sous prétexte d'un étui de revolver trouvé et laissé par Quéré (pilote) sur le pallier. Ils procèdent cependant assez correctement."\* "Juin mois d'évènements bien tragiques, hélas, encore bien plus pénibles ! Commence en pleine guerre, hélas prenant de jour en jour tournure de défaite, malgré les fanfaronnades des journaux se terminant en débâcle et par l'occupation allemande ! Commencé aussi pour nous dans un travail barrassent, sans précédent avec les mouvements de toutes natures, se terminant dans l'inaction la plus totale; Plus un seul navire ni en rade ni au port !"\* Henri est fatigué écrit "Notre abominable 3<sup>è</sup>m république nous aura amené à la ruine et à la honte totale"\*

Le 16 juin 1940 Darlan qui était ministre de la marine d'état devient aussi ministre de la marine marchand, qui par une note du 7 novembre 1940 envoie une dépêche à propos des effectifs, qui indique que les marins de 50 à 60 ans doivent demander un congé, voir une

retraite, ce qui chagrine Henri, d'autant plus qu'il a reçu un courrier de M. Le Bourdiec l'administrateur du port de Brest le 30 octobre, alors qu'il était en repos à Plounez, il va falloir prendre une décision.

Henri rentre à Brest le 8 novembre et voit Serré chef du port de Brest et lui explique que vu son âge allant avoir 62 ans dans l'année à venir, et travaillant depuis l'âge de 13 ans, n'ayant aucune idée de quand cette guerre s'arrêtera, il souhaiterait demander sa mise en retraite plutôt qu'un congé souhaité par l'administration, Serré lui dit qu'il va en parler avec l'administrateur Le Bourdiec. Le 11 novembre il rédige sa demande de mise en retraite pour ancienneté, il va chez l'administrateur pour la rendre définitive où il trouve Serré chez lui, il leur remet la demande après conseils et réflexion.

**ÉTATS DE SERVICE dans la MARINE NATIONALE et la MARINE  
MARCHANDE de**

**HENRI CONAN**

né le 14 juillet 1879 à Plounez - décédé à Plounez le 13 janvier 1949 (Côtes d'Armor)

- 1 - Inscription Provisoire : n° 2122 le 9 février 1894 (Quartier et Syndicat de Paimpol).
- 2 - Inscription Définitive : Paimpol, n° 13554 le 29 octobre 1897. Matelot 3<sup>e</sup> classe, 29 octobre 1897.
- 3 - Matelot 2<sup>e</sup> cl. le 1<sup>er</sup> avril 1900 ; Timonier Télégraphiste breveté, 2 septembre 1901 ; Matelot 1<sup>ère</sup> cl. le 1<sup>er</sup> avril 1902.
- 4 - Officier de la Marine Marchande n° 577 le 4 février 1904, (Quartier et Syndicat de Paimpol).
- 5 - Nommé Maître au Cabotage par Brevet Supérieur le 31 octobre 1908,
- 6 - Reçu 1<sup>er</sup> au concours de pilote de Brest le 28 novembre 1912
- 7- Nommé Aspirant Pilote n° 21 par décision ministérielle le 20 janvier 1913 (Quartier et Syndicat de Brest).
- 8 - Capitaine de la Marine Marchande par brevet de Paris du 12 octobre 1922.



9 - Le sous-secrétaire d'État, par une dépêche du 25 août 1926 estime que la responsabilité du pilote Conan n'est pas engagée lors de l'abordage des vapeurs brestois et Braemore le 11 juin 1926.

10 - Nommé Pilote Major par décision ministérielle du 10 février 1927, en remplacement du Pilote Major en retraite CARIOU.

11 - Chevalier du Mérite Maritime le 9 août 1930



12 - Brevet du 7 octobre 1930 n°155 - A -

13 - Reçu 9è/58 au concours d'officier de port le 8 février 1931

14 - Médaille d'honneur des marins du commerce J.O du 24 août 1932



15 - Essais à grande vitesse du paquebot Normandie du 5 au 11 mai, et du 13 au 18 novembre 1935 avec les Cdt Pugnet et Thoreux sur la base de vitesse des Glénan

16 - Officier du Mérite Maritime le 27 mars 1939, diplôme remis le 24 mai 1939



17 - Admis à la retraite de pilote le 5 mars 1941

Le 18 novembre 1940 Henri est à Plounez en congé de retraite jusqu'au 31 décembre 1940 Période pendant laquelle il s'organisera, entre l'entretien de la maison, et ses visites à la famille et amis tel l'instituteur Delonnay.

En 1942 la ferme de "Pont Isaac" en Kergoniou qu'Henri loue à Paul Rousselot depuis 1935, est réquisitionnée par les allemands, je me demande quelle a été la réaction d'Henri , une chose est sûre il a du avoir du mal à se taire !



Relève de garde de la ferme de "Pont Isaac" réquisitionnée (à droite) soldats Allemands rentrant au camp de Plounez. (coll.privée Hervé Conan)

**Question -réponse:** beaucoup de gens se sont posés la question de voir très souvent Henri avec Madeleine le Goff ensemble, directrice de l'école laïque qui n'a jamais réussi à le faire rentrer dans son école , la réponse d'Henri était radicale "Je ne mettrai jamais les pieds dans l'école du diable !" Madeleine Le Goff était la cousine germaine de Marie Françoise Henry , coté Guezennec de Plourivo, épouse d'Henri.

- Henri écrira en 1947 le Résumé historique de Plounez
- En 1948 il transcrira et annotera l'étude sur la commune de Plounez, écrite par M. P. Foumanger, instituteur en 1912. Tué à la guerre 14 - 18
- Lors de mon déplacement aux archives de Brest, pour les recherches sur les inscriptions maritimes à propos de mon gd. père, la bibliothécaire qui m'avait ramené les grands livres où je pourrais trouver tous les renseignements que je cherchais, au 3<sup>em</sup> caddy, me dit "**Vous pouvez être fière de votre Grand Père**"
- Lorsque Jean François Pahun m'a contacté fin 2020 pour faire son documentaire sur l'incendie de Normandie "L'ombre d'un doute" pour me demander si j'avais des photos et documents qui pourraient l'intéresser, en remerciement il m'a offert le documentaire du 8 mai 1935 sur les essais de Normandie à grande vitesse, j'ai visionné ce documentaire au minimum 10 fois en une semaine, c'était la 1<sup>ère</sup> fois que je voyais mon Gd père en vrai, a chaque fois j'ai pleuré. **Depuis juin 1961 je vis avec mon GRAND PÈRE**