

La vie de marin d'Yves-Marie Normand (1853-1937) et de ses deux fils Louis et Léon

Sommaire

[Histoire d'une transmission : la famille Normand de Plounez](#)

[Le premier marin de la famille : Yves-Marie, de la marine marchande à la plaisance \(1867-1906\)](#)

[Les grands voyages au long cours : l'Océan Pacifique par le Cap-Horn et l'Océan Indien à bord de l'Émile, du Ville de Marseille, du Navigateur et de La Seine.](#)

[Poursuite des grands voyages en alternance avec une nouvelle activité, la navigation de plaisance : le Nord, de la compagnie Bordes et les yachts Sainte-Anne, le Samoëna, le Mignon](#)

[Les deux fils Normand dans le sillage de leur père, entre plaisance et grands voiliers](#)

[Louis le fils aîné \(1888-1944\), de la plaisance à la marine marchande](#)

[Léon, le jeune frère \(1898-1918\)](#)

[Louis poursuit sa carrière maritime sur les paquebots et les cargos à propulsion à vapeur \(1920-1936\)](#)

[La Compagnie Générale Transatlantique à bord des paquebots : La Touraine, le Ville de Paris, le Macoris](#)

[La Compagnie Auxiliaire de Navigation](#)

[Conclusion](#)

Histoire d'une transmission : la famille Normand de Plounez

Ce texte a été écrit au printemps 2024 par nos soins, ceux de Michel et Jean-Louis Le Goff, fils de Louise Normand et petits-fils de Louis Normand et arrière-petits-fils de Yves-Marie Normand.

Notre objectif ? Transmettre à nos descendants la mémoire de nos ascendants, des photos, des échanges épistolaires, et contextualiser leurs parcours de vie. Les documents qui nous ont permis de retracer les carrières de nos grands-parents nous ont été transmis par notre mère Louise Normand et notre grand-tante Marie-Joseph Normand. Nous leur en sommes reconnaissants. Nous remercions également Gwen et Lena Le Goff pour leur précieux travail de relecture et de mise en forme.

Ces informations, complétées par les fiches d'inscrits maritimes et les rôles d'équipage des navires nous ont permis de retracer le parcours de ces « gens de mer ». Ces hommes, originaires de Plounez, naviguaient en formant souvent, au sein des équipages, un réseau de solidarité. Ils entretenaient des liens épistolaires soutenus. Les nombreux échanges de lettres sont souvent l'occasion de fournir à la famille des nouvelles des marins du pays qui sont à bord ou qui ont été croisés dans un port, charge aux parents de transmettre.

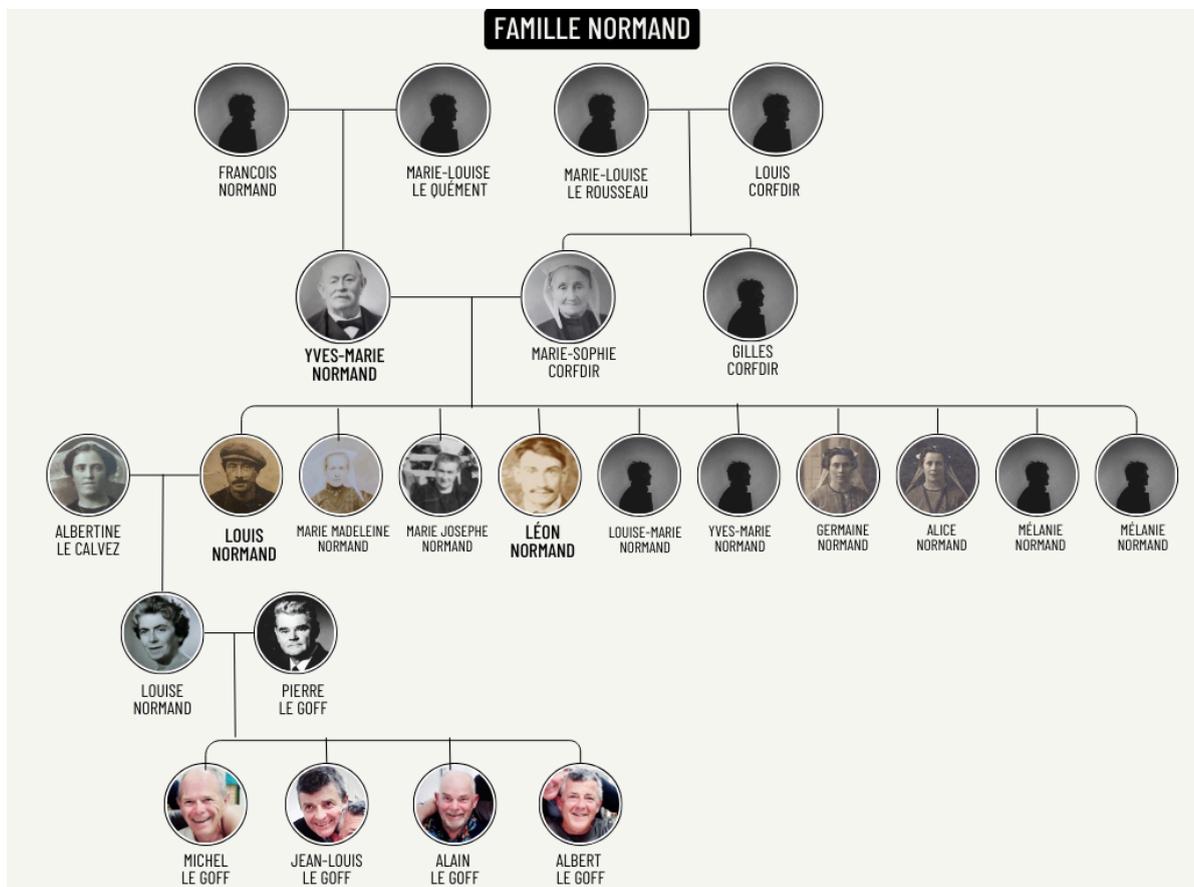
Leur histoire donne un aperçu des différentes formes de navigation sur 70 années (1869-1937). La durée des voyages évolue, elle est de plus de 16 mois en 1869-1871, de 19 mois en 1881-1883, mais encore de 9 mois en 1911. Les temps de navigation se réduisent ensuite.

Yves-Marie Normand est le fils de François Normand et de Marie-Louise Le Quément. Il voit le jour le 18 août 1853 à Plounez. Il épouse le 14 septembre 1887 Marie-Sophie Corfdir. Ils demeurent à Plounez, au lieu-dit « Landouezec » et donnent naissance à 10 enfants, dont trois fils. À l'époque, la mortalité infantile est encore importante : quatre enfants (trois filles et un garçon) mourront avant l'âge de 16 ans. Louis Yves-Marie, né le 6 juillet 1888, est l'aîné de la fratrie. Léon est né le 22 mai 1898.

La disparition tragique de Louis Normand en 1944 est évoquée sur le site *Bevañ e Plounez* dans le dossier : « Plounez : les victimes de la guerre 1939-1945 ». Léon, son frère, décède à Bordeaux en octobre 1918 à son retour des États-Unis.



Yves-Marie et Marie Sophie aux environs des années 1929 -1930



Le premier marin de la famille : Yves-Marie, de la marine marchande à la plaisance (1867-1906)

Les grands voyages au long cours : l'Océan Pacifique par le Cap-Horn et l'Océan Indien à bord de l'*Émile*, du *Ville de Marseille*, du *Navigateur* et de *La Seine*.

Yves-Marie débute la navigation, à 14 ans, comme mousse.

Son éducation aux grands voyages maritimes se fait à bord du brick (voilier à deux mâts) l'*Émile*, construit en 1863 à "Norkiouse", le chantier naval de North House situé à Trentemoult, un quartier de Rezé, dans la Loire-Inférieure.



Photo d'un brick¹, le *Maria Asumpta*, construit en 1858. Il a participé à de nombreuses fêtes maritimes (Brest, Douarnenez) entre 1982 et 1993. Il a fait naufrage en 1995.

¹ Photo publiée sur le site <http://voiliers-2-mats.blogspot.com/2011/01/maria-asumpta.html>

Yves-Marie, âgé de 16 ans, embarque le 17 septembre 1869 à bord de l'*Émile* qui accoste à Nantes le 9 juillet 1869 en provenance de Cardiff avec une cargaison de charbon. Il quitte Nantes le 20 septembre et met un peu plus de 3 mois et demi pour atteindre, le 13 janvier 1870, Saint-Denis de la Réunion. Jusqu'à la mi-février 1870, l'*Émile* fait du cabotage entre les ports de Saint-Pierre, Saint-Paul, Saint-Luc et Saint-Gilles.

L'équipage de 11 hommes compte quatre marins du quartier maritime de Paimpol dont le maître d'équipage Jean-Marie Henry, né le 8 juin 1823 à Plourivo. En font également partie le mousse François-Marie Le Buhan, né le 29 août 1852 à Plounez et le matelot Pierre Lognanec, né le 13 septembre 1847 à Camlez.

Le 19 février 1870, l'*Émile* quitte Saint-Paul pour Sydney, chargé de sucre. Il arrive à destination après deux mois de navigation, le 21 avril 1870. Le 20 mai, chargé de charbon, il met le cap sur Singapour où il fait escale du 27 juin au 22 juillet. Il accoste ensuite à Saïgon où il reste du 30 juillet au 29 août. Il rejoint, avec une cargaison de riz, l'île de la Réunion, où il termine sa navigation, après être passé par l'île Maurice, en faisant à nouveau du cabotage. Le navire est désarmé le 29 décembre 1870 par autorité de justice.

Yves-Marie quitte le bord le 4 février et embarque le 8 février sur le brick *Ville de Marseille*. Le 9 mars 1871, le *Ville de Marseille* fait route sur la pointe de Galle (Sri Lanka) et accoste à Calcutta le 20 avril, qu'il quitte le 16 mai pour arriver à Marseille le 13 août, après avoir fait une escale le 12 août sur l'île de Sainte-Hélène.

Quatre jours après avoir débarqué du *Ville de Marseille*, il embarque en qualité de matelot sur le brick *Navigateur*. À bord de ce brick, il fait escale à Algésiras le 29 novembre 1871. Il prend ensuite un chargement d'huile de palme à Godomey au Bénin pour rentrer à Marseille le 19 mai 1872. Il a 19 ans.

Yves-Marie effectue d'autres navigations au long cours parmi lesquelles figure celle du trois-mâts *La Seine* de la compagnie Bordes (départ de Bordeaux le 18 octobre 1881, retour à Bordeaux le 20 mars 1883 après 17 mois de navigation). Ce trois-mâts de 734,89 tonneaux, construit en 1870 à Stockton (Grande Bretagne), est armé par son propriétaire André-Dominique Bordes et commandé par Louis-Marie Moizan, inscrit maritime à Paimpol. Le capitaine commande un équipage de quinze hommes :

- le second,
- un bosco, Gilles-Marie Le Chever, inscrit maritime à Paimpol,
- un charpentier, Joseph Roudot, inscrit maritime à Paimpol,
- un cuisinier,
- neuf matelots, dont deux inscrits maritimes à Paimpol : Jean-François Caillon et Yves-Marie Normand,
- un novice, Pierre-Marie Fenvarch, inscrit maritime à Paimpol,
- et un mousse.

L'extrait du rôle d'équipage nous indique que *La Seine* largue les amarres le 18 octobre 1881 pour se diriger sur le port de Callao au Pérou. De Callao, qu'il quitte le 2 février 1882, il met le cap sur San José (Guatemala), où il accoste le 2 juin 1882 après avoir fait des escales au Salvador par La Union, La Libertad, Acajutla. Le 14 juin, il fait route sur San Francisco où il arrive le 25 août 1882. Le 14 septembre 1882, il part de San Francisco chargé de blé avec comme destination la mention « Cap à ordre ».

Charles Roux, dans un ouvrage de 1898², intitulé *Notre marine marchande* observe qu'un navire «*se dirige vers le marché où le chargement qu'il transporte a trouvé acquéreur, où il a plus de chances de réunir promptement un fret de sortie, où les installations sont les plus perfectionnées et les moins coûteuses. Beaucoup de navires partent de divers points du globe pour l'Europe sans connaître leur port de destination et n'apprennent qu'à Port Saïd ou Gibraltar, par dépêche, celui sur lequel ils doivent se diriger. C'est ce qu'on appelle les navires à ordre* ».



Photo d'Yves-Marie Normand, prise vers 1880

² Bibliothèque de Champs Libres, cote 325896, ouvrage de 1898

<p>N° Arrivé a le venant d chargé de ayant et</p> <p>hommes d'équipage passagers.</p>	<p>Expédié le 21 Jan 1881 allant a Callao chargé de D. M. ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Lamoignon</i></p>
<p>N° Arrivé a Callao le 7 Février 1882 venant de Bordeaux chargé de D. M. ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>	<p>Expédié le 22 Février 1882 allant a La Union (Anti américain) chargé de D. M. ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>
<p>N° Arrivé a San-José (Guatemala) le 2 Juin 1882 venant de Callao à travers le Canal de Panama chargé de Café et Lest ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>	<p>Expédié le 14 Juin 1882 allant a San-Francisco (Californie) chargé de Café et Lest ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>
<p>N° Arrivé a San Francisco le 25 août 1882 venant de San José de Guatemala chargé de café et Lest ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>	<p>Expédié le 14 Septembre 1882 allant a Cork à ordres chargé de Blé ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>
<p>N° Arrivé a Queenstown le 14 février 1883 venant de San Francisco chargé de Blé ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>	<p>Expédié le 15 février 1883 allant a Dublin chargé de Blé ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>
<p>N° Arrivé à Dublin, le 20 Février 1883, venant de San Francisco (par Queenstown à ordres), chargé de Blé, ayant Seize hommes d'équipage, et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>	<p>Expédié le 30 Mars 1883, allant à Bordeaux, chargé de Lest, ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>
<p>N° Arrivé a Bordeaux le 20 Mars 1883 venant de Dublin chargé de Lest ayant Seize hommes d'équipage et pas de passagers.</p> <p><i>Le Comte de Traun p. i. Maron</i></p>	<p>Expédié le allant a chargé de ayant et</p> <p>hommes d'équipage passagers.</p>

Extrait du rôle d'équipage de La Seine
(source : Direction des patrimoines, de la mémoire et des archives. Division Sud-Ouest Toulon)

La Seine arrive à Queenstown (aujourd'hui Cobh) le 14 février 1883. Il fait une nouvelle escale à Dublin le 20 février pour repartir le 10 mars chargé de lest³, en direction de Bordeaux. Le voyage se termine à Bordeaux le 20 mars 1883, le navire est désarmé le jour de son arrivée, les salaires des membres d'équipage s'arrêtent ce même jour. La navigation a duré 17 mois.

Poursuite des grands voyages en alternance avec une nouvelle activité, la navigation de plaisance : le *Nord*, de la compagnie Bordes et les yachts *Sainte-Anne*, le *Samoëna*, le *Mignon*

Après quatre années dans la marine nationale, de 21 ans à 26 ans, Yves-Marie navigue en alternant le cabotage et le long cours, notamment sur le *Nord* (Compagnie Bordes). C'est à partir de 1892 qu'Yves Marie navigue à la plaisance.

Le Sainte-Anne

Il effectue une première saison, au Havre, du 24 mai 1892 au 2 octobre 1892 sur le yacht *Sainte-Anne*. François Bonniec et Gilles Corfdir naviguent sur ce yacht de la mi-avril 1893 à la mi-avril 1894. Yves-Marie se joint à eux du 24 août 1893 au 4 avril 1894. Ensemble ils quittent Brest pour Nice. François Bonniec et Gilles Corfdir sont respectivement le cousin germain et le frère de Marie-Sophie Corfdir. Les liens familiaux entre ces hommes se doublent d'une coopération et d'une solidarité professionnelle.

Le *Sainte-Anne* est un yacht d'une longueur totale de 12,60 mètres avec un tirant d'eau de 2,33 mètres et un gréement côte (c'est-à-dire qu'il s'agit d'un voilier à un seul mât, doté de plusieurs focs). Historiquement, le côte avait une grand-voile, assortie d'une flèche. René Béziers, ancien élève diplômé des Hautes Études Commerciales, licencié en droit, en est le propriétaire. Il dirige avec son père et son frère une usine de conserverie de poisson à Douarnenez.

C'est donc un finistérien qui ouvre à Yves-Marie le monde de la plaisance ; suivront de l'été 1894 à l'été 1895 un parcours du Havre à Nice sur le *Saint-André*⁴ et une navigation de pratiquement 3 mois sur le *Frasquita*⁵, du Havre à Marseille.

³ Le lest désigne les corps lourds qui servent à charger le bateau dans le but de déplacer le centre de gravité.

⁴ Le propriétaire du Saint-André, Paul Yves Chauchard, est un ancien pilote automobile français ; il est aussi un renommé skipper français de son temps.

⁵ *Frasquita*, un yawl construit par Hachter à Southampton appartenant à cette époque au comte italien Biscaretti – cf Article de Nicolas Guichet consacré à Albert Demay dans le numéro 110 du "Chasse-Marée" de septembre 1997.

La croisière du *Samoëna*

Charles Gibert, propriétaire du yacht *Samoëna*, a rédigé dans la revue « Yachting gazette⁶ » le récit de la croisière effectuée de juin à octobre en 1898. Ce yacht, construit en 1880, gréé en yawl, d'une longueur de 28,69 mètres (94 tonneaux) a appareillé de Cannes le 27 juin 1898. Yves-Marie Normand et son beau-frère Gilles Corfdir font partie de l'équipage. Le *Samoëna* effectue de nombreuses escales, notamment à Naples, Messine, Gallipoli et Corfou. Il emprunte le canal de Corinthe après avoir croisé au large de l'île d'Ithaque et avoir traversé le golfe de Patras. Il fait une escale d'un mois au Pirée qu'il quitte le 20 septembre. Sur le retour, il essuie, le 13 octobre, une tempête en faisant route sur Capri. Charles Gibert nous en livre le récit :

« Le 13, à une heure du matin, dans un grain plus violent que les autres, une laize de la grand'voile se découd depuis le pic jusqu'à la bande de ris. Je fais lofer pour amener la grand'voile, mais en battant, une seconde laize se découd près de la première. Cette partie décousue se met à battre furieusement et, avant que l'on ait pu amener la grand'voile, celle-ci est brusquement déchirée horizontalement, depuis la partie décousue jusqu'à la chute, le long de la bande de ris. Il faut amener, coûte que coûte, ces débris qui battent avec violence et dont un seul coup serait mortel. Le matelot Orsi monté sur la chaloupe à vapeur, qui est à tribord sur le pont, perd l'équilibre dans un énorme coup de roulis, et tombe à la mer, la tête la première. Alors règne à bord une émotion indescriptible. Le malheureux est tombé à la mer revêtu de deux tricots, de deux pantalons et de ses bottines, et, par-dessus tout cela, il avait son pantalon et son veston huilés. Il crie: « Je me noie, venez vite ! » puis, enfin, il nous crie : « Adieu » et, dans la nuit noire, nous le perdons de vue. Courageusement, le second, Giraud, et un matelot, Yves Normand, mettent à l'eau un tout petit canot, la seule embarcation disponible, et malgré la mer démontée, se précipitent au secours du malheureux. Dans la nuit, noire comme de l'encre, que les éclairs n'illuminent plus, nous nous efforçons en vain de découvrir les détails du drame qui se déroule à côté de nous ; mais nous ne voyons rien et ne percevons que le bruit de la mer furieuse.

*Un feu Golston est allumé. On prétend avoir aperçu une forme noire que l'on dit être le canot ; mais, désespéré, je crains bien que les deux vaillants sauveteurs n'aient été victimes de leur courage, et que la mer ait fait trois victimes au lieu d'une seule. Soudain un grand cri : « Voilà le canot! » Je hurle : « L'avez-vous retrouvé ? » mais je ne reçois pas de réponse. Cependant à la lueur du feu Colston, le canot se rapprochait. On voit trois hommes à bord ; Orsi est sauvé ! Non, pas encore, car il faut le hisser à bord ; épuisé par la fatigue et l'émotion, il gît dans le fond du canot, comme une masse inerte, et la mer énorme menace d'engloutir la frêle embarcation. Giraud et Yves, à bout de forces, voudraient prendre le chemin le plus court et accoster par l'arrière de *Samœna*. Mais, craignant qu'ils ne passent sous la voûte du yacht et qu'ils ne soient écrasés par un coup d'acculage, je suis*

⁶ N°7 décembre 1898 p.98 et 99 et N°8 janvier 1899 p.3 et 4

obligé de leur faire lancer un bout à hauteur des port-haubans. Enfin, le canot est rangé le long du bord et dans un moment favorable on hisse sur le pont, Orsi, qui est inerte et qui pleure de joie. « Ah ! j'ai bien cru que c'était fini ! », dit-il en se sentant sur le pont. Je laisse le canot au bout d'une longue remorque, car il ne faut pas songer à le hisser à bord, et après une bonne heure de travail, la voile de cape est hissée avec deux ris dedans. Nous continuons notre route. »

Charles Gilbert précise un peu plus loin dans son récit :

"Combien sont dignes d'estime et de louanges ces deux courageux sauveteurs qui, bien que mariés et pères chacun de trois enfants, ont spontanément sauté dans une embarcation minuscule pour sauver, au péril de leur vie, un de leurs compagnons. Il va sans dire que je fais les démarches les plus empessées pour leur faire obtenir la médaille du sauvetage qu'ils méritent bien de porter fièrement. Je serai heureux d'annoncer aux lecteurs du Yachting Gazette la mention honorifique que M. le ministre de la marine leur aura accordée."

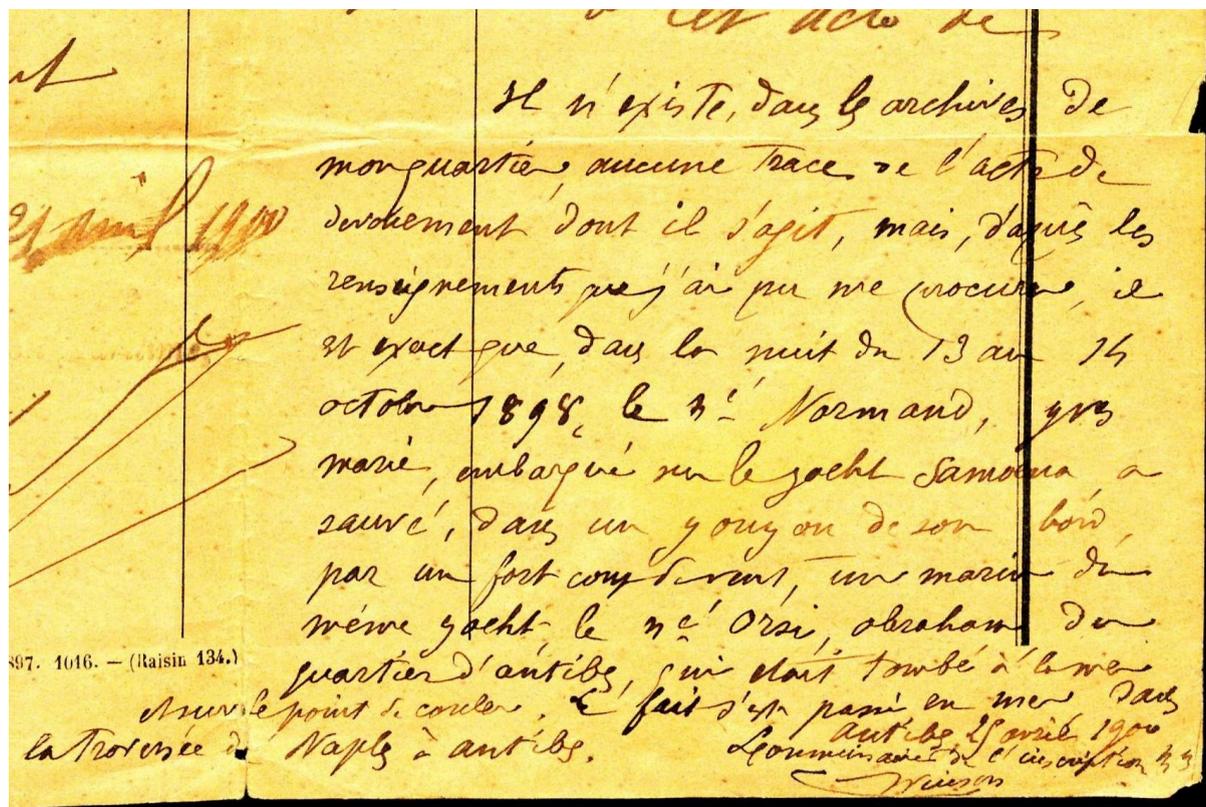
Le Samoëna poursuit sa route et atteint le port d'Antibes le 31 octobre 1898 à trois heures de l'après-midi. Yves-Marie souhaite avoir des nouvelles sur la suite de cette histoire. Le samedi 21 avril 1900, il se rend au quartier maritime de Paimpol pour savoir si une suite a été donnée à cet acte de dévouement.

Ce marin embarqué sur le dit navire aurait contribué à un sauvetage dans la nuit du 13 au 14 oct. 1898; déclaration de ce sauvetage aurait été faite au bureau de la marine à Antibes vers le 14 de la même année. Aucune mention n'étant parvenue au quartier de Paimpol, ce marin rescapé demeurant à Paimpol, quelle suite a été donnée à cet acte de dévouement.

Il n'existe, dans les archives de

Extrait du récépissé de la réclamation d'Yves-Marie Normand, datant du samedi 21 avril 1900

La réponse du quartier d'Antibes arrive le 29 avril.



Sur le même récipissé, réponse du quartier maritime d'Antibes

Pas de trace de ce sauvetage dans les archives du quartier, mais grâce aux renseignements pris par le commissaire de ce quartier, nous avons les détails de cette histoire :

- la confirmation de la date,
- le nom du marin sauvé : Orsi Abraham,
- la petite embarcation utilisée pour retrouver le marin : "un youyou",
- les conditions météorologiques : un fort coup de vent pour cette traversée de Naples à Antibes.

Malgré ces démarches, Yves-Marie Normand n'a jamais rien reçu.

Le Mignon

Après la croisière sur le *Samoëna*, Yves-Marie effectue des régates en 1899 et 1900 sur le *Mignon*⁷, qui fut le dernier plan dessiné par le peintre impressionniste Gustave Caillebotte. La construction en était très avancée à la mort du peintre. Ce yacht de 12 mètres de long appartient en 1900 à M. Donny, d'Asnières, qui lui a redonné un gréement d'origine : un gréement houari (de 74,27m²). Yves-Marie a conservé les

⁷ P. 132 du livre *Le mystère Caillebotte*, de Daniel Charles

lettres du propriétaire lui indiquant les courses auxquelles il devait prendre part notamment à Trouville⁸.

Messieurs Charles Gibert et Donny font partie de cette bourgeoisie fortunée qui est répertoriée dans l'annuaire de 1898 de l'Union des yachts français.

Les préoccupations sociales et politiques d'Yves-Marie Normand

Dans une lettre à son épouse datée du 11 mai 1906, Yves-Marie se félicite de l'élection à la chambre des députés de Monsieur Armez :

"Tu me dis que les élections se sont bien passées et que Monsieur Armès est passé ; je suis très content car d'après ce qu'on dit ici, s'il n'y a pas eu de grève de marins ici et partout dans les ports de mer, c'est parce qu'il y a eu deux délégués de tous les ports à Paris pour parler pour les marins et pour leur pension... »

Aux élections législatives de 1906, trois candidats s'opposent dans l'arrondissement de Saint-Brieuc :

- Louis Armez, ingénieur, député sortant de tendance Gauche républicaine, maire de Plourivo,
- Charles Meunier, polytechnicien, industriel, soutenu par l'Action libérale,
- Paul Boyer, médecin et journaliste membre de la SFIO (socialiste).

Dans le département des Côtes-du-Nord, tous les députés sont élus au premier tour comme le marquis de Rosambo (monarchiste), maire de Lanvellec, ou le radical-socialiste Charles Baudet. Louis Armez est élu au premier tour avec 50,17 % des voix (à Plounez, 52,2% des voix).

Le combat politique est souvent très âpre entre « l'Action libérale », qui représente les catholiques ralliés à la République depuis la fin du XIXème siècle, et le « Bloc des gauches » qui regroupe les radicaux, les républicains de gauche et les socialistes.

Dans ce contexte politique, Yves-Marie est surtout sensible aux questions sociales ; à 53 ans, il a déjà 39 années de navigation avec des voyages de plus d'un an vers l'océan Pacifique ou l'océan Indien. Il a eu visiblement connaissance du projet de loi sur les retraites ouvrières, déposé en février 1906. Cette loi ne sera finalement adoptée qu'en 1910. Cependant les marins bénéficient d'un système très ancien de protection contre l'invalidité du fait de l'enrôlement obligatoire des gens de mer. Et visiblement, les marins tiennent à leur statut !

⁸ Un article paru le 4 août 1900 dans le numéro 1 169 de la revue le « Le Yacht » dresse le compte-rendu de ces régates organisées par le cercle de voile de Paris (CVP)

Les deux fils Normand dans le sillage de leur père, entre plaisance et grands voiliers

Louis le fils aîné (1888-1944), de la plaisance à la marine
marchande

Ses débuts à la plaisance en 1906 - « *L'Aquila* » avec son père

En 1906, Yves-Marie se trouve au Havre à bord de *L'Aquila* avec François Bonniec comme capitaine. Fait également partie de l'équipage Louis Normand, son fils aîné. Louis navigue depuis l'âge de 16 ans et a déjà effectué une saison sur *L'Aquila* en 1904.

Le service militaire : le *Dupetit-Thouars*

Louis effectue son service national du 1^{er} octobre 1909 au 1^{er} octobre 1910. Du 5 novembre 1909 au 28 février 1910, il est à bord du *Dupetit-Thouars* et effectue des escales à Rio de Janeiro et à Fort-de-France.



Louis Normand, matelot sur le *Dupetit-Thouars* (1909)

Les cap-horniers de la compagnie Bordes : le *Montmorency*, le *Général Foy*, le *Jean Bart*

Son service national terminé, Louis embarque le 20 décembre 1910 à Hambourg sur un trois-mâts le *Montmorency*⁹ pour un voyage de 9 mois au Chili (Iquique). C'est un armement de la compagnie Bordes. Victor Hamoniaux signe en tant que capitaine le certificat de navigation à Bruges le 22 septembre 1911.



Louis Normand vers 1911 au début de ses grandes navigations

Voyage du *Général Foy* pour le Chili

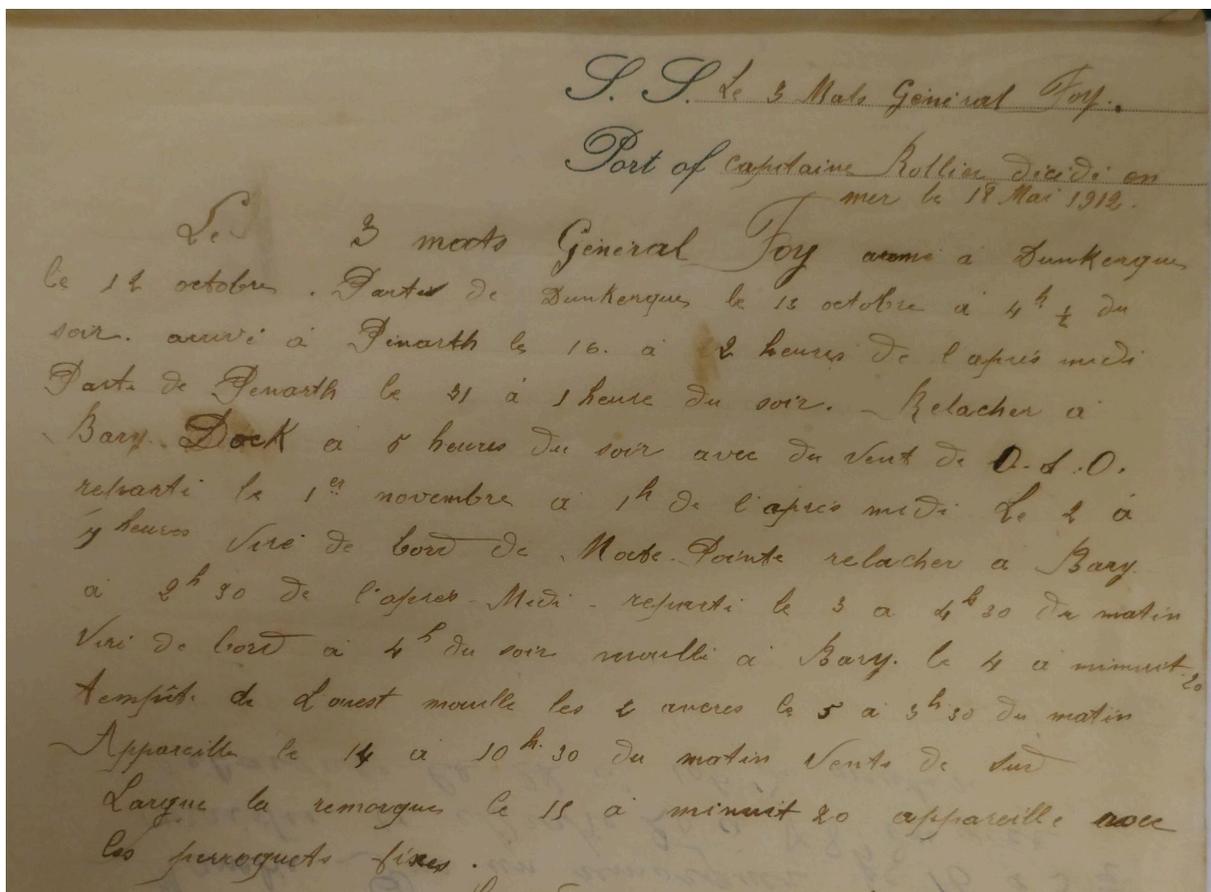
Louis embarque à Dunkerque le 13 octobre 1911 pour effectuer un deuxième voyage au Chili à bord du *Général Foy*. Ce navire appartient à la Société des voiliers français, basée 12, rue d'Enghien à Paris.

⁹ Quatre-mâts barque en acier 2 892 Tjg 2 639 Tjn. lancé le 16 Mars 1896 par les Chantiers de Loire à Nantes pour la maison Bordes. L'ouvrage du Chasse-Marée consacré aux Cap Horniers de la compagnie Bordes mentionne ces voyages et courriers de Louis et Léon Normand.

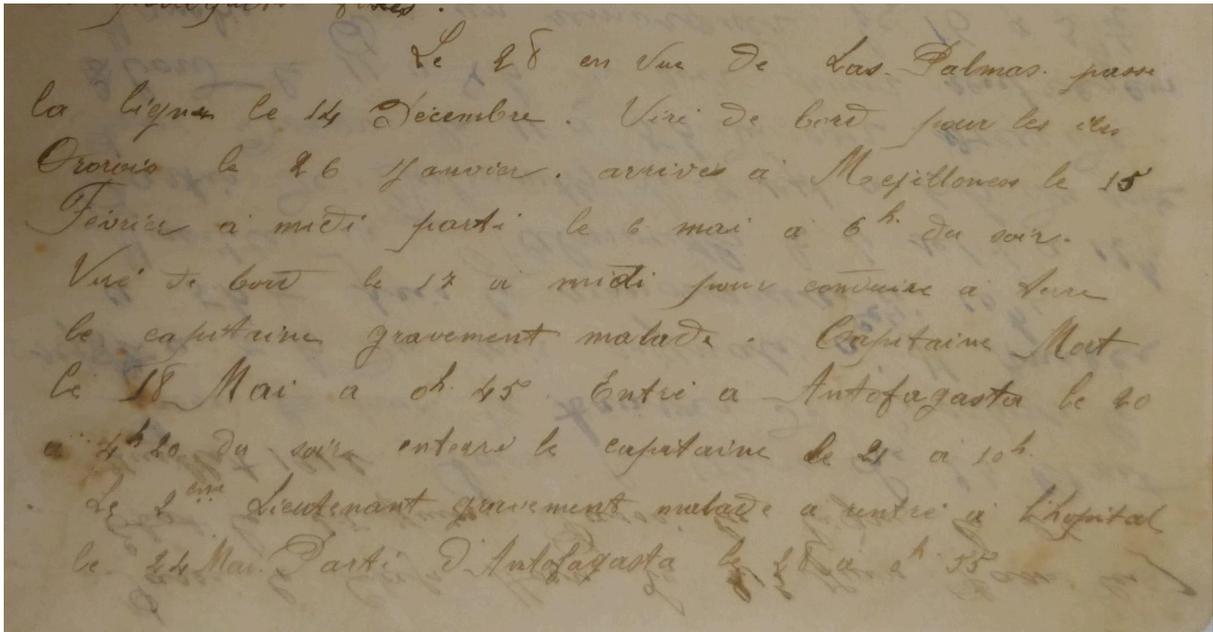
Le *Général Foy* quitte la baie de Cardiff le 1er novembre, pour le Chili.

Avant le départ, Louis Normand a acheté un petit cahier à Barry (Pays de Galles) ; il a noté les étapes de deux grands voyages, celui de 1911/1912 au Chili et celui 1912/1913 en Australie. Il recopie aussi soigneusement des paroles de chansons, et le relevé de ses heures supplémentaires. C'est aussi dans ce cahier que Louis a dessiné le Trois-mâts *Jean Bart* lors de son voyage en Australie. (voir plus bas).

Au retour de ce voyage, le 18 mai 1912, le capitaine meurt. Le navire entre dans le port d'Antofagasta le 20 mai. L'inhumation a lieu le lendemain. Le deuxième lieutenant, gravement malade, est hospitalisé le 24 mai. Le *Général Foy* quitte Antofagasta le 28 mai, passe le Cap Horn le 25 juin et l'équateur le 26 juillet. Il mouille à Falmouth le 4 septembre 1912, arrive à Brack le 20 septembre et Louis Normand est débarqué le 21 septembre, après un voyage de 11 mois et 9 jours.



Le premier extrait de ce petit cahier de bord évoque les péripéties depuis le départ de Dunkerque le 12 octobre 1911, l'escale à Penarth, Barry Dock avant finalement de larguer la remorque le 15 novembre en appareillant avec "les perroquets fixes".



Dans ce deuxième extrait, Louis note la progression du voyage : 28 novembre Les Canaries, "la ligne" (l'équateur) le 14 décembre, arrivée au Chili le 15 février.

Sur cette page Louis évoque la mort du capitaine...

Le 1^{er} décembre 1912, Louis quitte Anvers à bord du *Jean-Bart* pour l'Australie.

Il passe "la ligne" le 7 janvier, les îles Kerguelen le 18 février, croise au large du cap Borda (Australie méridionale). Le 6 mars, le *Jean-Bart* essuie une tempête dans le golfe Spencer. Louis est débarqué pour cause de naufrage¹⁰. Il passe 8 jours à Adélaïde : le certificat de navigation signé à Adélaïde le 11 mars 1913 le qualifie d'excellent gabier et d'excellent timonier. Après un passage de 3 jours sur le *Général de Sonis*, qui subit une deuxième tempête, il est rapatrié sur le navire anglais William Mitchell le 18 mars 1913. Ces longs voyages sont effectués entre ses 22 et ses 25 ans.

¹⁰ Le 6 mars 1913, il arrivait d'Anvers avec 2 200 tonnes de coke et de gueuses de fer, à destination de Wallarow, et se trouvait dans le golfe Spencer lorsqu'il s'échoua sur la côte ouest de l'île Wardang, en mauvaise position. Le 8 mars, le capitaine Le Floch et son équipage évacuèrent le *Jean Bart* à l'exception du lieutenant qui resta à bord. (Extrait du livre d'Henri Picart : La fin des Cap-horniers, Éditions Vilo, Lausanne, 1976)

J. J.

Port of

3. No 6 Jean Bart

Partis Dinvers le 1^{er} Decembre 1912 a 10^h
 du matin. Mouiller a Flazoungue le 1^{er} a
 4^h 30 du soir. Partis le 3 a 8^h du matin
 Larquer le remorqueur a le 6 a 3^h du matin
 Passi Madia le 12
 Passi la ligne le 7 janvier
 Passi les îles Kerguelin le 18 janvier
 atterris au cap Borda le 6 Mars
 Partis a la côte le 6 Mars un soir
 a 8 heures quitte le bord le 9 au matin
 passi 3 jours a bord du Général de Louis
 quitte le Général de Louis le 11 au matin
 pour aller a Adélaïde passi 8 jours
 A Embarkus sur le William Mitchell
 le 18 Mars partit Wullaroo le 29 au matin

Extrait du journal de bord de Louis Normand, dans lequel il détaille son itinéraire lors de son voyage en Australie. Les péripéties de ce voyage dramatique sont évoquées sobrement : par exemple, "partis à la côte un soir le 6 mars (1913) au soir..." Il fait référence à un ouragan qui détruit le navire.



Dessin du *Jean-Bart* par Louis Normand, voyage 1912-1913 vers l'Australie
(source : archives départementales Côtes d'Armor, Fonds Normand, sous série 205 J)



Le quatre-mâts barque *Jacqueline* de la Compagnie Bordes, un navire de la même génération que le *Nord*. Les faux sabords surmontés d'une ligne noire sont une des caractéristiques de la maison Bordes.

(source : Cap-Horniers français. Brigitte et Yvonnick le Coat. Le Chasse-Marée, Éditions Ouest-France)



Photo de Louis Normand, vers 1924 (source : fonds Normand)

La guerre de 14-18

La guerre 14-18 est, comme pour beaucoup, un intermède douloureux dans la vie de Louis Normand : il subit une blessure par balle à la mâchoire. Son frère Léon et son cousin Paul Normand¹¹ décèdent au cours de cette période.



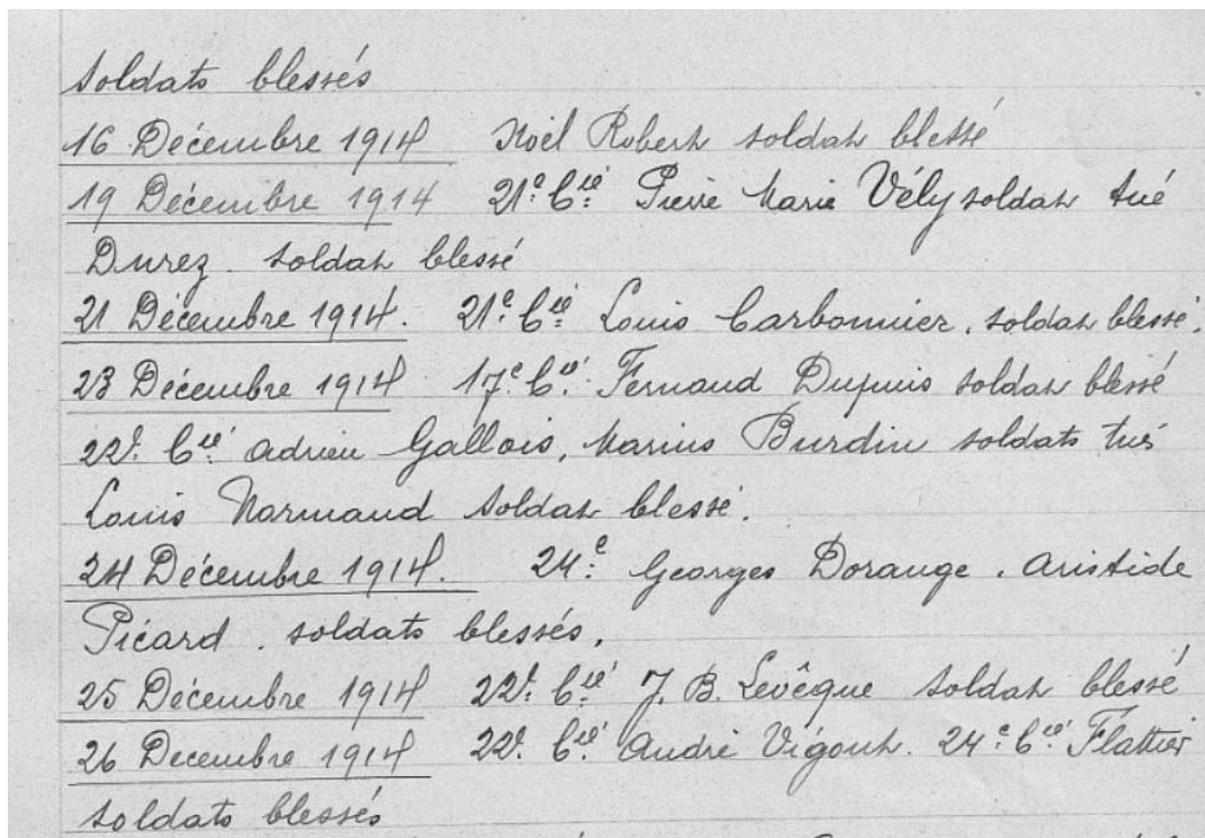
Louis Normand (à gauche sur la photo) n'a ni grade, ni indication de régiment. L'uniforme est sommaire, le képi, la veste et le pantalon sont de différentes couleurs. Les brodequins et les bandes molletières sont en bon état. Les visages peu creusés. Cette photo a, sans doute, été prise au début de la guerre, peut-être même à l'instruction, peu après la mobilisation, en août 1914.

¹¹ Paul-Marie Le Normand, second-maître infirmier, meurt sur le bateau *Madeleine III* coulé au large de Tunis le 6 avril 1918.

La guerre de 1914-1918 se déroule comme suit pour Louis :

- 1^{er} juillet 1914 : il rejoint le front de mer de Cherbourg et est affecté le 1^{er} septembre au 154^{ème} régiment d'infanterie.
- 19 novembre 1914 : il est affecté au 354^{ème} R.I.
- 23 décembre 1914 : il est blessé à Foncquevillers, commune de l'arrondissement d'Arras. Dès octobre 1914, la commune et ses abords sont soumis à des canonnades jugées intenses¹². Dans ce secteur, la deuxième armée allemande a fortifié ses défenses sur la Somme dès octobre 1914. Les première et deuxième positions s'étendent sur plusieurs lignes de tranchées couvertes, reliées par de nombreux boyaux et protégées par des réseaux de barbelés en deux bandes larges de 40 mètres. C'est une véritable organisation en profondeur qui se met en place. Les Allemands ont réussi à creuser des bunkers à 9 mètres en sous-sol, assez vastes pour loger 25 soldats disposant chacun d'un lit et d'une armoire, avec l'éclairage à l'électricité, un système de ventilation et parfois l'eau courante.

Le feuillet ci-dessous indique que Louis Normand se trouve parmi les blessés le 23 décembre 1914, et que deux de ses compagnons d'armes, appartenant à la 22^{ème} compagnie, sont tués.



Extrait du Journal de marche et d'opérations du 354^{ème} régiment d'infanterie pour l'année 1914
(source : Ministère des armées, Mémoires des hommes)

¹² Wikipédia : histoire de la commune de Foncquevillers

- 31 décembre 1914 : il est présent au 354^{ème} régiment d'infanterie.
- 1^{er} trimestre 1915 : il est hospitalisé.
- 11 juillet 1915 : il est décoré de la croix de guerre avec 2 étoiles de bronze.
- 11 janvier 1916 : rejoint le 355^{ème} régiment d'infanterie. Il prend part aux combats de la bataille de la Somme.
- Le 16 mai, il vient bivouaquer au Bois-La-Ville sous Verdun et le 21 mai son régiment se rend à la citadelle de Verdun dans le secteur Nord de l'ouvrage de Thiaumont.
- 9 juillet 1916 : il est cité à l'ordre du régiment.
- 16 novembre 1917 : il devient caporal au 355^{ème} régiment d'infanterie au sein de la 14^{ème} compagnie.
- 27 novembre 1917 : il est remis à la disposition de la marine en tant que quartier-maître de manœuvre.
- 4 février 1918 : il est affecté à la base de Salonique. (Thessalonique)

J'ai reçu 5 lettres de la maison en arrivant ici tout le monde se porte bien. J'ai aussi reçu une de toi adressée à Colay. On me dit que tu patronne un bateau à moteur et je suis très content de te savoir pas trop malheureux. et avec ça tu monte en grade. tant mieux pour toi parceque tu as eu ta part de misère

28 mars 1918 : Léon écrit de Norfolk (États-Unis) à son frère Louis affecté à la base de Salonique (Grèce du Nord) depuis le mois précédent. Les courriers entre les deux frères sont fréquents. Cette lettre de Léon nous renseigne sur la nouvelle guerre de Louis sur le front d'Orient.

- 1^{er} janvier 1919 : il est affecté à la base de Constantinople.
- 24 avril 1919 : il est mis à la disposition du Commandement supérieur de Toulon.
- 2 juillet 1919 : congés libérables, Louis est libéré de ses obligations militaires.

Léon, le jeune frère (1898-1918)

Ses débuts au cabotage en 1913, l'Arvor

Léon a 15 ans lorsqu'il devient inscrit maritime sous le numéro 22680. Il signe, le 17 novembre 1913, la fiche d'inscrit provisoire sous la mention "*le comparant*" avec son père qui, lui, signe sous la mention "*le père consentant*".

Trois ans auparavant, il faisait partie des "Petits chanteurs de Notre Dame"¹³ sous la direction de l'abbé Gabriel Le Coat et de François Bocher, avec Jean-Baptiste Le Calvez (frère jumeau d'Albertine Le Calvez) et vingt garçons de Plounez.



1910 "Les petits chanteurs de Notre Dame" première chorale de Plounez créée par l'Abbé Gabriel Le Coat (en haut 3ème à partir de la droite) et par François Bocher (1er en haut à partir de la gauche). Léon est au rang du milieu (2ème à partir de la gauche) et notre grand-oncle Jean-Baptiste Le Calvez(1er à partir de la droite)

Léon est vite sorti de l'enfance : il est embarqué, de la fin 1913 au mois de mai 1914, à bord du bateau l'Arvor qui effectue du cabotage notamment entre Paimpol, Tréguier et Lannion. Le 2 décembre 1913, il accoste à Binic en provenance de Boulogne. Il profite de cette escale de quatre, cinq jours pour écrire à ses parents :

¹³ Détail dans le dossier "Plounez dans la Grande Guerre", dossier de Jacques et Annie Dervilly sur le site Bevan e Plounez

"Je fais le quart de nuit avec le second mais je m'instruis avec lui, il m'apprend à conduire le vaisseau et il me dit le nom des phares" . Transparaît chez le jeune homme le désir de s'instruire. Il possède son certificat d'études primaires, ce qui pour l'époque est appréciable.

Léon Normand, nouveau cap-hornier dans la famille, matelot sur le *Nord* de la compagnie Bordes

Entre le 15 août 1917 et le 26 septembre 1918, Léon a écrit à ses parents, à son frère aîné Louis et à sa sœur Marie-Joseph. Nous avons quatorze lettres écrites de Bordeaux, de Colon (Panama) et de Norfolk (États-Unis)¹⁴.

- Lettre du 17 septembre 1917, difficultés d'appareiller

Le 17 septembre 1917, il est à bord du quatre-mâts *Nord*, qui se trouve dans l'estuaire de la Gironde au Verdon. Léon n'a pas 20 ans ; il écrit à ses parents que la veille, une tentative d'appareiller a échoué *« le calme est venu et on a été obligé de mouiller et ce matin on nous a fait retourner au mouillage au Verdon à la remorque »*. Plus loin dans cette lettre du 17 septembre il ajoute : *« cela fait deux fois qu'on appareille sans réussir à prendre le large »*.

- Lettre du 25 mars 1918 à Louis

« Je t'annonce notre arrivée ici à Norfolk depuis le 30 mars après une traversée de deux mois et quelques jours de mer. » Il pense rester un mois à Norfolk où il attend de charger du charbon pour le Chili. C'est une jolie navigation.

- Lettre du 9 avril 1918 à ses parents

Il est à Norfolk pour une dizaine de jours et attend de charger du charbon pour aller au Chili. L'extrait de cette lettre nous renseigne sur les conditions de navigation :

¹⁴ Archives départementales 22 op.cit.

Chers parents nous avons encore ici pour
une dizaine de jours à feu près nous chargeons
du charbons pour le Chili. mais je crois que
notre voyage ne sera pas bien long nous devons
faire un voyage à la Remorque nous avons
peut être d'ici à Panama à la voile mais de
là nous sommes toujours certains de être remorqué
jusqu'au Chili il y a des vapeurs qui nous remorquent
il y a beaucoup de vapeurs qui font les mêmes voyages
que nous et il remorquent les voiliers. sans cela

aussi nous mettrions du temps à y aller à cause de
Alizés de Sud. Est. Quand vous recevrez cette lettre
il ne sera plus temps de m'écrire au Chili
vous m'écrirez presque aussitôt à Colon comme
cela en retournant ici j'aurai ces lettres en repassant
le canal. vous m'y écrirez 2 ou 3 lettres seulement
voici l'adresse. qui il faudra mettre. M. Normand
Lion à bord du 4 mats "Nord" au bureau de la
compagnie Transatlantique à Colon

- **Lettre du 31 juillet 1918 à ses Parents (de Colon)**

« Le remorqueur est venu nous prendre au large hier. Nous étions à Panama à midi aujourd'hui. Et nous [ne] serons que tard dans la nuit à Colon. Nous partirons très probablement demain 1^{er} août de Colon pour Norfolk ». Léon donne également des nouvelles des personnes rencontrées : Toussaint Kernaonet, de M. et Mme Perrot et de Martin, d'un jeune homme de Lézardrieux Guillaume Denez, de Jean Moullec.

- **Lettre du 12 septembre 1918**

Dans cette lettre, Léon indique à ses parents que le commissaire de la République à Washington lui a indiqué que « *ce temps passé ici dans les conditions actuelles me serait déduit de la période de service obligatoire* ». En effet, depuis l'entrée en guerre des États-Unis, les navires de la compagnie Bordes ont été réquisitionnés pour participer à l'économie de guerre du côté de l'Entente dans le cadre de la mission Tardieu¹⁵. Les membres de l'équipage du *Nord* sont donc mobilisés dans la Grande Guerre.

- **Lettre du 26 septembre 1918 à Marie-Josèphe**

Léon a adressé, de Norfolk, la photographie ci-dessous à sa sœur Marie-Josèphe par courrier avec le commentaire suivant :

¹⁵Cité dans *Cap-Horniers français*. Brigitte et Yvonnick Le Coat. Le Chasse Marée, Éditions Ouest-France.



Léon Normand prend la pose, en septembre 1918 à Norfolk

“Je me suis fait photographier dernièrement espérant que vous serez tous contents de voir ma physionomie. Je suis bien. (il y a mieux si tu veux mais on paie plus cher). Très chère sœur j'ai acheté, ce voyage ci, un costume propre à peu près pour sortir parce que tu sais bien que l'autre était trop petit et puis il n'était plus propre et c'est avec le neuf que je me suis fait photographier”

Sa fin tragique à 20 ans

Léon Normand décède moins d'un mois après ce courrier. Il est rapatrié en France sur le paquebot *Niagara*. L'acte de décès est dressé à Bordeaux le 21 octobre 1918.

Il était « mobilisé » sur un navire de commerce participant à l'économie de guerre, aurait-il pu obtenir la mention « mort pour la France » ?

Louis poursuit sa carrière maritime sur les paquebots et les cargos à propulsion à vapeur (1920-1936)

La Compagnie Générale Transatlantique à bord des paquebots : *La Touraine*, le *Ville de Paris*, le *Macoris*

La guerre terminée, Louis reprend sa navigation, dans un premier temps à la Compagnie Générale Transatlantique.

Du 4 avril au 13 juillet 1922, il effectue, en qualité de matelot, 3 voyages du Havre à New York sur le paquebot de la compagnie Générale Transatlantique, *La Touraine*. Lors de sa mise en service, *La Touraine* (construit en 1891 aux chantiers de Penhoët) était le plus grand paquebot français en tonnage et le cinquième dans le monde¹⁶. Pour Louis, c'est la fin de la navigation à voile, la propulsion à vapeur se généralise rapidement.

Le *Paris* est un navire luxueux, équipé d'une salle de cinéma. Le 15 juin 1921, il effectue son premier voyage Le Havre-New York. C'est un paquebot transatlantique français, « cousin » du paquebot *France*, de 1912. Fleuron de la Compagnie Générale Transatlantique, le *Paris* brûle et chavire dans le port du Havre le 18 avril 1939. Louis est matelot à bord du *Paris* du 22 juillet 1922 au 12 octobre 1922 : le navire assure pendant cette période le service postal Le Havre-New York, puis de février à avril 1928.

Louis navigue sur le *Macoris* du 29 novembre 1926 au 28 décembre 1927. Le capitaine Lehuede commande le navire. Le *Macoris* dessert la ligne Le Havre-Plymouth-Bordeaux-Pointe-à-Pitre-Cristobal (zone du canal de Panama) et la ligne Saint-Nazaire-Cristobal (Canal de Panama).

La Compagnie Auxiliaire de Navigation

En 1929, Louis quitte la Compagnie Générale Transatlantique pour naviguer à la Compagnie Auxiliaire de Navigation (C.A.N) en tant que cuisinier sur les cargos et les pétroliers.

¹⁶ Ses dimensions correspondaient aux possibilités maximales du Port du Havre, contrainte qui ne disparaîtra pas avant les années 1930. Il fut également le dernier paquebot de la Compagnie à posséder des voiles.



Photo de Louis Normand (à droite au second plan) avec une brigade de cuisine. Étant donné l'importance de cette brigade (5 hommes), on peut imaginer qu'ils se trouvent sur un cargo de grande taille.

L'Arlette et le Monique

L'*Arlette*, construit en 1920 à Bristol, est armé à Rouen le 16 décembre 1928 et est commandé par le capitaine Doublet pour faire du cabotage. Louis est à bord de ce navire du 18 juin au 11 décembre 1929. Puis, le 1^{er} janvier 1930, il effectue un nouvel embarquement sur l'*Arlette* cette fois comme cuisinier, à Rouen. Il est débarqué le 12 mai à Port Talbot (Pays de Galles) pour être hospitalisé. Il souffre d'un ulcère perforé à l'estomac. Le 10 juin, il sort de l'hôpital. Le certificat de l'agent consulaire précise que le capitaine de l'*Arlette* « *n'ayant pas fait l'abandon forfaitaire, les frais de voyage et de nourriture ont été versés à Normand par les représentants des armateurs de ce vapeur et les frais de traitement et d'hospitalisation en France jusqu'à complète guérison resteront à la charge desdits armateurs.* ». Il navigue à nouveau sur l'*Arlette* du 14 août au 22 novembre 1930.

Louis navigue ensuite sur le *Monique* du 3 septembre 1931 au 9 septembre 1932.

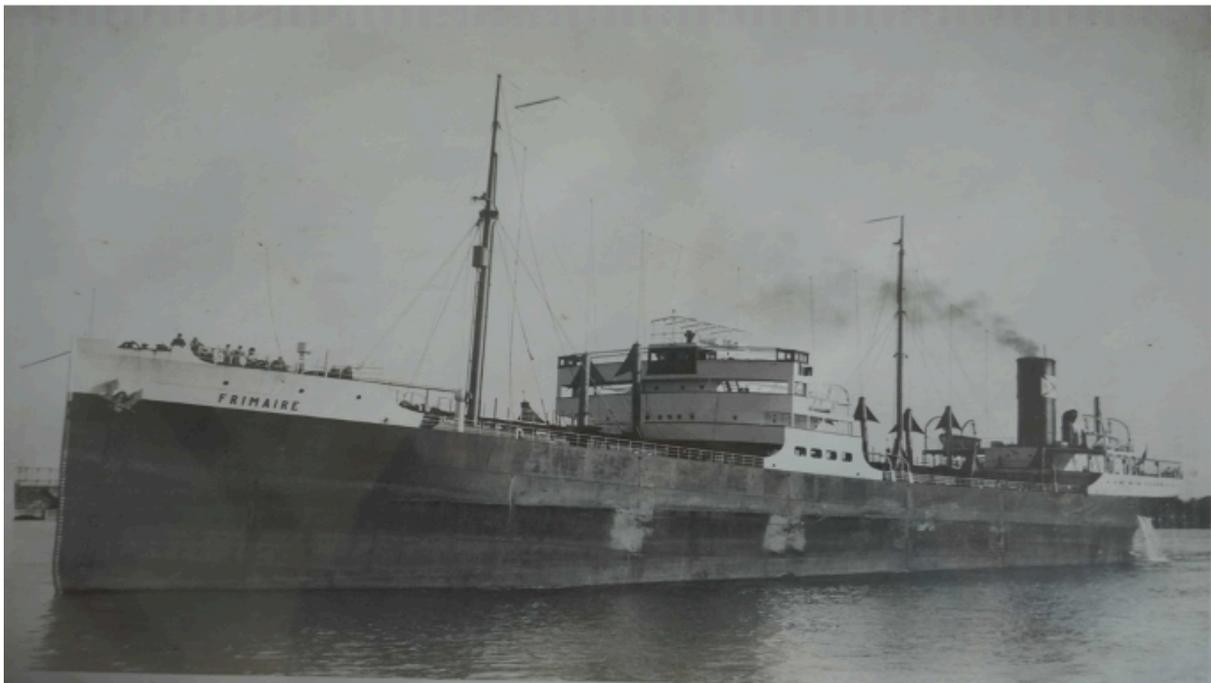
Le Briséis

Les années suivantes, Louis navigue sur le *Briséis* du 29 décembre 1933 au 9 avril 1934 puis du 29 octobre 1934 au 29 novembre 1934.

Le *Briséis* a été construit en 1915. Il est le dernier cargo de la Compagnie Auxiliaire de Navigation, perdu en 1937 : le 1^{er} octobre, le *Briséis*¹⁷ heurte une roche et sombre au large de Guernesey. Les 27 hommes de l'équipage sont sauvés. Ouest Éclair relate le 3 octobre les circonstances de ce naufrage. Le *Briséis*, commandé par le capitaine Lehellidu, transportait une cargaison de vin en provenance d'Oran. Le journal précise le 9 octobre que « *les passages autour de l'île sont rendus très dangereux du fait de la présence sur l'eau de centaines de tonneaux de vin échappés des cales du malheureux cargo* ». Yves-Marie Le Guen, le beau-frère de Louis, faisait partie de l'équipage depuis le 28 mars 1936. La flotte de la compagnie auxiliaire de navigation est complétée par deux navires neufs : le *Nausicaa* et le *Pallas*. S'y ajoutent deux bâtiments de médiocre qualité, l'*Ophélie* et l'*Omphale* sur lequel Yves-Marie Le Guen navigue du 27 octobre 1937 au 18 avril 1939.

La fin de sa navigation sur le *Frimaire*

Louis Normand a navigué sur ce bateau du 8 avril 1935 au 17 février 1936.



Photographie du *Frimaire* (1936), le dernier bateau de Louis Normand.
Collection particulière : fonds Normands (archives familiales)

Le *Frimaire* est un pétrolier, d'une jauge brute¹⁸ de 9 130.36 tonneaux, construit à Hambourg en 1929, qui appartient également à la Compagnie Nationale de Navigation. De 1934 à 1936, il s'approvisionne en pétrole dans le golfe du Mexique,

¹⁷ Ouest Éclair des 2 et 9 octobre 1937

¹⁸ La jauge nette est de 6 717.12 tonneaux et il est muni d'une machine de 3 000 cv.

dans les ports de Tampico au Mexique, de Port Arthur au Texas. Il livre ce pétrole dans le port de Bordeaux (le bec d'Ambès).

L'équipage est composé de 33 hommes avec à leur tête le capitaine Auguste Michel résidant à Ploubazlanec. Louis assure pendant 9 mois et 9 jours le rôle de cuisinier. Tonton Yves¹⁹ est embarqué à partir du 11 juin 1935. Le jeune Le Carrou, né le 5 septembre 1920, est âgé de 15 ans sur la photo ci-dessous. Il tient la bouée de sauvetage portant l'inscription du *Frimaire*.



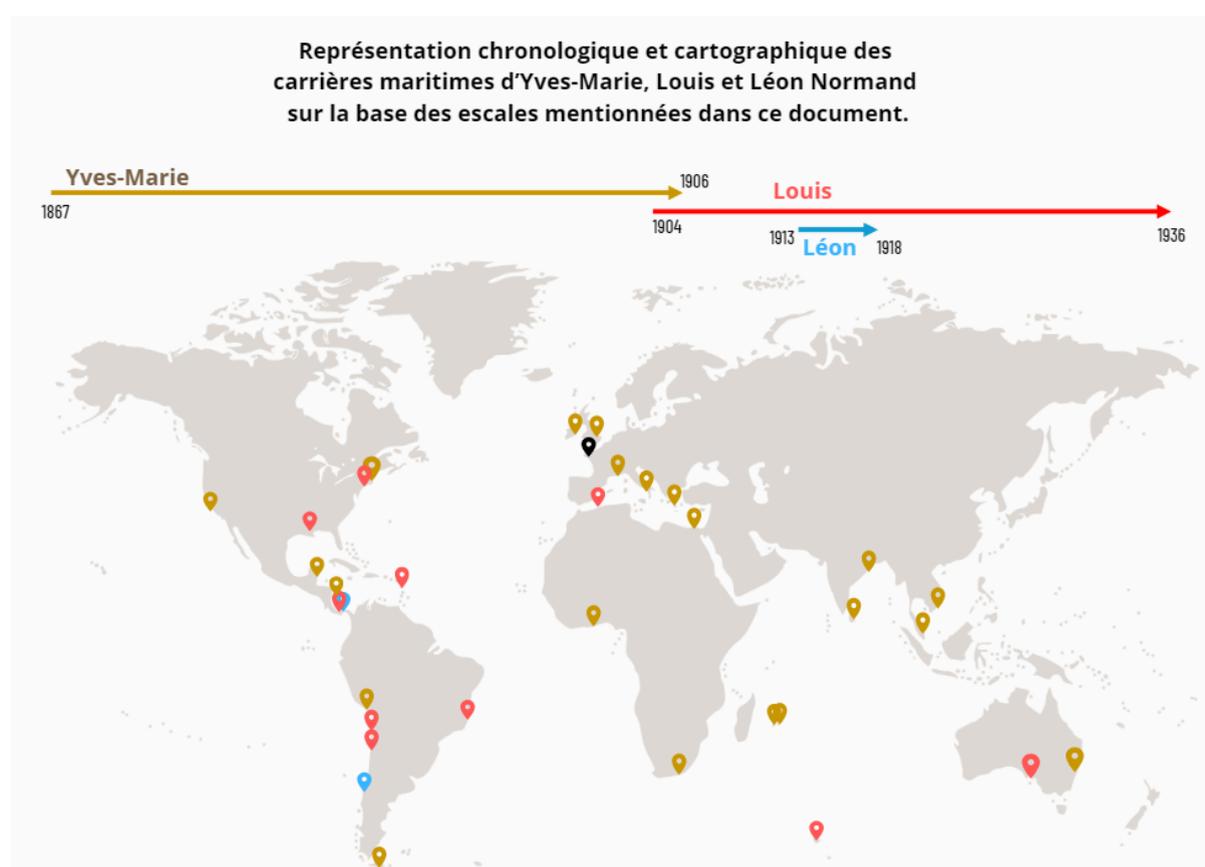
Au dos de la photographie du groupe, notre grand-père demande à notre mère de lui rendre réponse à l'adresse *Texas Oil Company Port Arthur Texas USA*.

Louis est à gauche, bras croisés avec un tablier et un béret. Yves Le Guen, au premier rang, est le 2^{ème} à partir de la gauche.

¹⁹ Yves-Marie Le Guen que nous appelions tonton Yves

Conclusion

Ce récit des événements vécus par nos grands-parents donne un éclairage précieux sur la vie de ces « gens de mer ». Ils ont vécu des situations douloureuses mais ont aussi participé à l'évolution du monde maritime, découvert des paysages et des cultures qui ont certainement nourri leur imagination. C'est un aspect de l'histoire des gens ordinaires que nous révèlent ces archives familiales. La transmission orale a pour nous été très réduite. Nous n'avons connu aucun de ces "gens de mer" à part notre oncle Yves-Marie Le Guen. Heureusement, tous les courriers et les documents étaient conservés religieusement dans la famille. Ils ont été magnifiquement utilisés par Brigitte et Yvonnick Le Coat dans leurs ouvrages *Caps-Horniers français*²⁰ et *Cap Horn une vie, un mythe*²¹ : un grand merci à eux. La plupart de ces documents sont désormais aux Archives Départementales des Côtes d'Armor au Fonds Normand sous série 205 J. Elles sont disponibles pour les générations suivantes.



²⁰ Caps-Horniers français, Le Chasse-Marée. Éditions Ouest-France

²¹ Cap Horn une vie, un mythe. Éditions Frison-Roche, Paris, et le site de l'Association Cap Horn au Long Cours : <http://www.caphorniersfrancais.fr/>