

PRÉSENTATION

– Les protagonistes du carnet

Treize personnes sont citées dans le carnet – qui ont toutes rédigé ou reçu des courriers –, mais deux personnes – Joseph Conan, capitaine et Mathieu Rubin de Rays, armateur sont au centre de la correspondance.

↳ Joseph Conan, capitaine

Joseph Charles Jean Conan naît à Saint-Brieuc¹ le 5 mai 1821 d'un père notaire, et d'une mère, fille d'un orfèvre briochin, Romain Joseph Desury², signataire de l'acte de naissance. L'autre témoin, Charles Conan, son oncle paternel, est marchand.

De l'enfance de Joseph Conan, nous ne connaissons rien. Si l'on en juge d'après son milieu d'origine, on peut raisonnablement supposer qu'il a été scolarisé. Mais jusqu'à quel âge? Jusqu'à quel niveau? Nous ne disposons que de deux indications susceptibles de nous éclairer un peu à ce sujet. D'abord, l'engagement dans la carrière maritime de Joseph Conan est plutôt tardif. Alors que beaucoup de jeunes adolescents embarquaient alors dès l'âge de treize ans comme mousses, lui n'embarque qu'à dix-sept ans comme novice. Un oncle de Joseph Conan, Pierre-Romain Desury, capitaine de terre-neuvier, qui part régulièrement du port du Légué tout proche a peut-

1. La biographie non professionnelle de Joseph Conan a été reconstituée essentiellement à partir des données de l'état civil et des recensements pour la commune de Saint-Brieuc entre 1821 et 1897. Archives départementales des Côtes-d'Armor (Saint-Brieuc) [en ligne].

2. En 1819, Romain Desury, orfèvre, et Marie-Joseph Conan, notaire, figurent sur la liste du jury parmi les 324 personnes de l'arrondissement de Saint-Brieuc qui payent suffisamment d'impôts pour cela. Archives départementales des Côtes-d'Armor, 3 M 16.

être joué un rôle dans la décision prise. Faut-il voir dans ce départ tardif le signe d'une hésitation familiale sur la carrière à envisager? Ou bien Joseph Conan aurait-il commencé d'entreprendre des études au-delà de l'enseignement élémentaire?

L'autre indication dont nous disposons ne va pas dans ce sens. En effet, lorsque, en 1842, le commandant de son navire fait un rapport sur son jeune matelot il note: « bon jeune homme, bon marin, a le désir de bien faire mais a une éducation médiocre ». Et en effet, la lecture de la dictée effectuée à l'occasion de son engagement montre une syntaxe douteuse et une orthographe catastrophique peu compatibles avec une scolarité prolongée³. Il n'est donc pas présomptueux de supposer que Joseph Conan a eu de sérieuses difficultés avec l'école: on peut imaginer un enfant rebelle à l'enseignement ou un élève en difficulté qui ne cherche qu'à fuir les études.

Son premier départ en mer a lieu en avril 1838 quand le trois mâts *Alcide* quitte Le Légué pour la côte de Terre-Neuve. Il est commandé par le capitaine Pierre-Romain Desury. Sur le rôle, Joseph Conan qui va avoir dix-sept ans est mentionné comme novice⁴. Cette campagne inaugurale lui fait découvrir tous les aspects de la grande pêche puisque après la saison de pêche, il repart sur l'*Alcide* qui va vendre sa cargaison en Italie. Il rentre au pays en avril 1839 et repart immédiatement, toujours sur l'*Alcide*, pour une nouvelle campagne en tant qu'habilleur⁵. Le 16 août il est transféré sur le *Diligent*, brick de 131 tonneaux, où il exerce la fonction de lieutenant. Il est bien jeune pour les responsabilités que cela incombe. A-t-il été à la hauteur de la tâche qui lui a été confiée? Avec les réserves inhérentes à l'usage de ce

3. Archives centrales de la marine, dossiers des officiers, Vincennes, CC 7 n° 525/192.

4. Les informations qui concernent la carrière maritime de Joseph Conan proviennent essentiellement des registres matricules, des rôles de désarmement des navires sur lesquels il a navigué et des dossiers des capitaines.

– matricules: Service historique de la marine de Brest, 4 P 3: 64, 71, 84, 140;

– dossier des capitaines: Archives centrales de la marine de Vincennes, CC 4 1834;

– rôles de désarmement: Service historique de la marine de Brest, 4 P 7: 115, 117, 119, 140, 142; 165, 168, 171, 174, 180, 182, 183, 185, 187, 188;

– rôles de désarmement: Service historique de la marine de Toulon, 13 P 9: 118 et 19 P 9: 35;

– rôle de désarmement: Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (Rennes), 4 S 296;

– rôle de désarmement: Archives départementales de Seine-Maritime (Rouen), 6 P 6: 206.

5. Habilleur: il enlève l'arête de la morue qui a été ouverte et décapitée par le décolleur.

genre de document, un rapport du capitaine Rochard⁶ fait à l'issue de la campagne va dans ce sens. En effet, il note l'avoir « toujours distingué tant pour ses capacités que pour sa bonne conduite » et n'avoir « jamais cessé de l'apprécier ». Après un retour par la Méditerranée, Joseph Conan rentre au port du Légué le 23 février 1840.

À 18 ans, il devient matelot et s'engage pour 5 ans, comme volontaire dans la marine de guerre. De cette période de la vie de Joseph Conan, nous ne connaissons que des noms de navires et quelques rapports très succincts de ses supérieurs. Aussi bien sur les bricks *Bisson* et *Griffon* que sur la frégate *La Danaée*, on semble satisfait de sa conduite quoique les termes employés soient d'une grande sobriété. Par ailleurs, il n'est pas fait mention de promotion en grade bien qu'il soit noté dans un rapport du 6 décembre 1842 signé du commandant du *Bisson* que Joseph Conan « a commandé pendant quelque temps un quart comme officier⁷ ».

Au début de 1845, alors que son contrat va bientôt s'achever, le hasard des circonstances va orienter le destin de Joseph Conan.

Alors que le brick marchand *Félix et Jules* de Marseille est à Port-au-Prince, son capitaine, Ferdinand Gibert et son second, Pierre Michel meurent à deux semaines d'intervalle à la fin de l'année 1844. Il n'y a personne à bord en mesure de commander une traversée au long cours pour ramener le navire en Méditerranée. Plusieurs navires de la Royale sont en rade dont le brick *Griffon* sur lequel se trouve Joseph Conan. Le Consul Général de France à Port-au-Prince intervient auprès du capitaine de vaisseau commandant la subdivision navale d'Haïti, commandant de la frégate *Thétis*, afin qu'on trouve quelqu'un capable de reconduire en France le *Félix et Jules*. Joseph Conan est interrogé sur « les principales circonstances relatives à la manœuvre et au pilotage, les relèvements, la manière de débouquer, les variations, pointer la carte, enfin tout ce qui est nécessaire à la conduite du bâtiment ». À l'issue de cet examen, le 13 janvier 1845, à bord de la frégate, les membres de la commission, « après en avoir délibéré, déclarent, à l'unanimité que Monsieur Conan est capable de conduire le *Félix et Jules* à destination ». Le lendemain, Joseph Conan est détaché du *Griffon* pour se mettre aux ordres du Consul Général. Dans les jours qui suivent, il prend contact avec son équipage et appareille pour la Méditerranée. Le *Félix et Jules* arrive à Marseille le 26 mars 1845. Il a mené à bien sa mission. Un

6. Archives centrales de la marine de Vincennes, dossiers des officiers, CC n° 525/192.

7. Archives centrales de la marine de Vincennes, dossiers des officiers, CC n° 525/192.

court rapport du Commissaire à l'Inscription maritime du 8 avril 1845 en fait foi. Joseph Conan se présente alors devant Commissaire général de la marine pour se mettre à sa disposition jusqu'en mai date à laquelle, son contrat rempli, il quitte la marine d'État.

Apte à commander un navire, il lui faut un diplôme : aussi s'inscrit-il sur les listes ouvertes au port de Saint-Servan pour l'examen relatif au grade de capitaine au long cours pour l'année 1847. Il est reçu à l'examen à Saint-Malo le 15 mars 1847 et il choisit de partir à nouveau du port du Légué pour une campagne de grande pêche à Terre-Neuve sur un voilier de l'armateur Villeféron. Il embarque comme second sur un brick de 177 tonneaux, le *Marie*. La saison suivante, probablement satisfait des services de son capitaine, Villeféron lui confie le commandement du *Marie*. Joseph Conan s'engage dans un nouveau type d'expédition. En effet, contrairement aux autres armateurs de Saint-Brieuc qui continuent à expédier leurs morutiers pour la pêche sédentaire dans les havres de la côte de Terre-Neuve, la famille Villeféron va, durant quelques années, envoyer deux ou trois navires pêcher sur les grands bancs de Terre-Neuve et vendre la morue verte⁸ à Bordeaux.

Après avoir commandé *l'Utile*, autre navire de Villeféron, Conan quitte l'armateur en 1853 sans que nous en connaissions la raison. Joseph Conan va alors naviguer sur un navire qui part du port de Pléneuf : Dahouët. Là-bas, un notaire, Jean-Pierre Le Péchon, et un négociant, Matthieu Rubin de Rays se lancent dans l'armement pour la grande pêche à Terre-Neuve. De Ray vient d'acquérir un brick de 217 tonneaux construit en 1846 à Saint-Malo : le *Saint-Brieuc*. Joseph Conan le commandera pendant plus de quatre ans d'avril 1853 à novembre 1857.

La correspondance qui a été retrouvée renvoie à cette période de sa vie professionnelle. Durant ces années, Joseph Conan effectue deux campagnes de pêche à Terre-Neuve : il va vendre ses cargaisons à Marseille et à Gênes comme autrefois. Cependant, des difficultés dues entre autres à la guerre de Crimée, vont l'inciter, lui et son armateur, à tenter des expériences au grand commerce international. Son diplôme de capitaine au long cours l'y autorise. Il va d'abord en Égypte puis deux grands voyages le mènent vers les côtes de l'Amérique du sud. Sa correspondance témoigne des aléas et des hésitations du capitaine et de l'armateur durant une période difficile. Après cette expérience, Joseph Conan pourrait persister et terminer sa carrière dans le grand commerce trans-océanique. Il n'a, en effet, que trente-six ans et pourrait envisager de poursuivre encore longtemps sa carrière dans la marine marchande.

8. Morue verte : morue salée mais non séchée sur les grèves de Terre-Neuve.

Mais cela n'est pas le cas. Le 3 novembre 1857, venant de Montevideo, le *Saint-Brieuc* arrive au Havre pour livrer sa marchandise. Quand, le 19 novembre, il est expédié sur lest vers Dahouët, Joseph Conan n'est plus à bord. Son second, Alexis Barbedienne, a pris le commandement tandis que le lieutenant, Joseph Guinard est passé second. Le rôle de désarmement ne mentionne rien de particulier. Cette étrange fin de voyage pourrait ne pas avoir de signification particulière mais une rupture brutale avec son armateur est tout à fait envisageable. Plus surprenant : les années suivantes, Joseph Conan ne prend aucun commandement ni dans les quartiers de Bretagne ni ailleurs. Que fait Joseph Conan entre 1857 et 1862 ? Ni les registres matricules ni la correspondance ne mentionnent d'activités maritimes et il semblerait bien que le capitaine se soit lancé dans une toute autre activité à moins que l'héritage de ses parents n'ait suffi à assurer son existence. Au demeurant, il réside toujours dans l'habitation familiale de la rue Quinquaine à Saint-Brieuc en compagnie de son frère Romain et de ses deux sœurs Hermine et Marie-Anne. Il se présente encore au recenseur comme capitaine au long cours.

La correspondance maritime de Joseph Conan reprend en janvier 1862. Cette année-là, il souhaite revenir à la grande pêche mais dans des conditions tout à fait différentes. D'abord, il n'est plus question de Terre-Neuve. Depuis 1852, Paimpol s'est lancée dans la pêche à Islande. C'est le succès. Joseph Conan conçoit le projet de participer à l'exploitation de ce nouveau filon. Après avoir pris contact avec un armateur de Paimpol, Aubert Lefeuvre, Joseph Conan emprunte de l'argent à son beau-frère Jean Le Guillouzer (*lettre du 4 février 1862*), puis se rend au port d'Ars-en-Ré. C'est là-bas qu'il trouve l'occasion convenable pour les deux associés : une goélette de 72 tonneaux construite en 1857 qui a jusqu'alors servi au cabotage (*lettre du 31 janvier 1862*). L'affaire est conclue et en mars 1862, après quelques travaux, le navire est convoyé jusqu'à Paimpol. Le 2 avril, la *Auguste et Marie* cingle vers les côtes d'Islande.

Au large de l'Islande, Joseph Conan envoie une dernière lettre à son associé par l'intermédiaire d'un chasseur⁹ puis sa correspondance s'arrête brutalement. Les deux saisons de pêche terminées, le navire rentre à Paimpol le 1^{er} octobre. Aussitôt après, il est armé pour le cabotage. Joseph Conan est sur le rôle d'armement en tant que capitaine mais est débarqué et payé presque immédiatement : le 8 octobre. Un autre capitaine prend le commandement.

9. Chasseur : c'est un navire dont le rôle est d'aller chercher les morues pêchées durant la première période de pêche (à Islande). Il transporte aussi du sel, divers matériaux et du courrier.

Il est probable que cette nouvelle expérience de Joseph Conan s'est soldée, elle aussi, par un échec. Pour des raisons qu'il ne précise pas dans une lettre qu'il lui envoie, son armateur¹⁰ lui fait savoir qu'il est très mécontent de lui. En tout cas, la tentative à Islande se termine, elle aussi, brutalement. Le capitaine est congédié et remplacé au commandement de la goélette *Auguste et Marie*. Il ne réembarquera plus. Le matricule des capitaines indique qu'il cesse toutes fonctions le 20 février 1865.

À l'Inscription Maritime, il n'est, dès lors, plus question de Joseph Conan. Il ne réapparaît en tant que professionnel qu'en 1873. Le brick *Alfred* ayant subi des avaries importantes dans le port du Légué, le capitaine est cité comme expert par le Tribunal de Commerce de Saint-Brieuc. Ensuite, il n'est plus question de lui. L'ex capitaine ne mentionne plus sa profession au recenseur.

Joseph Conan s'installe pour une longue retraite dans sa maison de Saint-Brieuc. Il faut attendre le recensement de 1881 pour qu'enfin il mentionne à nouveau son grade de capitaine au long cours. En 1897, il est admis à l'hospice de Lehon où il meurt le 9 juillet.

↳ Mathieu Rubin de Rays, armateur

Mathieu Rubin de Rays naît en septembre 1793 à Dinan¹¹. Ses parents, Augustin Rubin de Rays et Hélène de Gennes sont de petits nobles résidant à Dinan jusqu'au décès du père de famille en 1815. L'acte de décès d'Augustin le mentionne comme propriétaire mais nous ne connaissons pas l'ampleur de ses possessions. Une indication nous induit à penser qu'elles n'étaient pas très importantes. En effet, si cinq ans plus tard, en 1820, son fils aîné Augustin figure sur la liste du jury, il n'apparaît que sur la liste supplémentaire pour des terres possédées dans les Côtes-du-Nord et en Ille-et-Vilaine. En outre, ni lui ni ses frères et sœurs ne figurent sur les listes des années suivantes.

Un acte d'état civil daté de 1827 est l'occasion de constater l'attachement des Rubin de Rays à leur titre et à la monarchie. Mathieu est alors officier à la Garde Royale. Lui et sa jeune sœur Marie-Joseph, appuyés par leurs frères

¹⁰. Cette lettre ne fait pas partir intégrante du carnet car elle n'a pas été recopiée. Il s'agit de l'original du courrier rédigé par l'armateur Aubert-Lefevre en mai 1862 qui a été glissé entre deux pages du document.

¹¹. La biographie de Mathieu Rubin de Rays a été reconstituée essentiellement à partir des données de l'état civil et des recensements pour les communes de Dinan, Evran et Pléneuf entre 1793 et 1880. Archives départementales des Côtes-d'Armor (Saint-Brieuc), [en ligne].

et sœurs réclament et obtiennent la rectification de leurs actes de naissance : ils se nommeront dorénavant Rubin *de Rays* comme leurs parents et frères et sœurs aînés.

En 1837, Mathieu Rubin de Rays se marie avec Henriette Lenormand de Lourmel. Cette dernière appartient à une grande famille dont plusieurs représentants résident aux environs de Pléneuf et sont aisés. Ainsi, un des témoins, l'oncle François est-il un riche propriétaire¹² terrien résidant à Planguenoual, une commune limitrophe de Pléneuf. Le couple s'installe à Evran au domaine de La Métrie, en compagnie des frères et sœurs de Mathieu. C'est là que naîtront leurs deux premières filles. Malgré sa résidence terrienne, et peut-être influencé par sa belle famille, Mathieu Rubin de Rays montre, dès 1837, son intérêt pour les activités maritimes en acquérant une grosse chaloupe pour la pêche côtière. C'est à ce moment aussi qu'il abandonne définitivement la carrière militaire.

Nouvelle étape en 1839 : il achète une goélette de 42 tonneaux destinée au cabotage. Il conservera du reste la *Jeune Marie* – qui porte le nom de son aînée –, jusqu'à la fin de sa carrière d'armateur. Pour être au plus près de ses activités, il va alors s'installer avec sa famille à Pléneuf où on les retrouve au recensement de 1841.

En août 1846, Rubin de Rays devient conseiller municipal et jure, à cette occasion, fidélité au Roi de Français. En avril 1847, il entame une nouvelle carrière. Il devient armateur à la grande pêche en envoyant deux grands navires à Terre-Neuve : les bricks *Saint-Brieuc* et *Marie-Victoire*. La même année, le notaire Jean-Pierre Le Péchon, de Pléneuf lui aussi, arme également deux unités pour la grande pêche, la *Reine des anges* et la *Philoména*. Pour les deux armateurs néophytes c'est une période favorable. L'un et l'autre sont d'ailleurs des notables établis qui seront régulièrement conseillers municipaux. Ils sont très conscients de leur importance économique et ce n'est pas un hasard si en 1851, une séance du conseil municipal déclare, sous leur impulsion, l'armement local comme « source de bien-être pour la commune ».

Les deux armateurs sont donc collègues au sein du conseil municipal. On ne connaît rien de l'état de leurs relations à l'arrivée de Rubin de Rays. Ce qui est certain, c'est que, par la suite, il y a eu compétition entre les deux armateurs qui se livrent pendant plusieurs années à une course-poursuite¹³

12. Archives départementales des Côtes-d'Armor, liste du jury, deuxième arrondissement, pour les années 1843, 1844, 1845 ; 3 M 20.

13. Les flottes des deux armateurs durant cette période ont été établies grâce aux registres d'armement et de désarmement du quartier de Saint-Brieuc. Jean-Pierre

concernant le nombre de leurs navires et leur tonnage. Par la suite, une rivalité et même une mésentente de plus en plus véhémentes vont s'installer. Des causes économiques politiques ou personnelles, il est difficile de faire la part. Toujours est-il qu'une franche hostilité s'installe qui culmine lorsque Rubin de Rays devient maire.

Mathieu Rubin de Rays est, de fait, un notable de Pléneuf. Nous ne disposons pas d'indications sur ses positions face aux événements de 1848 et au rétablissement de l'Empire. On imagine mal Rubin de Rays en bonapartiste. Toutefois, il semble s'adapter très bien aux nouvelles circonstances. À tel point qu'il se trouve, en août 1854, sous le Second Empire, nommé maire de sa commune par le préfet. Cette nomination provoque de graves remous au sein d'un conseil où les affrontements entre conservateurs et progressistes sont alors très virulents. Ainsi, Jean-Pierre Le Péchon, conseiller lui aussi, écrit aussitôt au préfet pour protester contre cette promotion. Ses idées de progrès, écrit-il, ne coïncideront jamais avec celles de Monsieur de Rays¹⁴. C'est, semble-t-il, un baroud d'honneur. En tout cas, il n'est pas entendu et démissionne. C'est donc avec un personnage localement très important, armateur et maire, que Joseph Conan, capitaine du *Saint-Brieuc* entreprend sa correspondance.

En 1857, l'année où Joseph Conan cesse toute collaboration avec Mathieu de Rays, celui-ci, pour des raisons de politique locale est mis en minorité par son conseil¹⁵ de Pléneuf. Il se voit dans l'obligation de démissionner de son poste de maire. Le préfet est alors contraint de le remplacer par Jacques Barbedienne. C'est la fin de l'aventure politique de Mathieu Rubin de Rays.

Son aventure maritime ne va pas tarder à cesser elle aussi. Pendant quelques années, Mathieu Rubin de Rays reste cependant à Pléneuf pour s'occuper de son armement. Au début des années soixante, après les décès de son épouse et de ses deux sœurs, il cède ses navires puis se retire définitivement en ses terres d'Evran en compagnie de sa fille cadette. Il décède à La Métrie le 22 février 1880.

Le Péchon conservera une petite longueur d'avance. Signe de sa réussite, il s'offrira en 1860 un petit navire de plaisance.

14. Archives départementales des Côtes-d'Armor, 3 M 413.

15. Mathieu Rubin de Rays s'oppose formellement à la construction d'une nouvelle école de garçons pour remplacer l'ancienne vétuste et trop petite. Archives départementales des Côtes-d'Armor, 3 M 413.

– L'économie de pêche de la côte nord bretonne

↳ La grande pêche

Si on consulte les registres d'armement des quartiers maritimes de la Bretagne nord, on voit bien que, pour l'administration de l'Inscription Maritime, il n'y avait pas d'ambiguïtés sur les catégories d'armement à la pêche. Pour la petite pêche, sont armées des embarcations jaugeant moins de dix tonneaux de jauge, non pontées et destinées à la pêche côtière au poisson frais. Les grands navires pontés pour des destinations lointaines sont voués en revanche à la grande pêche¹⁶. Les premiers sortent en général à la journée pour pêcher en quantités modestes du poisson consommé localement ; les seconds s'absentent plusieurs mois recherchant des morues prélevées en quantités industrielles et destinées à être vendues loin des ports d'attache. La grande pêche était donc grande par les distances, les tonnages des navires concernés et les quantités de poissons pêchés. En Bretagne nord, à cette époque, il n'existait donc nulle situation intermédiaire. La grande pêche se faisait à Terre-Neuve ou à Islande tandis que la petite pêche se pratiquait dans la Manche tout près des côtes.

Lorsque Joseph Conan entre au service de Matthieu Rubin de Rays, la grande pêche à Terre-Neuve est en pleine expansion en Bretagne nord : à Saint-Malo, mais aussi dans les ports plus modestes du quartier maritime de Saint-Brieuc. À Portrieux, Binic, Dahouët et au Légué, les armements sont florissants. De là, partent chaque printemps de nombreux voiliers vers Terre-Neuve. Si cette grande île et ses parages est encore la destination exclusive de la grande pêche morutière bretonne, on y pratique de concert la pêche sédentaire et la pêche sur les bancs. Les armateurs de la Baie de Saint-Brieuc, très attachés à la pêche sédentaire, envoient très peu de navires sur les grands bancs. À Saint-Malo, en revanche, on n'avait pas rompu avec une tradition très ancienne. Les armateurs malouins expédiaient encore la majorité de leurs navires vers les havres mais un tiers de ces unités étaient tout de même envoyées vers les bancs. À Saint-Brieuc, seul l'armateur Villeféron avait expédié, à partir du milieu des années quarante, deux ou trois unités pratiquer la pêche à la ligne de fond. Le jeune capitaine Conan avait d'ailleurs participé à cette tentative de 1848 à 1850 en commandant les bricks *Marie* et *Utile*.

¹⁶. Les rôles d'armement précisent les destinations : côte ouest de Terre-Neuve, côte est de Terre-Neuve, bancs de Terre-Neuve.

Vers 1850, dans les havres de Terre-Neuve, si quelques problèmes se profilent à l'horizon, globalement, les choses vont bien. Après la chute du Premier Empire et jusqu'au milieu du siècle, malgré quelques fluctuations, la grande pêche à Terre-Neuve n'avait fait que progresser. Les « chauffauds¹⁷ » sont alors nombreux et les havres restent très occupés sur les côtes du Petit Nord au printemps et en été. Les navires armés par les Bretons sont de plus en plus nombreux et les tonnages croissent dans les mêmes proportions. En 1852, l'année précédant l'engagement de Joseph Conan auprès de Rubin de Rays, des records ont été battus.

Durant cette dernière campagne, Saint-Malo a armé 91 navires pour la grande pêche tandis que les ports de la Baie de Saint-Brieuc en ont armé 75. En moyenne, entre 1848 et 1851, les ports de Portrieux, Binic, Dahouët et du Légué ont expédié 71 navires à Terre-Neuve chaque année. Durant la même période Saint-Malo en a expédié 64. Quant au port de Paimpol où la pêche à Islande n'a pas encore commencé, il ne pratique la grande pêche qu'à un niveau confidentiel. Cette année-là, il n'arme que trois navires pour la pêche à Terre-Neuve : ce sera tout de même un record pour cette destination. Ces chiffres exceptionnels sont sans doute l'effet de la loi de 1851 qui instaure une prime à la grande pêche au profit surtout de la pêche sédentaire.

Lorsque, en 1853, Joseph Conan part pour Terre-Neuve à bord du *Saint-Brieuc* de Rubin de Rays, peut-être n'a-t-il pas entendu parler du démarrage de la pêche à Islande à Paimpol. Pourtant, moins de dix ans plus tard, en quête d'une nouvelle carrière et renonçant à Terre-Neuve, il tente lui aussi de participer à ce nouveau type de pêche en pleine expansion. Le Second Empire fut, en effet, une période de bouleversements pour la grande pêche dans son ensemble. En ce qui concerne la Bretagne, à la veille de la guerre de 1870, cette activité était globalement à peu près aussi prospère que vingt ans auparavant mais elle avait subi des mutations considérables. Les ports de la Baie de Saint-Brieuc s'étaient effacés au profit de Paimpol et de Saint-Malo. La pêche sédentaire à Terre-Neuve, sans avoir disparu totalement, s'était effondrée tandis que la pêche sur les grands bancs avait pris un nouvel essor. Quant à la pêche à Islande, elle était également en pleine expansion surtout à partir de Paimpol. Que s'était-il passé dans l'intervalle ?

↳ L'impact de la guerre de Crimée

La correspondance entre Joseph Conan et son armateur Rubin de Rays a été écrite *grosso modo* durant la guerre de Crimée. Le capitaine en

17. Chauffaud : sorte de Wharf en bois surmonté d'installations où l'on préparait la morue débarquée à l'autre extrémité.

témoigne en particulier lorsqu'il relate à son armateur les difficultés qu'il a pour conserver les hommes de son équipage menacés de levée dans chaque port français. Les premières levées d'hommes eurent lieu en 1853 après que l'empire Ottoman eut été attaqué par la Russie. Cependant, ce n'est qu'à partir de la campagne de 1854 qu'elles deviennent importantes. La Bretagne fut évidemment très touchée. D'autant plus que si dans un premier temps, pour ne pas trop affecter le commerce maritime, les autorités de l'Inscription Maritime évitèrent dans la mesure du possible, de lever des marins en cours de contrat à leur arrivée dans un port français, ils n'hésitaient par contre pas à recruter les doubles actifs « cultivateurs-pêcheurs » qui n'embarquaient pas en mer d'octobre en avril.

Pour des raisons économiques évidentes, les armateurs ne pouvaient, bien entendu, se permettre de laisser de trop nombreux navires longtemps désarmés. Il fallait continuer à rentabiliser le matériel. Il restait donc aux armateurs une possibilité : réarmer certains morutiers pour le commerce. Cela ne nécessitait pas, en effet, l'enrôlement d'équipages trop nombreux. C'est effectivement ce qui se passa au quartier de Saint-Brieuc par exemple où, pendant la période de guerre, on reconvertit une partie des navires en les armant au cabotage ou au long cours. Cependant, cette reconversion partielle se fit avec des tâtonnements d'autant plus que le commerce maritime était en pleine mutation. La solution la plus simple consista à reprendre, le printemps et l'été, les circuits de cabotage traditionnels d'hiver et d'automne. Ainsi, vit-on, à la belle saison, des ex-morutiers transporter du vin et de l'huile, entre Méditerranée et Bretagne et de l'avoine dans le sens inverse. De plus, à une période où les besoins en charbon augmentaient, il n'y eut pas de difficultés pour trouver des frets à partir du Pays de Galles¹⁸.

Mais c'est la guerre et il y a d'autres opportunités. Ainsi, certains navires marchands sont affrétés voire réquisitionnés pour transporter matériels et vivres mais aussi chevaux et hommes de troupe vers la Mer Noire. C'est un moyen efficace pour éviter la levée de matelots embarqués. Joseph Conan, par exemple, espère bien en janvier 1855 « charger pour le gouvernement » (*lettre du 26 janvier*) mais il n'y parvient pas. Par contre, la même année, le *Concorde* et le *Boréal* de l'armement briochin Sébert, habituellement armés pour Terre-Neuve vont à Swansea prendre du charbon. L'un ira livrer sa cargaison à Constantinople l'autre à Gallipoli. Cette manne se révèle toutefois insuffisante pour compenser totalement le surcroît de disponibilité de

18. J.-M. Auffray, « Entre grande pêche et commerce, la reconversion des armements bretons sous le Second empire », *ABPO*, 117, décembre 2010, p. 165-194.

nombreux navires. Il faut trouver d'autres solutions. Cela devient d'autant plus urgent que bientôt l'armée ne fait plus appel à la marine de commerce pour transporter troupes et matériel et qu'on commence effectivement à lever des marins embarqués en cours de contrat.

Pour éviter qu'on leur prenne leurs matelots, certains capitaines, encouragés par leurs armateurs, comptent sur la prévarication. C'est ainsi que Joseph Conan relate à Rubin de Rays, sans trop d'état d'âme, comment il use de ce procédé en 1855 à Marseille (*lettre du 7 mars*). Sollicité par un employé de l'Inscription Maritime, il parvient, moyennant le paiement d'une somme d'argent, à conserver son équipage pour aller en Méditerranée orientale. À son retour d'Alexandrie, contrairement à ses espoirs, la guerre n'est toujours pas terminée et il ne peut réitérer. Comme d'autres capitaines, Joseph Conan est obligé de se séparer de certains de ses hommes et d'engager sur place des matelots plus âgés qui n'ont nullement l'intention d'aller à Terre-Neuve. Il lui faut maintenant trouver d'autres solutions.

Pour échapper à la pression des autorités, le mieux ne serait-il pas d'entreprendre une très longue campagne au grand cabotage ou au long cours ? Cette solution est adoptée par quelques armateurs briochins. Des navires sont expédiés en Baltique ou en Méditerranée orientale. Quant aux voyages commerciaux au long cours, ils sont nettement préférables eu égard au but poursuivi. Mais en pratique, ils ne sont pas fréquents. En effet, pour les entreprendre, il fallait que les armateurs disposent de capitaines titulaires du diplôme de capitaine au long cours. Or, la plupart des capitaines à la grande pêche ne disposaient alors que du diplôme de maître de cabotage qui ne les autorisait pas à commander pour de tels voyages. Par conséquent, dans le quartier de Saint-Brieuc, ils furent rares à entreprendre comme Joseph Conan de grandes expéditions commerciales transatlantiques. Ce dernier, après deux grandes expéditions en Amérique du Sud, interrompt sa nouvelle carrière en 1857 lorsque cessèrent les séquelles de la guerre de Crimée. Rapidement, après la fin des hostilités, de nombreux marins furent libérés et purent rejoindre leurs quartiers bretons.

La guerre eut donc pour conséquence l'amorce d'une décreue du nombre des navires expédiés pour la pêche à la morue à Terre-Neuve. En moyenne, entre 1852 et 1856, pour les quartiers de Binic, Saint-Brieuc et Saint-Malo, elle est de l'ordre de 50 %¹⁹. Les affrontements directs cessent à la fin de 1855 mais il faut attendre la campagne de 1857, après la signature du traité de paix de 1856, pour que le niveau de l'armement pour Terre-Neuve rede-vienne normal.

19. J.-M. Auffray, loc. cit.

↳ Crise de la grande pêche

À la fin des années cinquante et au début des années soixante, la grande pêche reprit en Bretagne son activité normale. Au début des années 1860, le nombre des navires expédiés à Terre-Neuve par les quartiers morutiers bretons était très proche de celui du début des années cinquante. Tout semblait reparti comme avant. En y regardant de plus près, ce n'était pas tout à fait le cas. Ainsi, au quartier de Saint-Brieuc, on voit des armements anciens disparaître tandis que d'autres expérimentent des trajets de retour atypiques. C'est que les frets de retours de Méditerranée sont de moins en moins intéressants au point que la plupart des trajets Méditerranée-Manche se font maintenant avec des cargaisons de sel destinées aux campagnes de pêche suivantes. Autre symptôme : à la fin des campagnes de pêche, la proportion des navires expédiés en Méditerranée diminue tandis que les retours directs en Bretagne augmentent.

Cette évolution est à mettre en rapport avec la crise de la pêche sédentaire clairement déclarée à partir de 1862. Entre 1862 et 1870, à Binic, Saint-Brieuc et Saint-Malo le nombre des navires expédiés dans les havres de la côte de Terre-Neuve s'effondre. En moins de dix ans, ce nombre est divisé par deux. L'expédition française au Mexique contemporaine du début de la crise, n'en est pas la cause puisque, lorsqu'elle sera terminée, le niveau des armements pour la grande pêche sédentaire ne se rétablira pas. Les causes sont plus profondes et multiples.

Les campagnes de pêche de 1863 et de 1864 furent particulièrement mauvaises alors que le débarquement à Vera Cruz inquiétait les armateurs échaudés par le précédent de la guerre de Crimée. Au quartier de Saint-Brieuc, quelques navires sont expédiés au commerce mais leur nombre ne compense pas du tout cette fois celui des morutiers désarmés définitivement. C'est qu'en France, d'importantes mutations sont en cours qui vont révéler les faiblesses du système de la pêche sédentaire.

Ce système était construit autour d'un produit, la morue sèche, et d'un marché, essentiellement Marseille. Outre les problèmes qui perdurent à Terre-Neuve, il va subir les conséquences du développement du réseau des chemins de fer en France puisque Saint-Malo et Saint-Brieuc sont reliés au réseau national en 1862 et 1863. La pêche, grande ou petite, en bénéficie ou en pâtit. La pêche au poisson frais sera, au XIX^e siècle, la principale bénéficiaire de l'expansion du réseau ferré. Dans le quartier de Saint-Brieuc, le nombre de bateaux armés pour la petite pêche va croître considérablement. La morue verte qui se conserve moins bien que la morue séchée pourra aussi, éventuellement, être transportée rapidement vers l'intérieur. Pour la morue

sèche par contre, le transport rapide ne présente pas beaucoup d'intérêt. En outre, une fois les ports de la Méditerranée reliés par chemin de fer à Paris et aux ports de la Manche, il devient de plus en plus difficile, pour les morutiers, de trouver des frets de retour de Méditerranée qui soient intéressants. De plus, à cette époque, des sécheries de plus en plus nombreuses sont installées sur la côte atlantique et, en particulier, à Bordeaux. Dès lors, les sécheries de Terre-Neuve n'ont plus guère de raisons de se maintenir.

Pour certains armateurs, la solution vient de Paimpol où on n'avait que très peu pratiqué la grande pêche à Terre-Neuve et où on se met à expédier des voiliers pour la pêche errante à Islande. Ce n'est donc pas un hasard si Joseph Conan entreprend une nouvelle carrière en 1862 à Paimpol. Avec le temps, les problèmes à Terre-Neuve prenant de l'ampleur, la pêche à Islande finit par faire plus d'adeptes, mais seulement dans certains ports voisins de Paimpol : dans le quartier de Binic, l'effondrement de la pêche sédentaire à Terre-Neuve s'est accompagné d'un essor presque équivalent de la pêche à Islande. À Dahouët, on expédie également des navires à Islande. C'est ce que fait le concurrent de Rubin de Rays, Jean-Pierre Le Péchon puis deux négociants – Grandpré et Carfantan – qui se lancent à leur tour dans cette activité. Au total, en cette année 1862, Dahouët envoie sept navires à Islande. À Saint-Malo, autre cas de figure, la diminution de cette pêche a été compensée par une augmentation des expéditions sur les grands bancs de Terre-Neuve. On y a également fait, durant quelques années, quelques expéditions pour l'Islande mais l'expérience ne s'est pas prolongée.

Le cas du quartier de Saint-Brieuc est complexe. Tandis que le petit port de Dahouët d'où était parti Joseph Conan abandonnait progressivement Terre-Neuve et effectuait une reconversion pour la pêche à Islande, les choses se passaient différemment au port voisin du Légué. Là aussi il y eut quelques tentatives à Islande mais, comme à Saint-Malo, cela ne dura pas. On tenta de s'accrocher désespérément à un type de pêche manifestement en voie d'extinction. Là comme ailleurs, la chute de la pêche sédentaire se poursuivit après 1870. Durant les années suivantes, à Saint-Brieuc, certains armateurs qui ont subsisté malgré la crise tentent une voie de sortie différente. Quelques bricks et trois-mâts sont définitivement affectés au commerce. Mais certains de ces bâtiments ne fréquentent guère plus le Légué.

Quant aux armateurs de Pléneuf, ils semblent avoir pleinement conscience des problèmes de fond qui vont affecter la grande pêche. Ils ne sont pas dupes de l'apparente reprise de l'après-guerre de Crimée. Aussitôt après celle-ci, à la fin des années cinquante, ils engagent leurs reconversions, et elle est en grande partie effectuée avant la crise des années 1862-1864. Mathieu Rubin

de Rays, quant à lui, vend tous ses navires en état de naviguer et abandonne l'armement juste avant les manifestations aiguës de la crise, en 1862. Certes, il commence à avoir un âge un peu avancé, mais on peut voir aussi dans son abandon, la manifestation d'une grande perspicacité.

Le carnet des correspondances²⁰

↳ La source

Du 27 avril 1853 au 26 mai 1862, le capitaine Conan a recopié dans un cahier les lettres adressées à divers interlocuteurs au cours de ses voyages en mer. Cette correspondance représente 118 lettres recopiées sur 100 pages. Aucune réponse à ces courriers n'est retranscrite dans le carnet et un seul courrier, rédigé sur une feuille volante par un armateur est glissé entre les pages.

Le principal destinataire est de loin son armateur Mathieu Rubin de Rays de Pléneuf à qui il adresse 107 lettres entre le 27 avril 1853 au 3 novembre 1857. Les onze autres courriers rédigés dans la même période ont concerné divers capitaines, courtiers et négociants²¹. Cet ensemble compose la première partie du carnet.

Si les courriers débutent lors d'une campagne de pêche à Terre-Neuve, la correspondance concerne principalement les pérégrinations et négociations commerciales réalisées dans le contexte particulier de la guerre de Crimée. Aussi la fréquence des échanges est-elle irrégulière, car si lors des tractations commerciales, les décisions à prendre nécessitent une correspondance suivie entre un capitaine et son armateur, la pêche à Terre-Neuve ne requiert rien de tel : le capitaine se contente de faire parvenir trois ou quatre lettres d'information à son armateur pendant la saison de pêche lorsqu'un navire de passage repart pour la France.

À la quatre-vingt-quinzième page débute la seconde partie des échanges qui n'a pas l'ampleur de la première. En effet ils ne durent que du 31 janvier 1862 au 24 mai 186 : 4 mois donc. Ils n'occupent que 10 pages du carnet. Joseph Conan prépare alors une expédition à Islande qu'il va effectuer sur un navire dont il acquiert une part. Il recopie alors les courriers qu'il envoie à son associé armateur à Paimpol, Aubert-Lefevre (10 lettres), à son beau-frère, Jean Le Guillouzer, vérificateur des douanes (3 lettres) et à un autre interlocuteur (1 lettre).

À la fin du carnet pris tête-bêche, trente-neuf pages sont recouvertes de comptes commencés le 19 juin 1853 et achevés le 14 décembre 1857.

²⁰. Arch. mun. de Saint-Brieuc, 10 Z 5, correspondance du capitaine Joseph Conan.

²¹. Voir la liste des destinataires en annexe.

Conan note de façon irrégulière sur ce cahier les montants des dépenses réalisées au cours des campagnes ainsi que les recettes en tentant parfois quelques bilans comptables.

↳ Un témoignage : capitaine, un métier complexe

Nous ne saurons sans doute jamais qui était vraiment Joseph Conan. Presque tout de sa vie intime nous échappe. Il ne nous a rien laissé qui puisse nous éclairer sur ses joies, ses désirs, ses rêves, ses sentiments. Nulle trace non plus de ses options politiques ou religieuses. Ce qui ressort de sa personnalité ne nous apparaît qu'au travers d'un filtre très sélectif : une correspondance professionnelle dont il a voulu probablement garder des traces en cas de litige. Qui plus est, cette correspondance est – en dehors d'une syntaxe et d'une orthographe désastreuses –, très maladroite. Malgré ses origines bourgeoises, Joseph Conan n'est pas du tout à son aise quand il s'agit d'écrire. Dans ce mode d'expression, il est engoncé, confus et lourd parfois et il ne laisse pas de place à l'expression de sa personnalité. Par contre, ses écrits témoignent de son expérience maritime.

Joseph Conan parle peu de son métier au sens strict, c'est-à-dire celui de navigateur. Bien que doté du diplôme de capitaine au long cours alors que ses collègues n'ont en majorité que celui, inférieur, de maître de cabotage, il ne met guère en avant ses compétences techniques dans ce domaine. Tout au plus fait-il remarquer le don qu'il croit avoir concernant la météorologie. Il est vrai que ces compétences de navigation ne représentaient que la partie la plus évidente des attendus, car lorsque Conan embarque en 1853 et 1854, les rôles du *Saint-Brieuc* ne mentionnent pas la présence d'un maître de pêche aussi le capitaine dirige donc les opérations de pêche en comptant sur l'expérience acquise lors de ses premières campagnes comme novice ou matelot. Et la correspondance montre clairement que si Rubin de Rays ne se préoccupe pas des conditions de navigation, il attend de Joseph Conan des résultats lors de la campagne de pêche.

La campagne à Terre-Neuve terminée, il faut vendre les morues en Méditerranée puis chercher un fret de retour vers la Manche. Normalement, cette autre activité n'aurait pas dû demander trop de compétence de la part de Joseph Conan. Quelques années auparavant, les ventes se faisaient presque toujours dans les mêmes ports de Méditerranée auprès d'acheteurs réguliers bien connus des capitaines et des armateurs. Les cargaisons de retour étaient souvent les mêmes et les affréteurs tout aussi connus des fréteurs. Le rôle des capitaines consistait à superviser des opérations commerciales décidées par les armateurs ou par leurs représentants dans les ports et les décisions finales ne leur appartenaient pas.

Mais dès 1853, Rubin de Rays – contraint par des conditions de vente de morues plus difficiles à Gènes ou à Marseille et par des frets de retour plus rares –, incite Conan à se mettre en quête d’opportunités pendant que lui-même fait, de son côté, d’autres négociations menées parfois sur d’autres critères. C’est ainsi que Conan tente, sur ordre de son armateur, de vendre en 1853 ses morues à Porto (*21 septembre 1853*) puis à en 1854 à La Rochelle. Aussi le capitaine dépense-t-il beaucoup d’énergie à contacter négociants et intermédiaires, à évaluer des marchés aléatoires, comparer les prix, se faire une idée de la qualité de la marchandise tandis que son armateur impose des conditions qui ne tiennent pas forcément compte de l’état du marché local. La guerre de Crimée amplifie ces pressions puisqu’il doit affronter en 1856 et 1857 des situations inédites dans des ports du Levant et d’Amérique du Sud.

En effet, les grandes expéditions commerciales transatlantiques mettent à rude épreuve les facultés d’adaptation des capitaines terre-neuvas. Il fallait que ceux-ci se muent en vrais navigateurs au long cours sur des routes nouvelles et en négociants en denrées tout aussi nouvelles. Joseph Conan, qui dut aller en 1856 à Rio de Janeiro et en 1857 à Montevideo relate dans sa correspondance les nombreux problèmes qu’il lui a fallu tenter de résoudre dans ces ports exotiques. Cependant, si ces expéditions lui furent pesantes ce ne fut pas pour des raisons strictement maritimes. Il envisage sans état d’âme des expéditions pour les États-Unis, le Mexique ou l’Inde. Les problèmes sont plutôt dans les ports où il faut s’adapter à des mentalités, des coutumes et des réglementations nouvelles.

Certes, dans la majorité des cas, avant d’expédier leurs navires vers des destinations lointaines et inhabituelles, les armateurs prenaient souvent la précaution d’obtenir au préalable un fret avec charte-partie pour le retour pour ne pas mettre les capitaines à la merci des consignataires, chargeurs et affréteurs. Ces vicissitudes, dans leur majorité, étaient épargnées aux capitaines des lignes commerciales plus ou moins régulières. Coutumiers qu’ils étaient de ces destinations exotiques, ils connaissaient marchandises et fournisseurs. Les armateurs des morutiers reconvertis étaient eux forcément amenés à prendre des risques pour jouer dans la cour des grands.

À Montevideo, Joseph Conan le constate à son détriment. Dès qu’il arrive dans ce port, il remarque d’abord qu’il ne lui est pas possible de charger sans passer par le consignataire qui est « le premier du pays ». Cette entreprise semble incontournable et les tarifs doivent s’en ressentir surtout pour un nouveau venu comme Joseph Conan. Puis il est acculé à remplir laborieusement son navire de peaux, de cornes et autres produits dérivés

de l'élevage bovin sans savoir vraiment comment il pourra les revendre au Havre (*lettre du 5 juin 1857*). Cet épisode malheureux, sans doute une catastrophe commerciale, clôturera d'ailleurs l'expérience du commerce au long cours, aussi bien pour l'armateur Rubin de Rays que pour le capitaine Joseph Conan.

La nature de la marchandise peut elle aussi réserver quelques surprises surtout si on ne la connaît pas. Le voyage du *Saint-Brieuc* au Brésil illustre bien ce problème (*14 septembre 1856*). Joseph Conan n'a manifestement jamais transporté de café, il y a des doutes sur les quantités emportées. Faut-il s'occuper simplement du volume global occupé dans le navire et compter en tonneaux? Ou bien faut-il mesurer en nombre de sacs ou en poids? Il en ira de même à Alexandrie, quand il charge une cargaison de coton et découvre qu'il doit être comprimé (*19 avril 1855*). Dans ce port, Joseph Conan est prisonnier d'un réseau inextricable de négociants, de chargeurs et de consignataires, complices probables de certaines autorités portuaires.

De plus, le problème de la langue devait inévitablement se poser. Le néophyte en navigation commerciale internationale avait tout intérêt à ce que les contrats d'affrètement dont la complexité pouvait parfois être source de contentieux, soient rédigés en français. Connaissant ses limites en ce domaine, Joseph Conan attire avec justesse l'attention de son armateur sur ce problème. D'un commun accord ils devront se résoudre à limiter leurs choix à des chartes-parties rédigées en français. Les réglementations portuaires étrangères pouvaient aussi déconcerter. On voit Joseph Conan douter devant les exigences de certains fonctionnaires qui semblent l'étonner.

Une part des nouvelles difficultés a trait aux équipages car les tensions semblent plus nombreuses que lors des voyages à Terre-neuve. C'est lors de son voyage au Brésil que, semble-t-il, le problème de son autorité s'est posé avec la plus grande acuité pour Joseph Conan. Ce qu'il rapporte à son armateur montre que durant cette campagne, l'atmosphère à bord du *Saint-Brieuc* était particulièrement calamiteuse. La consommation excessive d'alcool, la phobie de diverses maladies contagieuses, la fatigue des longues traversées dans des mers inconnues, les tentations de désertions rendent ces tribulations commerciales beaucoup plus chaotiques que les expéditions à Terre-Neuve.

Mais les plus grandes sources d'embarras de Conan naissent des nouvelles attentes de l'armateur qui dans le cadre de la reconversion de ses navires est amené à prendre des risques pour jouer dans la cour de ceux qui assurent les lignes commerciales régulières. Joseph Conan le paye à ses dépens à Montevideo, au Brésil, ou à Alexandrie quand il est confronté aux négociations difficiles avec les intermédiaires indispensables que sont les consi-

gnataires et les courtiers et les banquiers. Rubin de Rays n'a en effet pas les appuis nécessaires dans les ports pour soutenir son capitaine et leur relation en pâtit. Les tensions nées d'une mauvaise définition des rôles de chacun (23 octobre 1856), du manque de confiance de l'armateur (30 décembre 1856) et de l'absence d'infrastructures commerciales adéquates sont de plus en plus palpables et la déférence dont fait preuve Conan envers son armateur dans les premières lettres laisse place peu à peu à l'agacement (17 novembre 1853) ou à des reproches d'incompétence (3 juillet 1855) voire parfois à une certaine ironie (17 mai 1856).

– Les voyages

Date	1 ^{re} campagne de pêche et cabotage
27 avril 1853	Le <i>Saint-Brieuc</i> est armé à la grande pêche ²² Départ pour Terre-Neuve
1er septembre 1853	Quitte Terre-Neuve
21 septembre 1853	Arrivée à Porto
Octobre 1853	Arrivée à Gènes
7 novembre 1853	Arrivée à Marseille
23 novembre 1853	Arrivée au Havre
25 novembre 1853	Arrivée à Marseille. Désarmement ²³ Armé pour le grand cabotage
3 janvier 1854	Arrivée au Havre
6 février 1854	Arrivée à Cardiff
11 mars 1854	Arrivée à Nantes
17 avril 1854	Arrivée à Dahouët. Désarmement à Saint-Brieuc ²⁴ Armement pour Terre-Neuve ²⁵
	2^e campagne de pêche et de cabotage
4 mai 1854	Quitte Binic à bord du <i>Saint-Brieuc</i>
7 juin 1854	Arrivée à Terre-Neuve
5 octobre 1854	Arrivée à Dahouët Désarmement à Saint-Brieuc ²⁶
	Désarmement puis armement au cabotage
18 octobre	Armement au cabotage à Saint-Brieuc Départ pour La Rochelle
5 novembre 1854	Arrivée à La Rochelle

22. 4P7183, rôle de désarmement, SHM-Brest.

23. 4P7183, rôle de désarmement, SHM-Brest.

24. 4P7185, rôle de désarmement, SHM-Brest.

25. 4P7187, rôle de désarmement, SHM-Brest.

26. 4P7187, rôle de désarmement, SHM-Brest.

29 novembre 1854	Arrivée à Marans
26 janvier 1855	Arrivée à Marseille
11 avril 1855	Arrivée à Alexandrie
17 mai 1855	Arrivée à Marseille
19 juillet 1855	Arrivée à Bouc
17 septembre 1855	Arrivée à Dunkerque
25 octobre 1855	Arrivée à Saint-Malo Désarmement à Saint-Malo ²⁷
	1^{re} campagne au long cours
5 janvier 1856	Armé au long cours à Saint-Brieuc ²⁸ Quitte Saint-Malo
19 janvier 1856	Arrivée à Newport
14-16 février 1856	Arrivée à Cardiff
14 avril 1856	Arrivée à Rio-de-Janeiro
29 mai 1856	Quitte Rio-de-Janeiro
23 août 1856	Arrivée à Malaga
14 septembre 1856	Arrivée à Frioul
20 septembre 1856	Arrivée à Marseille
7 octobre 1856	Désarmement à Marseille ²⁹
	2^e campagne au long cours
Novembre 1856	Armé au long cours à Marseille ³⁰
8 décembre 1856	Arrivée à Hyères
21 mars 1857	Arrivée à Montevideo
3 novembre 1857	Arrivée au Havre. Désarmé
	Conan abandonne la navigation. Interruption pendant cinq années
Mars 1862	Armé à Islande à Paimpol ³¹
2 avril 1862	Départ à Islande
26 mai 1862	Fin du carnet en cours de campagne
Octobre 1862	Désarmé à Paimpol

27. 4P7187, rôle de désarmement, SHM-Brest.

28. 4S 296, rôle de désarmement, AD I-V.

29. 4S 296, rôle de désarmement, AD I-V.

30. 6P 6206 4S 296, rôle de désarmement, Archives de Haute-Normandie.

31. 4P7 117, rôle de désarmement, SHM-Brest.

– Listes des destinataires des lettres de Joseph Conan

Voyage à Terre-Neuve et au long cours (avril 1853-3 novembre 1857)

Rubin de Rays, armateur : 107 lettres

Lesage, capitaine	11 juillet 1853,	Les Griguets (Terre-Neuve)
Dagorne, capitaine	17 juillet 1853	Les Griguets (Terre-Neuve)
Lesage, capitaine	10 août 1853	Les Griguets (Terre-Neuve)
Pages et Salomon, courtiers,	19 novembre 1853	Gênes
Blanc frères, courtiers	19 novembre 1853	Gênes
Blanc frères, courtiers	31 novembre 1853	Gênes
Lécuyer, femme de marin	23 décembre 1855	Saint-Malo
Burton et Edwards, négociants	? janvier 1856	Newport
Burton et Edwards, négociants	09 février 1856	Newport
Branchard, courtier	24 septembre 1856	Marseille
X et C ^{ie} , consignataires	21 mars 1857	Montevideo
Consul général de France	29 août 1857	Montevideo

Voyage en Islande

Aubert-Lefevre, armateur : 10 lettres

Le Guillouzer, beau-frère	4 février 1862	Saint-Brieuc
Le Guillouzer, beau-frère	01 mars 1862	Ars-en-Ré
Masseur, ?,	15 mars 1862	Ars-en-Ré
Le Guillouzer, beau-frère	15 mars 1862	Ars-en-Ré