

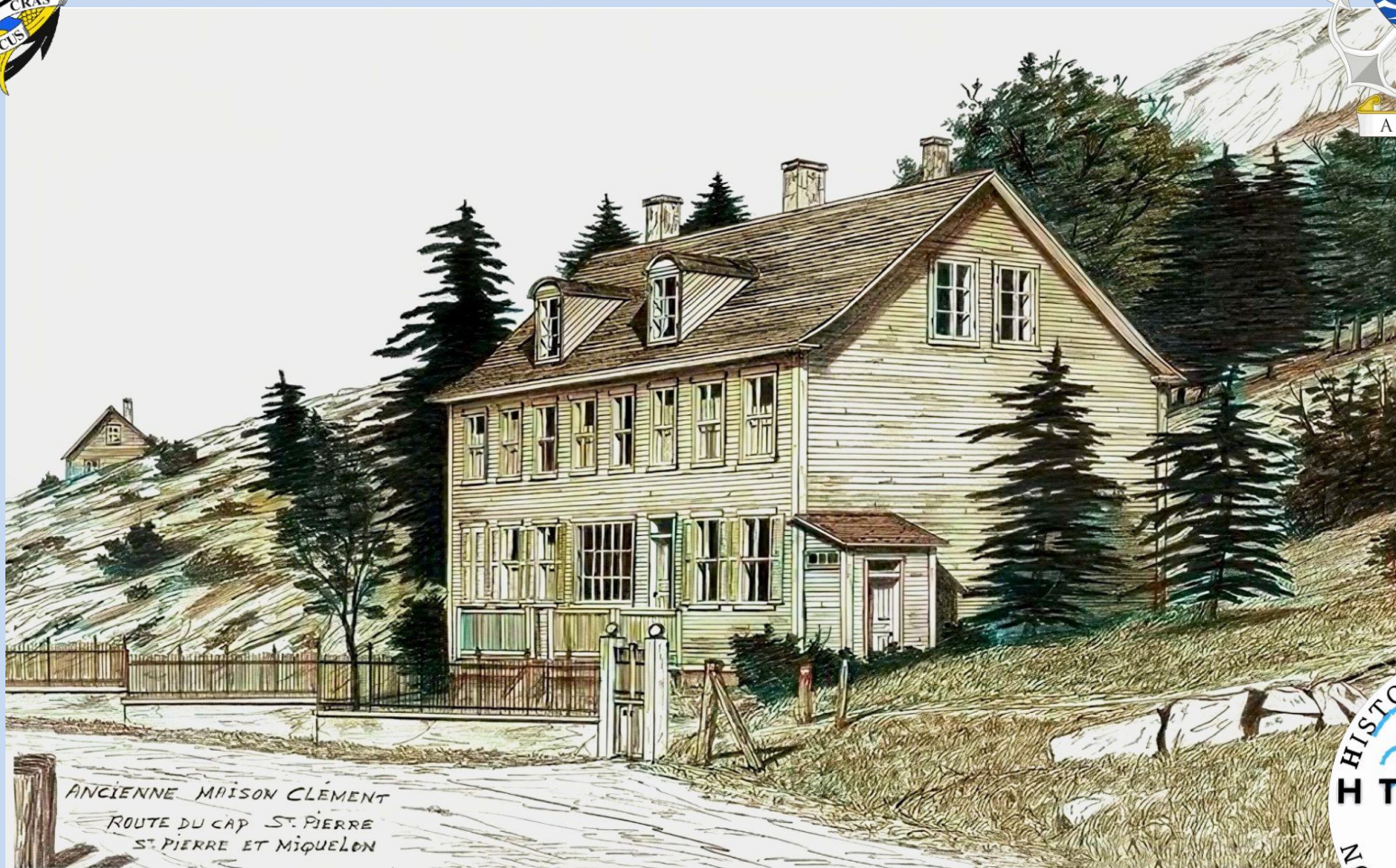


Des Amarres..à..l'Aiguillon !

*Pierre Vidal, itinéraires d'un Terre-neuvas
du Bassin d'Arcachon
à l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon*



Source : Collection colorisée du Capt Pat47



ANCIENNE MAISON CLEMENT
ROUTE DU CAP ST PIERRE
ST PIERRE ET MIQUELON





Des Amarres..à..l'Aiguillon !

La Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur
La plus importante société de pêche et de mareyage d'Arcachon
en ce début de XX^e siècle



Jean Louis Gagnic – Conférence MA.AT Arcachon le 19 Septembre 2024



Lors de la conférence sur la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur au MA.AT d'Arcachon le 19 septembre 2024, nous avons abordé l'histoire de la "Nouvelle" et de son emblématique Directeur Jean Heantjens. Un autre acteur de cette célèbre Pêcherie d'Arcachon y était brièvement évoqué, il s'agit de Pierre Vidal, Capitaine au long cours à la "Nouvelle" puis administrateur délégué et surtout son représentant pendant de longues années sur l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon avant de créer en 1934 sa propre société de pêche lointaine "La Pêche au Large". Ce document est un peu la saison 2 de cette conférence en mettant en avant l'histoire de Pierre Vidal et de la pêche à la morue sur les lointains Bancs de Terre-Neuve ! Embarquons en sa compagnie pour ce petit bout de France à 4 000 km de la métropole !

Pierre Vidal

Paul François Marie Pierre Vidal dit "Pierre" Vidal est né le 30 janvier 1878 à Pignan (Hérault), son père y étant Propriétaire-Négociant, bien que n'étant pas issu d'une famille de marins, Pierre Vidal s'intéressera très rapidement aux activités maritimes, si bien qu'à 19 ans, il contracte le 1^{er} octobre 1897, un engagement volontaire pour 3 ans dans l'armée d'active des équipages de la flotte à la mairie de Toulon. Après ses classes, il est affecté sur la frégate trois mâts *Melpomène* à Brest (navire-école des gabiers). Il y restera jusqu'en septembre 1898.

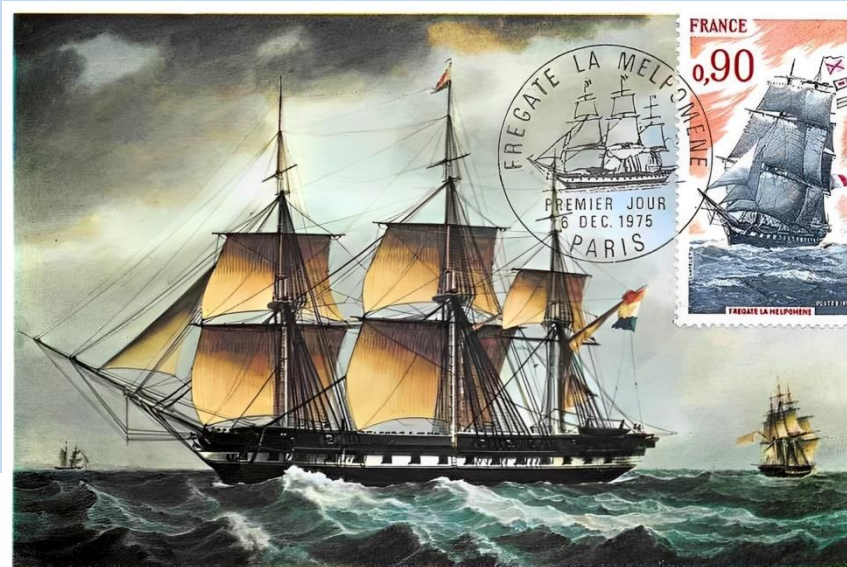


Source : <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr>

La frégate "Melpomène" fut mise en chantier à la fin de 1883 et lancée à Rochefort, le samedi 20 août 1887. Longueur 53 m, 2 000 tx, voilure 1 769 m², équipage 500 hommes. Armée de 14 canons en batterie et de canons-revolver dans les hunes.

Extrait d'une de ses lettres, à son père, datée du 20 octobre 1897 :
"...Les 350 francs que je vous ai demandés sont pour un sextant, absolument indispensable pour les calculs nautiques. Je me le suis fait envoyer de Paris dans d'excellentes conditions. Comme je le disais à Maman, la vie à bord me paraît très dure, et à cause des exercices et à cause de la discipline ; on se contient difficilement quand on est commandé par des "sous-off" bêtes comme des oies et très jaloux de leur autorité. Heureusement que le commandant et l'officier chargé de nous sont très gentils..."

Collection JLG

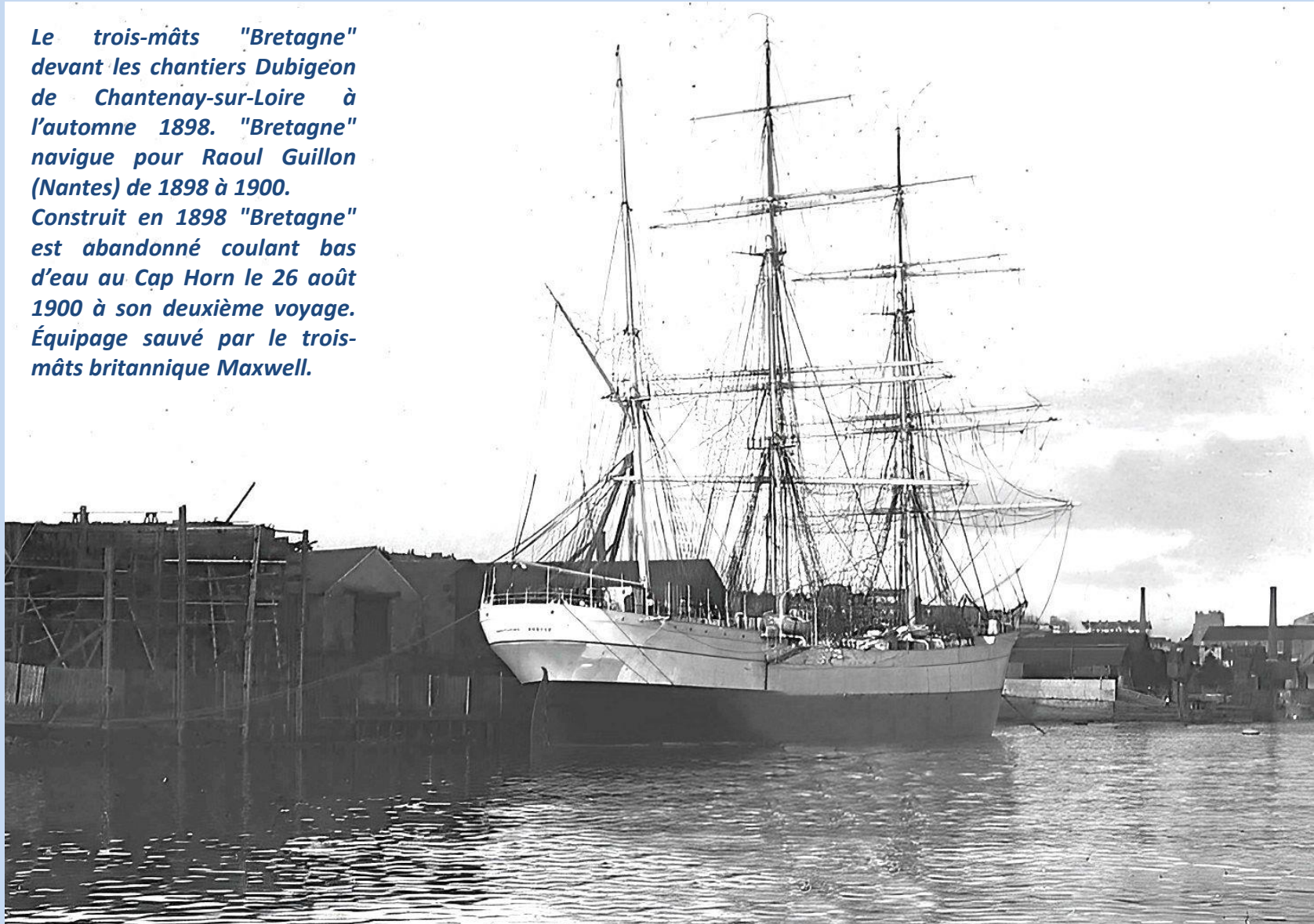


La "Melpomène" vers 1890

".....La vie à bord est une vie de chien, je suis sûr que si Jean passait 2 jours ou 3 à bord de la "Melpo" il ne dirait plus rien contre la caserne ; il faut voir ce que c'est pour s'en rendre compte... Repas ordinaire, un morceau de lard, une demi-pomme de terre (sic), un morceau de pain équivalent à 1 tête ½ de Pignan, ¼ de vin et ...frottez vous... Aussi, avec l'argent que je vais recevoir de vous, je vais acheter une tapée de conserves de viande pour me nourrir à bord de la "Melpo"...."

Après ses aventures militaires, on retrouve Pierre Vidal comme inscrit maritime au quartier d'Agde en février 1900 comme élève de la Marine Marchande. Sa formation achevée, il embarquera sur le 3 — mâts voilier Cap-Hornier *Bretagne* de la Société de Navigation Raoul Guillon et Cie de Nantes en avril 1900 comme lieutenant de la Marine Marchande sur la ligne Anvers-San Francisco.

Le trois-mâts "Bretagne" devant les chantiers Dubigéon de Chantenay-sur-Loire à l'automne 1898. "Bretagne" navigue pour Raoul Guillon (Nantes) de 1898 à 1900. Construit en 1898 "Bretagne" est abandonné coulant bas d'eau au Cap Horn le 26 août 1900 à son deuxième voyage. Équipage sauvé par le trois-mâts britannique Maxwell.



Le 26 août 1900, le *Bretagne* sera victime d'une avarie de gouvernail au cap Horn après passage dans les glaces. L'équipage sera sauvé par le navire britannique *Maxwell* après plusieurs jours d'errance au large du cap Horn. Pierre Vidal, lieutenant, racontera dans une de ses lettres son aventure qui aurait bien pu se terminer d'une manière tragique :

"Mon cher Jean, te rappelles-tu la dernière phrase de la lettre que je t'envoyais à mon départ d'Anvers, tu as dû la trouver stupide, car je te parlais de la possibilité de ne plus te revoir. L'homme propose et... le cap Horn dispose. Nous nous proposons d'aller à San Francisco et voilà que nous allons à Newcastle. Quant à la "Bretagne" elle a fini de vivre ; je m'explique brièvement. Nous sommes arrivés à l'île des États (près du cap Horn) le 11 juin. Là ça n'a été qu'une série de mauvais temps, ouragans.... Un coup de vent nous a fait perdre toutes nos voiles (toutes jusqu'au dernier morceau) ; nous avons paré la terre par un vrai miracle, nous sommes passés à 200 mètres environ de la pointe du cap Horn. Neige, grêle, glace... tout était contre nous. Le thermomètre à -15 ° ; j'ai eu ce jour-là les deux mains gelées et j'ai été pendant plus d'un mois absolument hors de service et souffrant beaucoup ; j'abrège. Après cette journée vraiment terrible, nous avons décidé de retourner dans le Nord. Puis le beau temps étant revenu (3 jours après) nous avons reviré de bord faisant route au Sud, mais nous avons été pris dans des banquises de glaces. Le 1^{er} août au matin, j'étais de quart, lorsque je vois tout d'un coup devant nous une énorme montagne de glace, il était temps, grand temps. Nous avons évalué sa hauteur à 100 m et sa largeur à 500, ce n'est pas exagéré. Enfin, le 13 août... Bouquet. Dans un violent ouragan vers 8 h du matin, la mèche du gouvernail se brise en 2 endroits. Dès ce moment la "Bretagne" n'était plus un navire, mais une bouée flottante et ce n'était pour nous qu'une question de temps avant d'aller faire côte. Aussi avons-nous décidé d'abandonner le navire... plusieurs rivets faisaient de l'eau. Lorsque le 26 août nous avons été recueillis par le navire anglais "Maxwell" il était grand temps. Nous avons eu heureusement une mer belle pour quitter le navire ; il n'y a eu aucun accident."

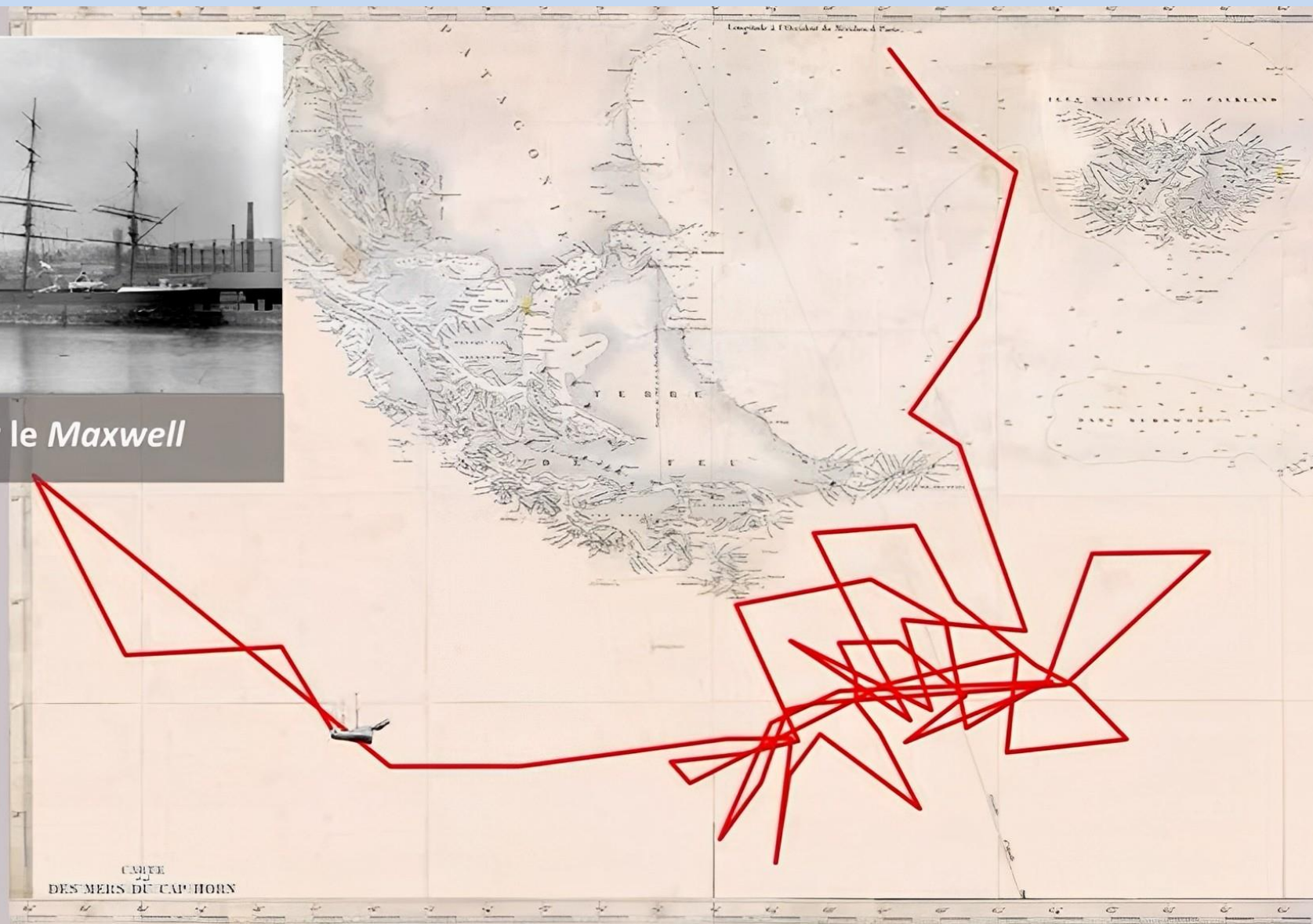




Sauvés par le *Maxwell*

Source : <https://www.caphorniersfrancais.fr/>

26 août
1900



La route erratique du "Bretagne" avant que l'équipage ne soit sauvé par le "Maxwell" le 26 août 1900, Pierre Vidal l'aura échappé belle !!

Pierre Vidal, ou plutôt Paul Vidal, son premier prénom, comme il est souvent appelé sur les documents de cette époque, va effectuer d'autres voyages pour la Marine Marchande, ainsi il est 1^{er} Lieutenant en août 1906 sur le *Vincennes*, Cap-Hornier de la Société des Longs Courriers Français (SLCF) lors d'un voyage de Nouvelle-Calédonie à Glasgow.

Vincennes

SLCF Le Havre

Départ le 04/08/1905, Voyage n°4

Equipage

- **Capitaine LE VAILLANT Victor**
aller et retour
- **Second LEBEAU Julien**
- Débarqué malade à Yokohama (Japon) le 26 mars 1906, laissé malade à l'hôpital
- **Second LE CHEVALIER Charles**
retour - Embarqué à Sydney (Australie) le 1er juillet 1906.
- **Lieutenant DUPUY Georges**
- Laisse à l'hôpital de Sydney (Australie) le 24 juillet 1906
- **1er lieutenant VIDAL Paul**
retour - Embarqué à Pouembout (Nouvelle-Calédonie) le 1er septembre 1906.
- **Maître d'équipage GUILLAM Joseph**
aller et retour

Source : <https://www.caphorniersfrancais.fr/>



Le "Vincennes" construit en 1900 navigue pour la Société des Long-Courriers Français (Le Havre) de 1900 à 1916. Le "Vincennes" est ensuite vendu à la Société Générale d'Armement (Nantes) de MM de La Brosse & Fouché . Désarmé au canal de la Martinière en 1921, il sera démoli en 1926.

Pendant ce temps à Arcachon : La "Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur" est fondée en 1901

La "Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur" (SNPV) sera fondée en mai 1901 par MM de La Brosse & Fouché, elle reprend alors l'essentiel des locaux et de la flottille des "Pêcheries Normandes", composée de sept chalutiers de 33 m consacrés à la pêche côtière (la *Sainte-Anne*, la *Louise-Marie*, la *Suzanne-Céline*, la *Marie-Madeleine*, la *Jeanne*, la *Marie-Joseph*, le *Gujan-Mestras* et le *Paul Larroque*), elle reprend aussi ses 77 hommes d'équipage. Le président en est M. Fouché et le Directeur, M. Soulet de Brugière.



© Histoire de la construction navale à Nantes, collection Michel Kerézéon

Eugène Guillet de La Brosse, Henri-Edmond Fouché et Jules Tessier



En 1903, Jean Haentjens (1877-1934), jeune ingénieur de l'École Centrale des Arts et Manufactures entre dans l'une des nombreuses affaires d'Eugène de La Brosse, La "Société Nouvelle d'Armement" (SNA) basée à Nantes.



Collection Patrick vuillefroy de silly

Jean Haentjens (prononcer N15) vers 1900

En 1903, les installations de la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur, au 89-91 boulevard de la Plage à Arcachon, ne correspondent plus à l'importance de sa flotte grandissante. Elle acheta alors, l'Hôtel Legallais qui venait de fermer, au n° 127 du boulevard de La Plage et une grande partie du terrain (5 600 m² environ) et s'installe donc à proximité de la jetée d'Eyrac. Pour tous les habitants du quartier, elle sera simplement surnommée la "Nouvelle". Du fait que ses chalutiers doivent opérer sans infrastructures portuaires communes, pour la première fois, la conception des fondateurs comportait l'industrialisation d'une affaire de pêcheries à vapeur en donnant aux branches accessoires de l'armement proprement dit l'importance qu'elles méritaient.



DR. Collection particulière

5 Arcachon — Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur
Vue du large — « Marie-Madeleine » et « Louise-Marie »

Marcellini, Phot.

La société fera construire sur cette vaste parcelle du 127 boulevard de La Plage, tout ce qu'il faut pour soutenir en local l'activité de pêche de ses chalutiers. Ainsi seront édifiés, une fabrique de glace en pains (15 tonnes par jours), une forge, un atelier mécanique, un atelier de réparation des filets, un atelier de menuiserie, un parc à charbon de 4 500 tonnes, une pêcherie pour le triage avec un château d'eau (à l'eau de mer) pour le lavage du poisson. On y trouvera également, un atelier de vannerie, une salorge (magasin dans lequel on entrepose le sel), une salle de vente aux enchères et une fabrique de conserves ainsi qu'une machine à vapeur de 135 CV pour la fourniture de l'électricité à toute cette structure.

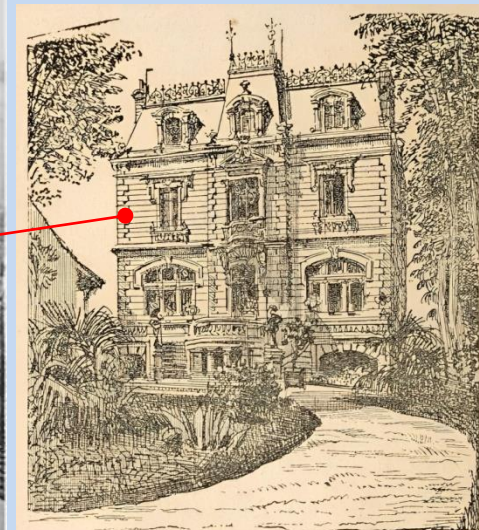


La Jeanne ARC 9068 devant la Nouvelle



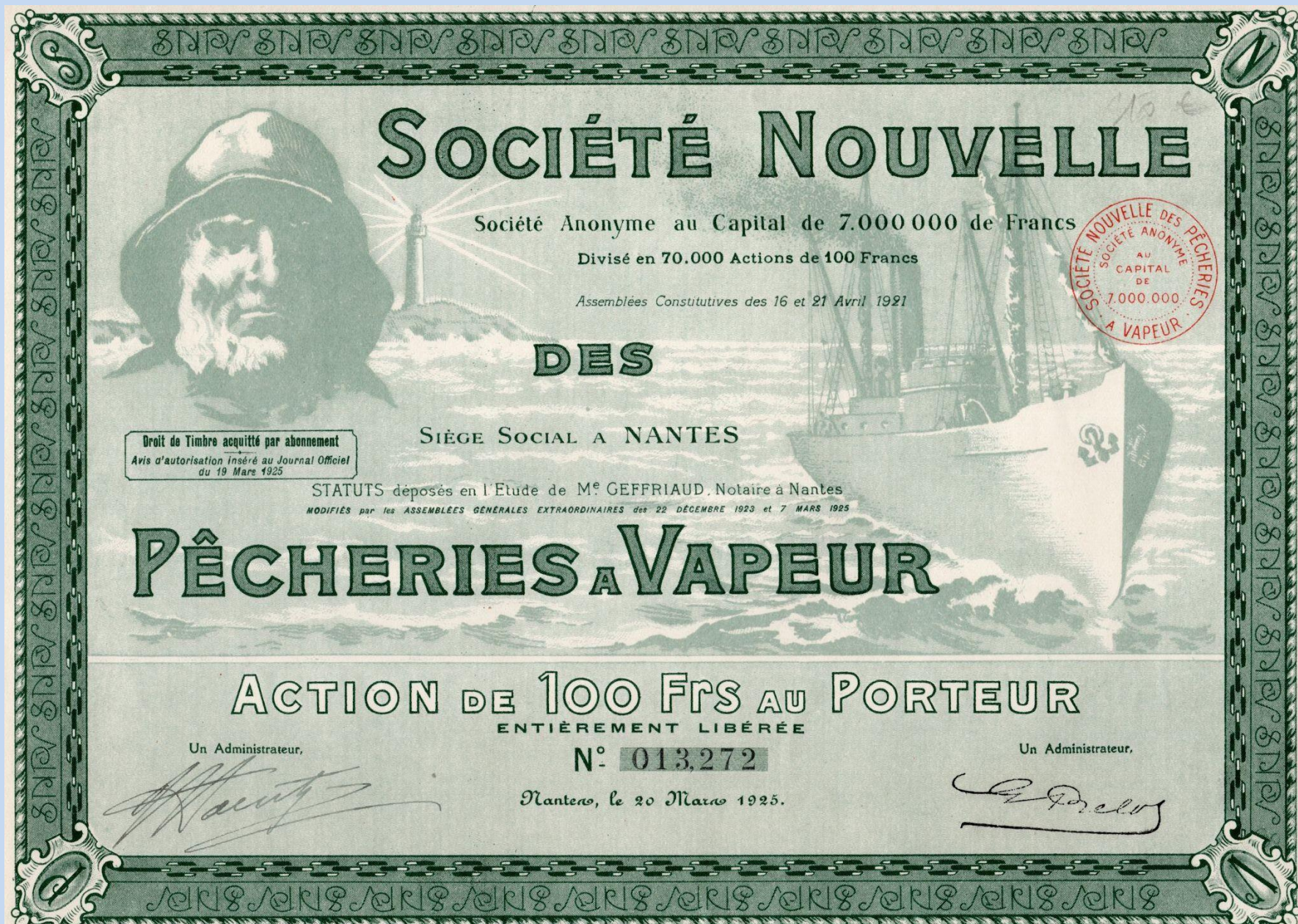
1 Arcachon — Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur
 Vue à vol d'oiseau — Le carénage de la « Jeanne »

Marcollini, Phot.



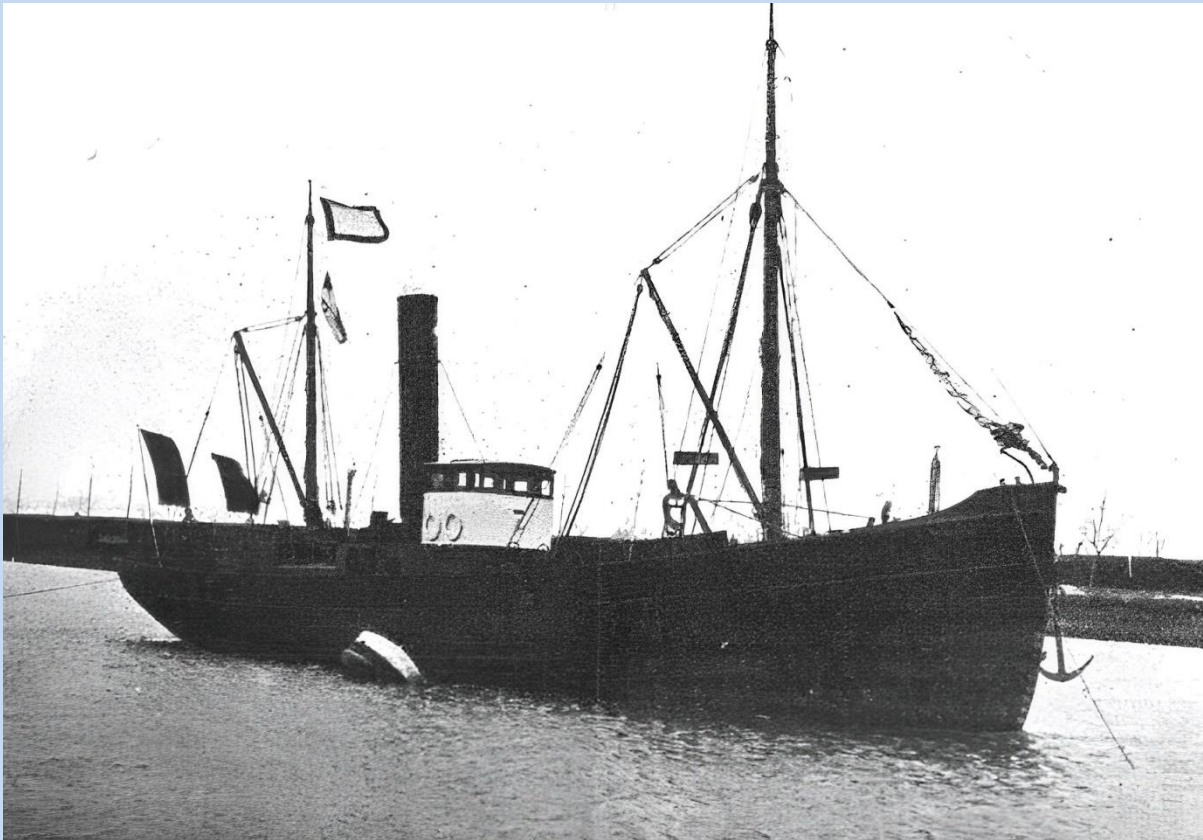
Magdzia

La belle villa Magdzia
 Guide de Gabory 1888



Le premier chalutier à vapeur français, qui réussit une campagne au chalut concluante à Terre-Neuve

En 1904, la *Jeanne* ARC 9068, petit chalutier de 169 tonnes, est louée par la "Nouvelle" à un armateur granvillais, Georges Beust, qui veut tenter un essai de pêche au chalut à Terre-Neuve. Ce navire, en plus de ses soutes normales, dut, pour faire ce long trajet, remplir ses cales à poisson de briquettes de charbon, et en arrimer le plus possible sur le pont. Le Capitaine, par crainte de ne pouvoir faire le trajet en direct, malgré ses prévisions, décida de relâcher aux Açores pour compléter son combustible. Sur les bancs de Terre-Neuve, la *Jeanne* remplit rapidement ses cales. La morue était rapatriée par une goélette à voiles. L'expérience était concluante et, par la suite, l'armement à la morue des Pêcheries arcachonnaises prendra un essor spectaculaire. C'était le lancement de la "Grande Pêche" pour les pêcheries d'Arcachon !!



La "Jeanne" 169 tonnes pour une vitesse maximale de 9,5 nœuds



Source : Wikipédia

La Jeanne ARC 9068 à Terre-Neuve

Son équipage est composé de 15 hommes, un capitaine, maître au cabotage, familier de Terre-Neuve, un nommé Daruspe, un patron de chalutier, 2 mécaniciens, 3 chauffeurs, 4 matelots, 2 novices, un mousse et un pilote connaissant les côtes du Saint-Laurent. Le navire quitte Arcachon le 12 mai 1904 et réalise une campagne de 124 jours de la baie du Saint-Laurent aux Grands-Bancs avec plusieurs étapes à Saint-Pierre. Sur les 124 jours, le navire a passé 35 jours à la recherche des fonds et le nombre de jours de pêche, 22 jours. La campagne de pêche rapporte 26 235 kilos de morues salées, 46 850 kilos de haddock, 541 kilos de flétan, 5 494 kilos de turbot américain. Le tout rapporte 27 666,20 F.

*Le Chalutier la "Jeanne"
construit par le chantier
"de La Brosse & Fouché"
de Nantes et armé à la
grande pêche.*

- 31,50 m de longueur
- 6,70 m de largeur
- 169 tonneaux
- 300 CV

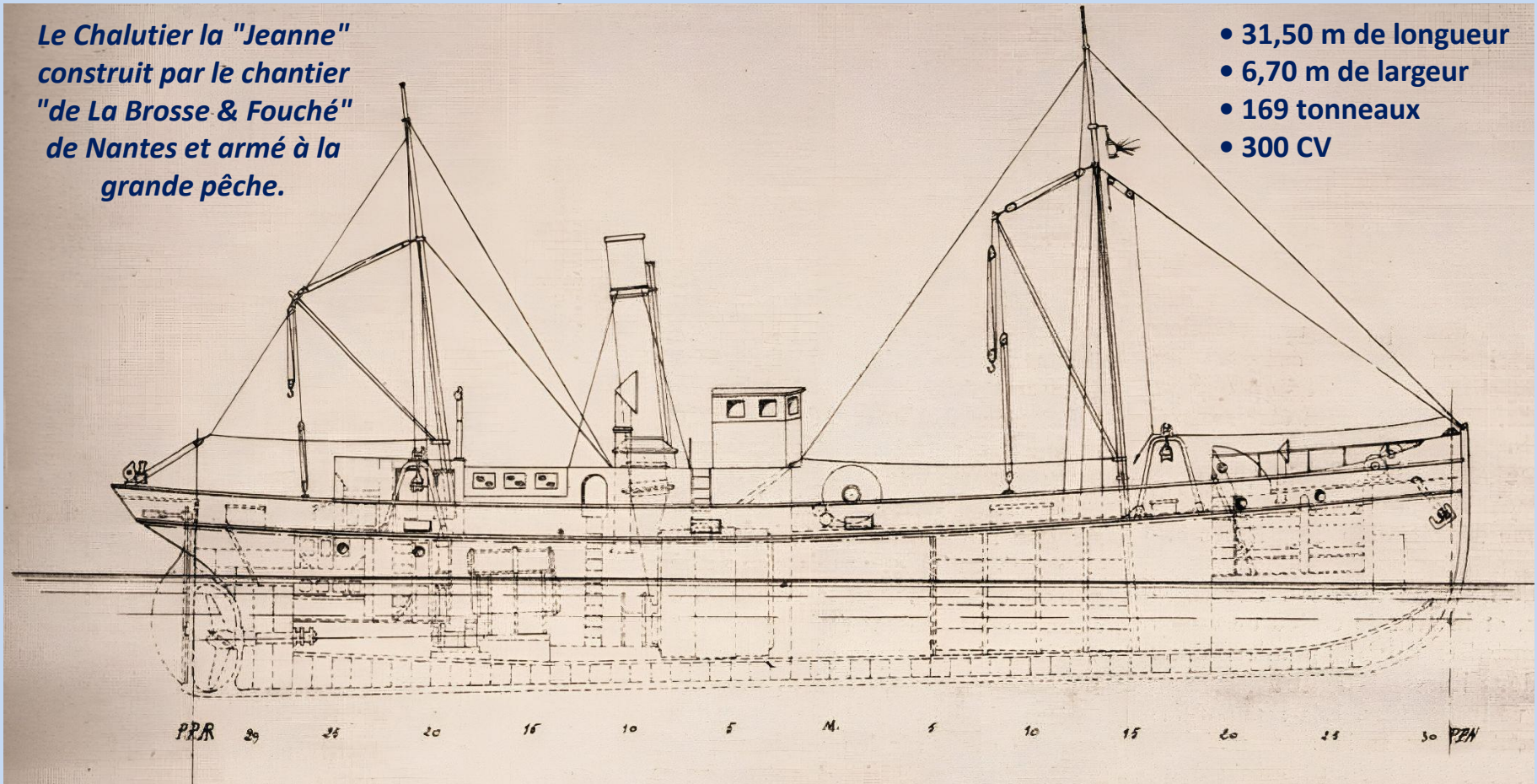


Photo IGN 1927

Débarcadère de la SNPV

Site de la SNPV

Site de la SNPV au
127 Bvd de La
Plage en 1927

Bvd de La Plage

En 1905, Jean Haentjens devient le nouveau Directeur de la SNPV. Il va beaucoup s'y investir pour en faire une pêcherie moderne. Il a également pour objectif d'améliorer les techniques de pêche et de créer les infrastructures de port nécessaire pour une pêcherie moderne du début XX^e siècle. Il fera construire en 1905, sur le domaine maritime une jetée d'une longueur de 200 m, équipée de deux voies ferrées Decauville et couronnée en travers de deux appontements de 70 m de long avec 3 grues de 3 à 5 tonnes, pour l'accostage de huit chalutiers en eau profonde dans les eaux du chenal, elle sera la seule des sociétés de pêche à avoir un appontement accessible à toute heure de la marée. Une dynamo fournit la force motrice. Elle disposera également de grues électriques pour décharger le poisson. L'installation sera complétée en 1909 d'une importante fabrique de conserves de poissons.



DR. Collection particulière

La Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur d'Arcachon côté Bassin



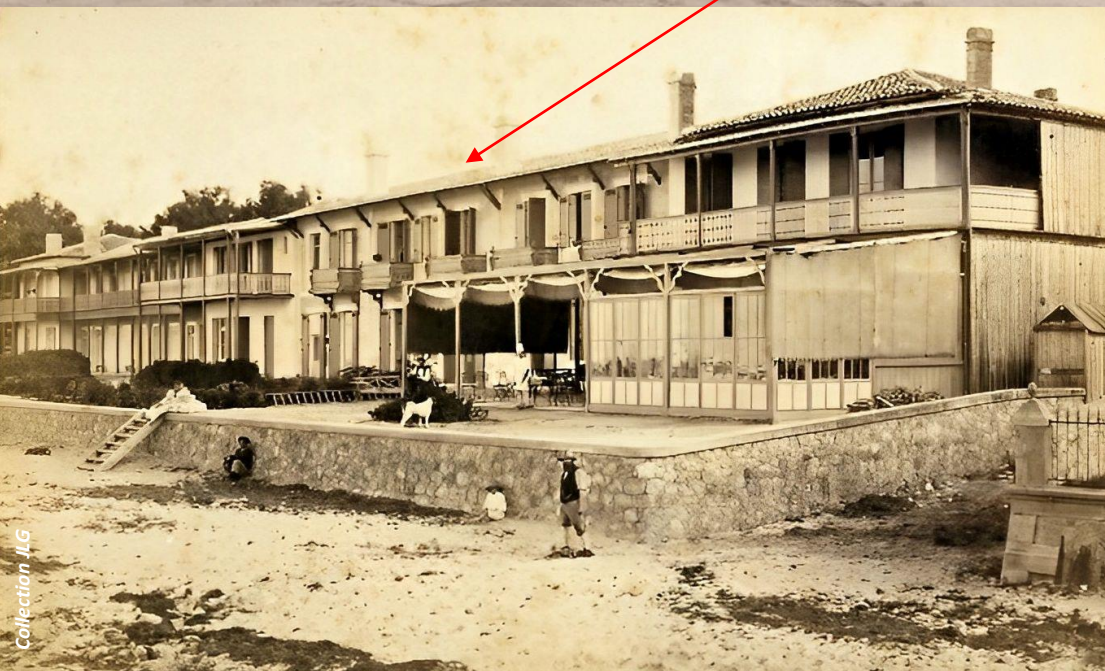
L'estacade est munie de 3 grues électriques de 1 500 et 3 000 kg desservant un réseau de voies Decauville la reliant directement à la poissonnerie, à l'atelier ou au parc à charbon, au moyen d'un câble tracteur dont l'accrochage et le décrochage aux wagonnets sont automatiques.

La belle Villa Magdzia construite en 1887 par le Comte Sobolewski, où sera édifiée l'usine Couach en 1913, n'est pas encore détruite en 1906 !

Villa Balzac

Villa Bizet

DR. Collection particulière



Le site de la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur en 1906, installée dans l'ancien Hôtel Legallais

L'hôtel Legallais ne sera démoli qu'en 1921. Jusque-là, les divers services de la pêche étaient installés dans le rez-de-chaussée de l'hôtel ainsi que la nouvelle glacière à vapeur.

← *L'Hôtel Legallais vers 1888*

Collection JLG

1906 - Pierre Vidal est embauché à la Nouvelle

Après ses dernières campagnes dans la Marine Marchande il s'orientera vers la pêche et deviendra Capitaine au long cours en se faisant embaucher fin 1906 à la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur, nouvellement installée dans l'hôtel Legallais à Arcachon. La pêche d'alors est une pêche hauturière (Petite Pêche).

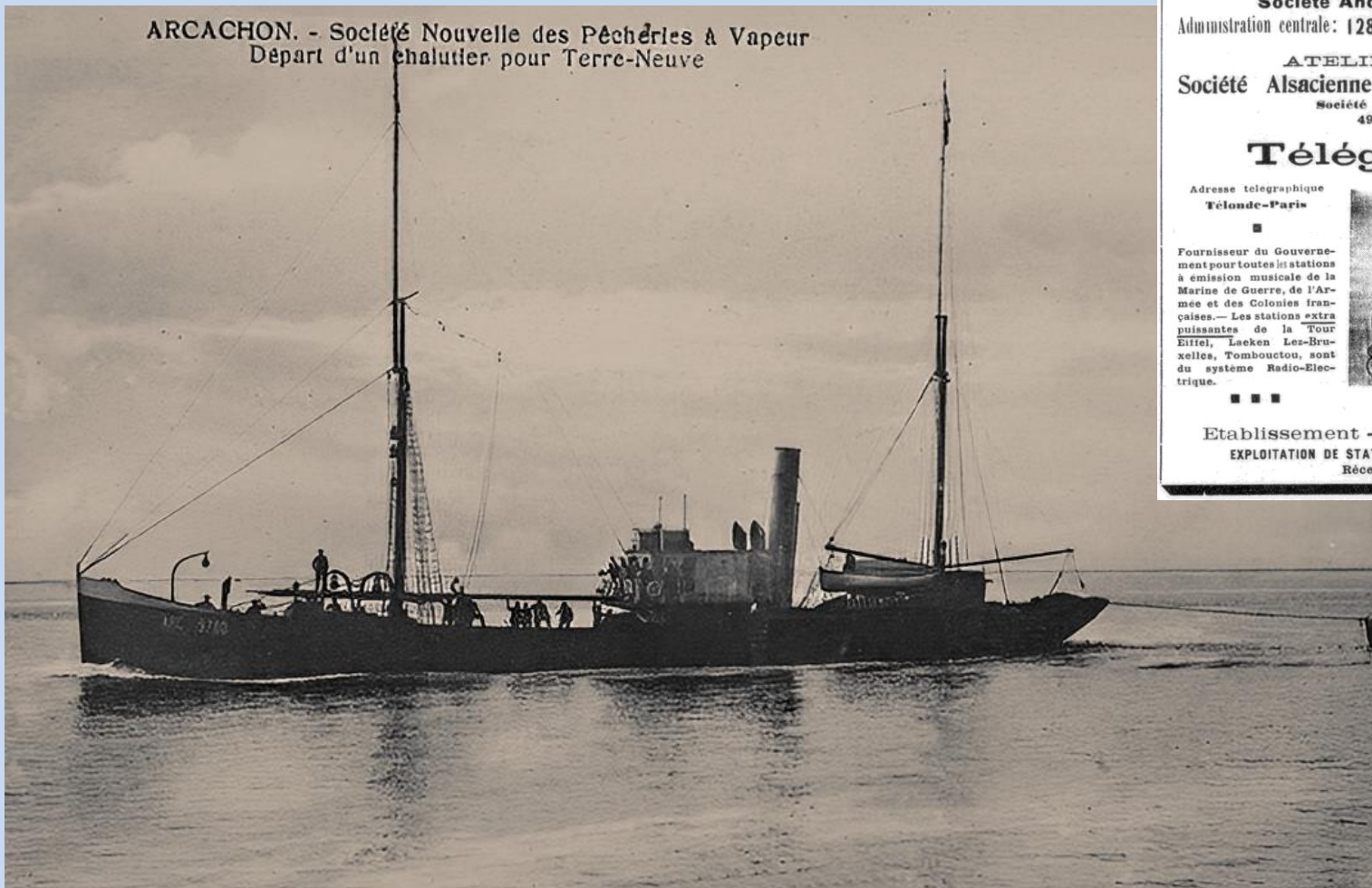
ARCACHON. - Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur - L'Appontement



DR. Collection particulière

L'Appontement de la SNPV

En 1906, la "Nouvelle" fait construire deux chalutiers de grande pêche : le *Sacha* (ARC 9780) et la *Jeannette* (ARC 9781) de 296 tonneaux 42 m de long et 450 CV. Les deux chalutiers partent ensemble en mai 1907 en Islande et Terre-Neuve avec à bord 32 hommes chacun, inaugurant ainsi la tradition à Arcachon de cette pêche lointaine. Les pêcheries vont devenir des complexes industriels.



ARCACHON. - Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur
Départ d'un chalutier pour Terre-Neuve

SOCIÉTÉ FRANÇAISE RADIO-ÉLECTRIQUE
Société Anonyme au capital de 1.000.000 Fr.
Administration centrale: 128, RUE LA BOÉTIE, PARIS - Station-Laboratoire: SURESNES

ATELIERS DE CONSTRUCTION:
Société Alsacienne de Constructions Mécaniques à Belfort
Société Anonyme au Capital de Dix-huit millions
49, RUE LACORDAIRE, 49, PARIS

Télégraphie sans fil

Adresse télégraphique
Télondc-Paris

■ ■ ■

Fournisseur du Gouvernement pour toutes les stations à émission musicale de la Marine de Guerre, de l'Armée et des Colonies françaises. — Les stations extra puissantes de la Tour Eiffel, Laeken Lez-Bruxelles, Tombouctou, sont du système Radio-Électrique.

■ ■ ■

Boîte de réception type P1, adoptée par la Marine Française

■ ■ ■

Etablissement — Fourniture — Location — Entretien
EXPLOITATION DE STATIONS DE TOUTES PUISSANCES A ÉMISSION MUSICALE PURE
Récepteurs horaires pour toutes distances

Téléphone
599-50

Installation de postes de bord pour yachts et navires de commerce: ATMAH, LA RÉSOLUE, PACIFIQUE, MANCHE, SACHA, MARGUERITE-MARIE, APACHE, SEMILLANTE, JEANNETTE, RORQUAL, EUROPE, AMÉRIQUE, SUZANNE ET MARIE, FRANCE, Paquebots de la Cie des CHEMINS DE FER DU NORD, etc., etc.

Pub de la SFR dans la Revue Le Yacht du 4 octobre 1913. Sont cités les chalutiers d'Arcachon "Sacha", "Jeannette", "Marguerite-Marie" et "Rorqual".

Le Chalutier le "Sacha" en route pour Terre-Neuve. On distingue au-dessus des mâts les flèches supportant l'antenne TSF. La SNPV sera la première pêcherie ayant équipée ses chalutiers de postes radio TSF de la SFR.

En mai 1907, Pierre Vidal embarque comme commandant du *Sacha* (ARC 9780) chalutier à vapeur de la grande pêche à destination des bancs de Terre-Neuve et vers Saint-Pierre qui deviendra dans les années qui viennent le centre de ses activités au sein de la "Nouvelle" ! Pour cette première campagne de pêche lointaine, le *Sacha* est accompagné de la *Jeannette*. À partir de 1907, Pierre Vidal sera le représentant officiel de la "Nouvelle" à Saint-Pierre, il y fera de très nombreux séjours, soit seul soit en famille, pour y défendre les intérêts de sa société et gérer la flottille de navires Terre-Neuvas en pêche sur les bancs de Terre-Neuve.

En route pour Terre-Neuve.

— Deux bateaux viennent d'être armés pour la grande pêche. *Sacha* et *Jeanette*, chalutiers à vapeur appartenant à une de nos pêcheries, ont quitté notre rade mercredi 1^{er} mai pour se rendre à Terre-Neuve en vue de pratiquer la pêche à la morue.

Sacha est commandé par MM. Fleury, maître au cabotage, et Baudin, patron de pêche ; *Jeannette* est commandé par MM. **Paul Vidal, capitaine au long cours** et Patho, patron de pêche.

Chacun de ces bateaux a un équipage de vingt-trois hommes.

Source : L'Avenir d'Arcachon

L'Avenir d'Arcachon du 12 mai 1907

Source : facebook.com/groups/spmdocs - Collection François Monier photo colorisée par Cat Pat47.

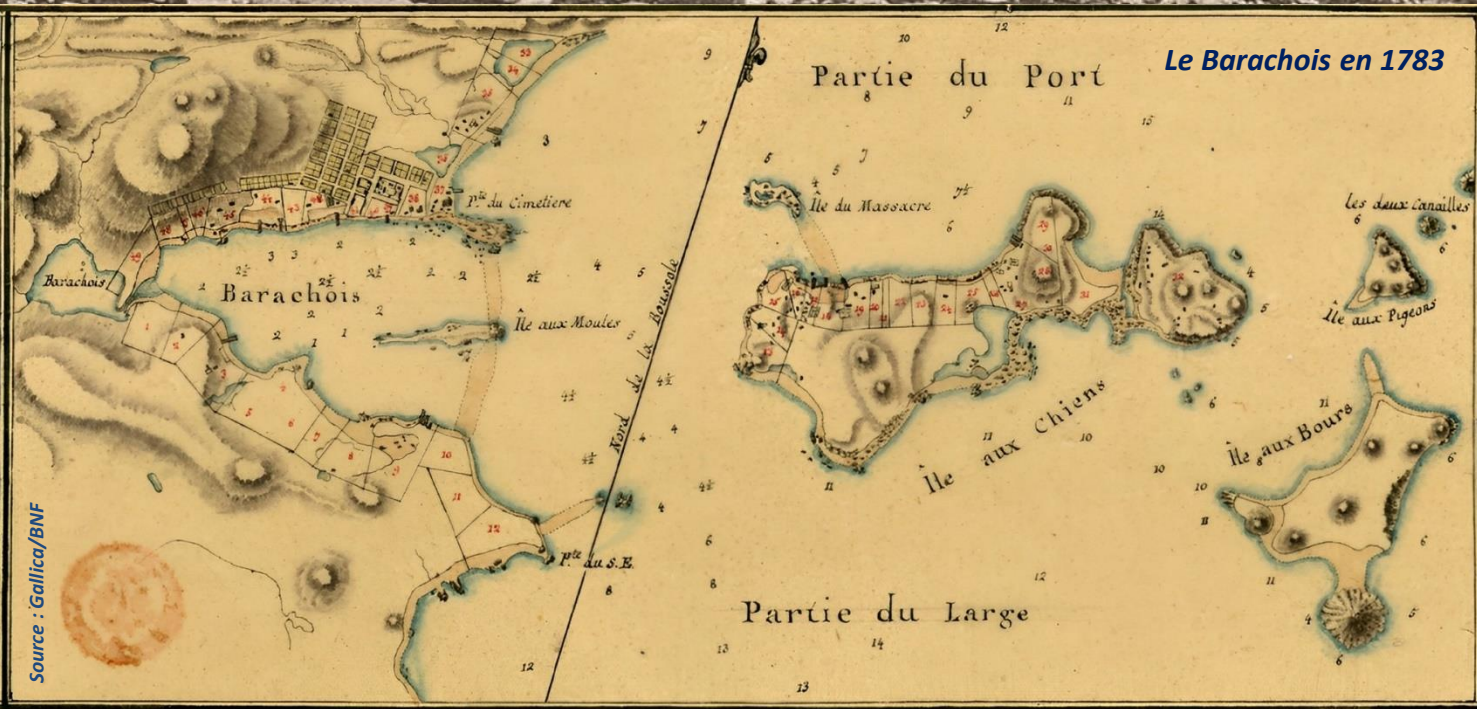


Paul François Marie "Pierre" Vidal,
Capitaine au long cours à la SNPV. Né
le 31 janvier 1878 - Photo de 1925.

La rade de Saint-Pierre vers 1900



Source : facebook.com/groups/spirndoes

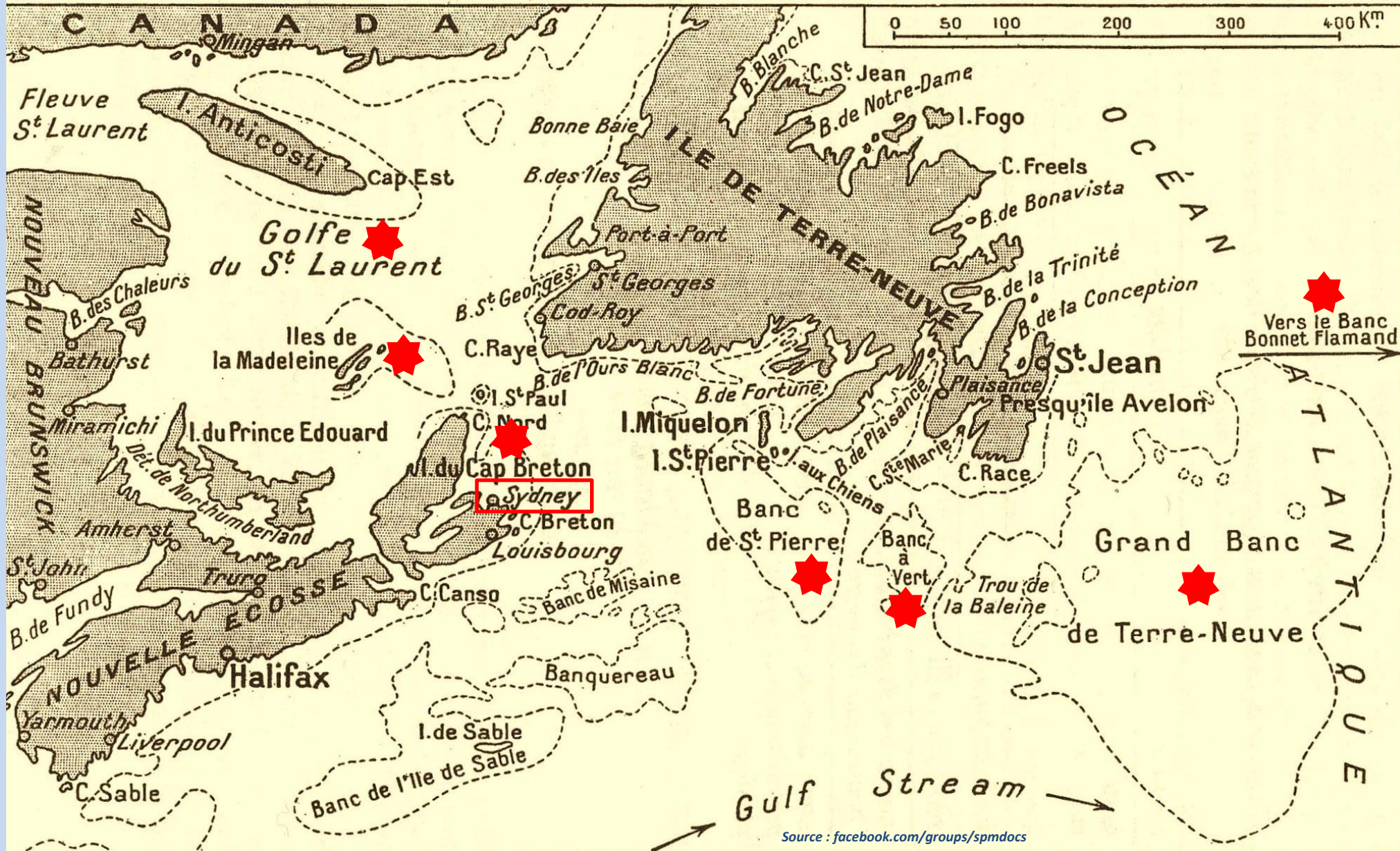


Source : Gallica/BNF

La rade de Saint-Pierre, le Barachois tel qu'a dû le découvrir Pierre Vidal lors de sa première venue à Saint-Pierre en 1907.

Le terme Barachois est utilisé dans certaines parties du monde francophone pour décrire une lagune ou un lagon côtier séparé de l'océan par un banc de sable.

La Pêche à la morue à Terre-Neuve



Source : facebook.com/groups/spmdocs

★ Principales zones de pêche

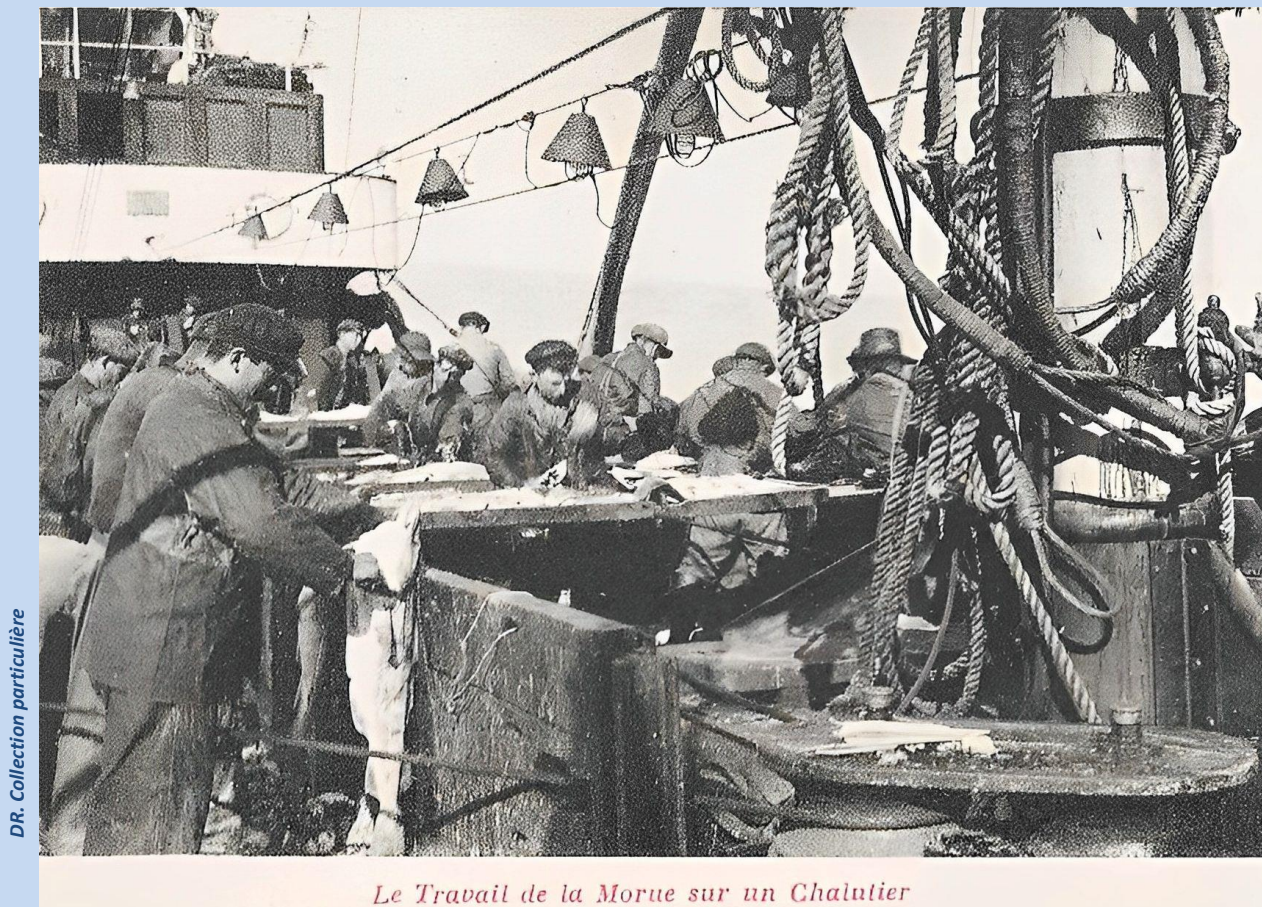


Ravitaillement Charbon à Sydney dans l'île du Cap-Breton

La pêche à la morue à Terre-Neuve

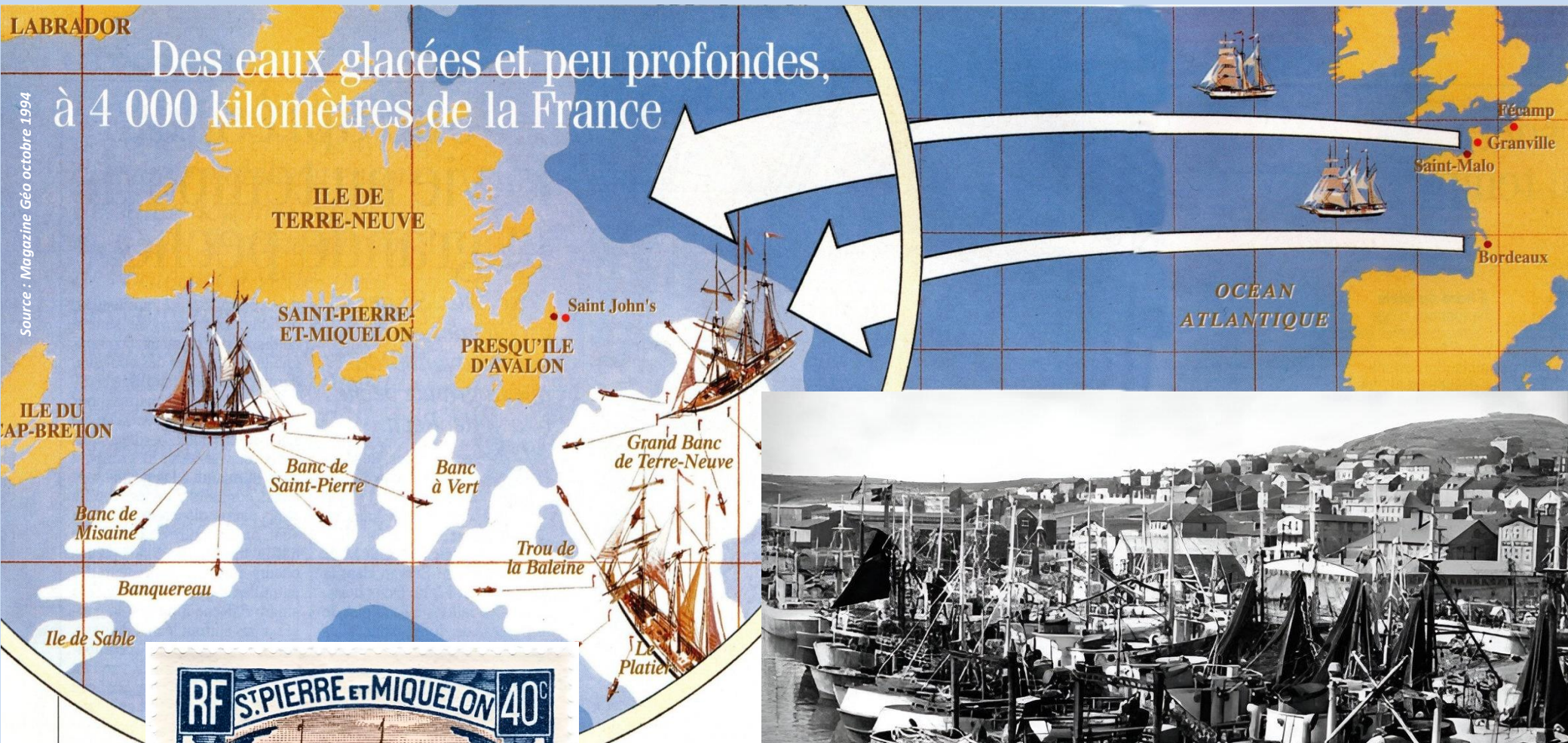
Dès le XVI^e siècle, l'abondance de la morue dans les eaux de l'atlantique nord a attiré les pêcheurs européens. Au départ la pêche était migratoire, les équipages quittaient la France au printemps pour pêcher dans les eaux de Terre-Neuve et du golfe du Saint-Laurent et les bateaux revenaient sur le continent avant l'hiver. Cette activité s'est peu à peu sédentarisée au cours du XVII^e siècle, notamment à Saint-Pierre-et-Miquelon.

En conséquence, les nations européennes ont établi et maintenu des comptoirs, puis des colonies dont l'économie était axée sur la pêche à la morue. C'est le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon fréquenté dès le XVI^e siècle par des pêcheurs bretons, basques et normands, puis des familles ont commencé à vivre de manière permanente dans l'archipel à partir de 1670. Au cours de la période contemporaine, l'organisation de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon s'est modifiée drastiquement.



Au XIX^e siècle, les expéditions de pêche étaient organisées par de grands négociants, dont les maisons mères étaient souvent basées en France, mais qui maintenaient des comptoirs dans les colonies. Ces grands négociants armaient de nombreuses goélettes avec leurs doris et pratiquaient une pêche intensive.

La Pêche à la morue à Terre-Neuve depuis le XVI^e siècle

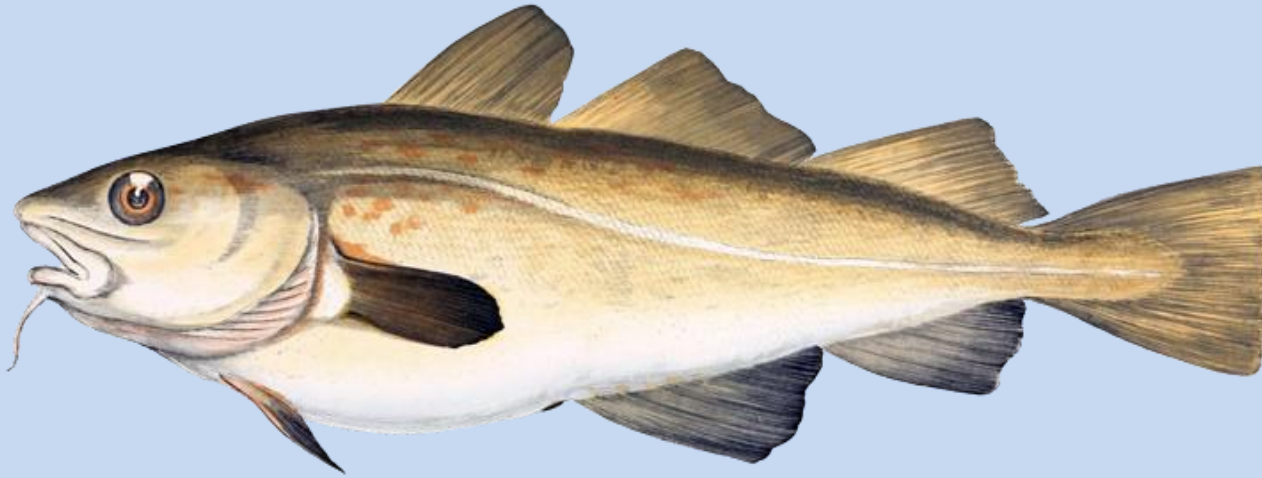


Au début du XX^e siècle, les Goélettes à voile vont peu à peu laisser la place aux chalutiers à vapeur !

Les Chalutiers à vapeur au port de Saint-Pierre

Mais c'est quoi la Morue ?

De son nom scientifique *gadus morhua callarias*, la morue est un poisson marin appartenant à la famille des gadidés. Quand il est consommé frais en filets ou décongelé, on le connaît sous le nom de cabillaud. Le nom "morue" est, en théorie, réservé au même poisson quand il est salé et/ou séché.



Source : facebook.com/groups/spmdocs

Dans les années 1960, la consommation de la morue surgelée (sous le nom de cabillaud) remplace la consommation de la morue salée. De nouveaux perfectionnements techniques conduisent à accroître encore la productivité. Les nouveaux chalutiers sont des navires-usines aux moteurs puissants, équipés de systèmes de navigation électronique et de sonars. Ils repèrent les bancs de poissons en grande profondeur et sont équipés de cales frigorifiques et de machines aptes à débiter le poisson en filets ou en plaques. On passe progressivement du chalutier saleur au chalutier semi-congélateur puis au chalutier congélateur. Les campagnes de pêche sont maintenant plus courtes, mais beaucoup plus rentables. Le volume des prises s'envole et atteint 1 800 000 tonnes de poissons par an, soit 6 fois plus que la moyenne annuelle des années 1850 à 1950.

Le *Marité* dernier Terre-Neuva à voiles français

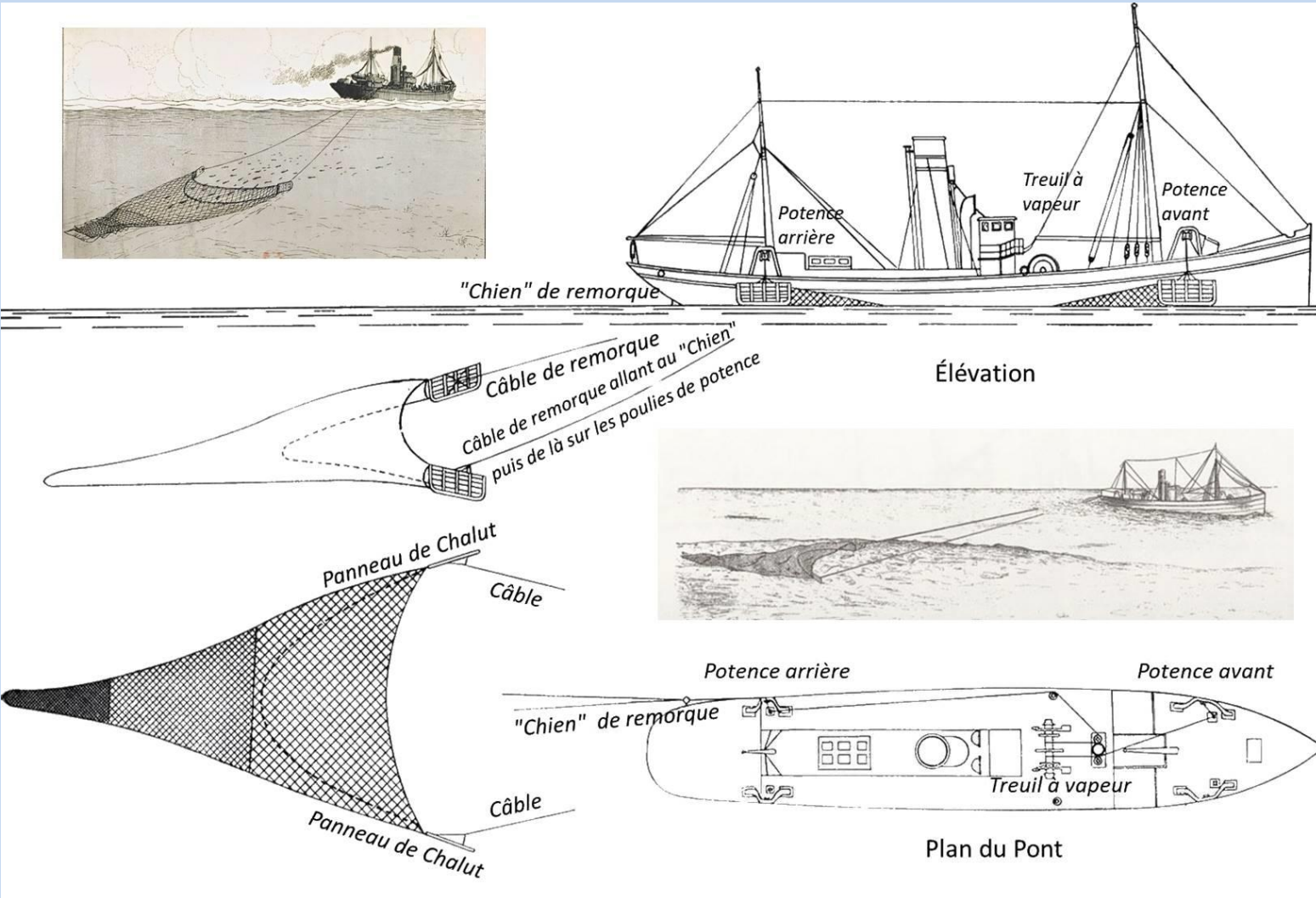


Source : Wikipédia

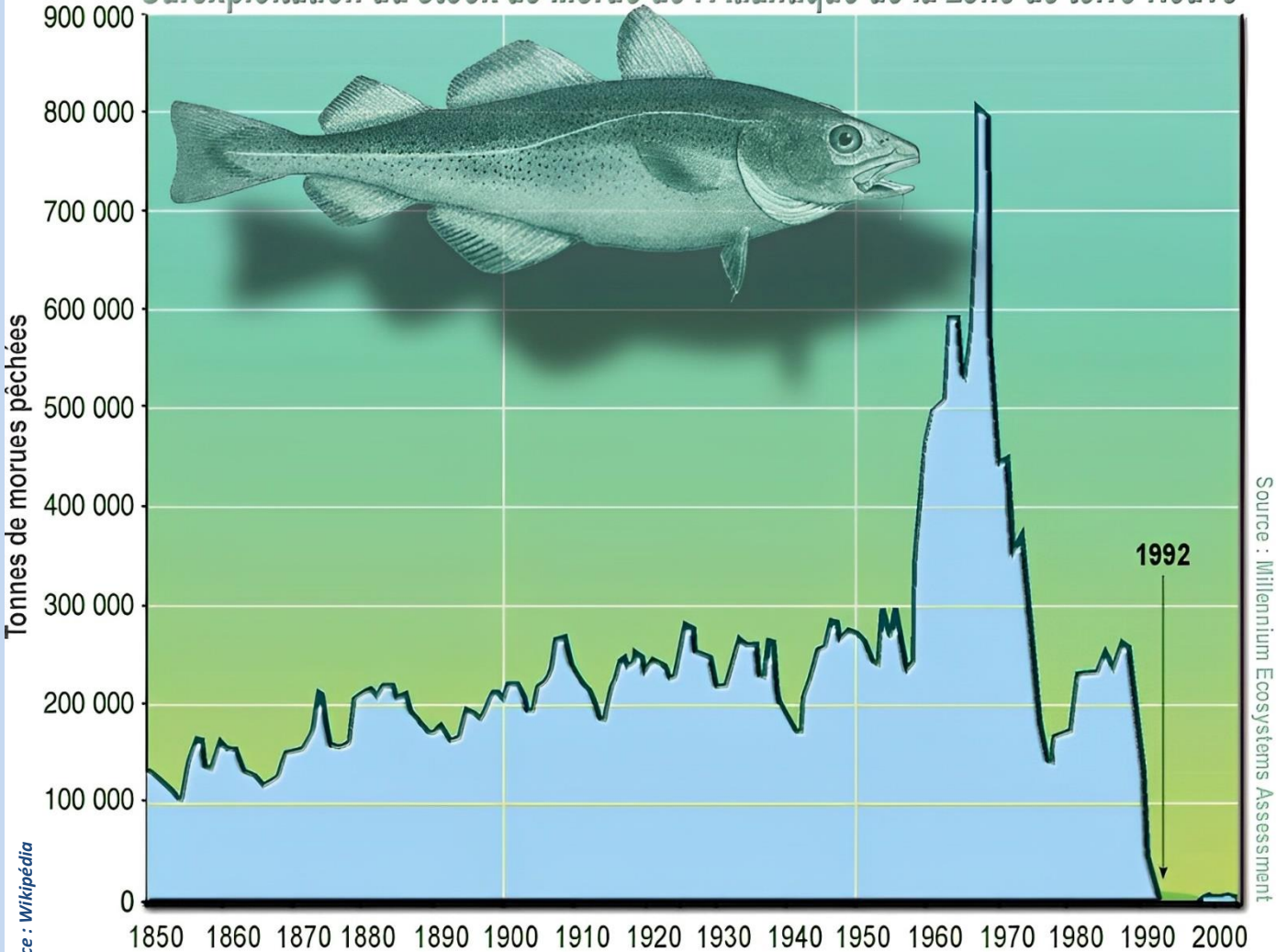
© GIP MARITÉ

Construit en 1921 et lancé en 1923 à Fécamp, le "Marité" est un trois-mâts goélette en bois destiné à la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Il fait sa première campagne de pêche à Terre-Neuve en 1924. Après six belles campagnes, il est mis en vente en 1929. Il navigue toujours aujourd'hui sous le pavillon du Groupement d'Intérêt Public "Marité".

Au début du XX^e siècle, la pêche industrielle avec des chalutiers à vapeur va se mettre en place, elle se faisait avec des navires armés en France dont les équipages étaient composés principalement de marins bretons et normands. Ces Terre-Neuvas pratiquaient alors la "Grande Pêche" ou le "Grand Métier". Les équipages quittaient les ports d'Aquitaine, de Bretagne et de Normandie au printemps pour aller pêcher sur les Grands Bancs et autour de Terre-Neuve, ils regagnaient leurs ports d'attache à l'automne. La "Petite Pêche" locale se déroulant surtout au sein de la cellule familiale saint-pierraise et miquelonnaise.



Surexploitation du stock de Morue de l'Atlantique de la zone de terre-Neuve



Source : Millennium Ecosystems Assessment

L'utilisation du chalut a changé l'économie des pêches et la surexploitation de la ressource a mené au déclin des stocks de morue jusqu'à la quasi-disparition de l'espèce.

En 1992, le Canada instaure un moratoire de cinq ans sur la pêche à la morue en raison de sa surexploitation. Un accord de pêche franco-canadien est signé en 1994 qui en limite les captures autorisées, avec un moratoire très partiellement levé en 1997.

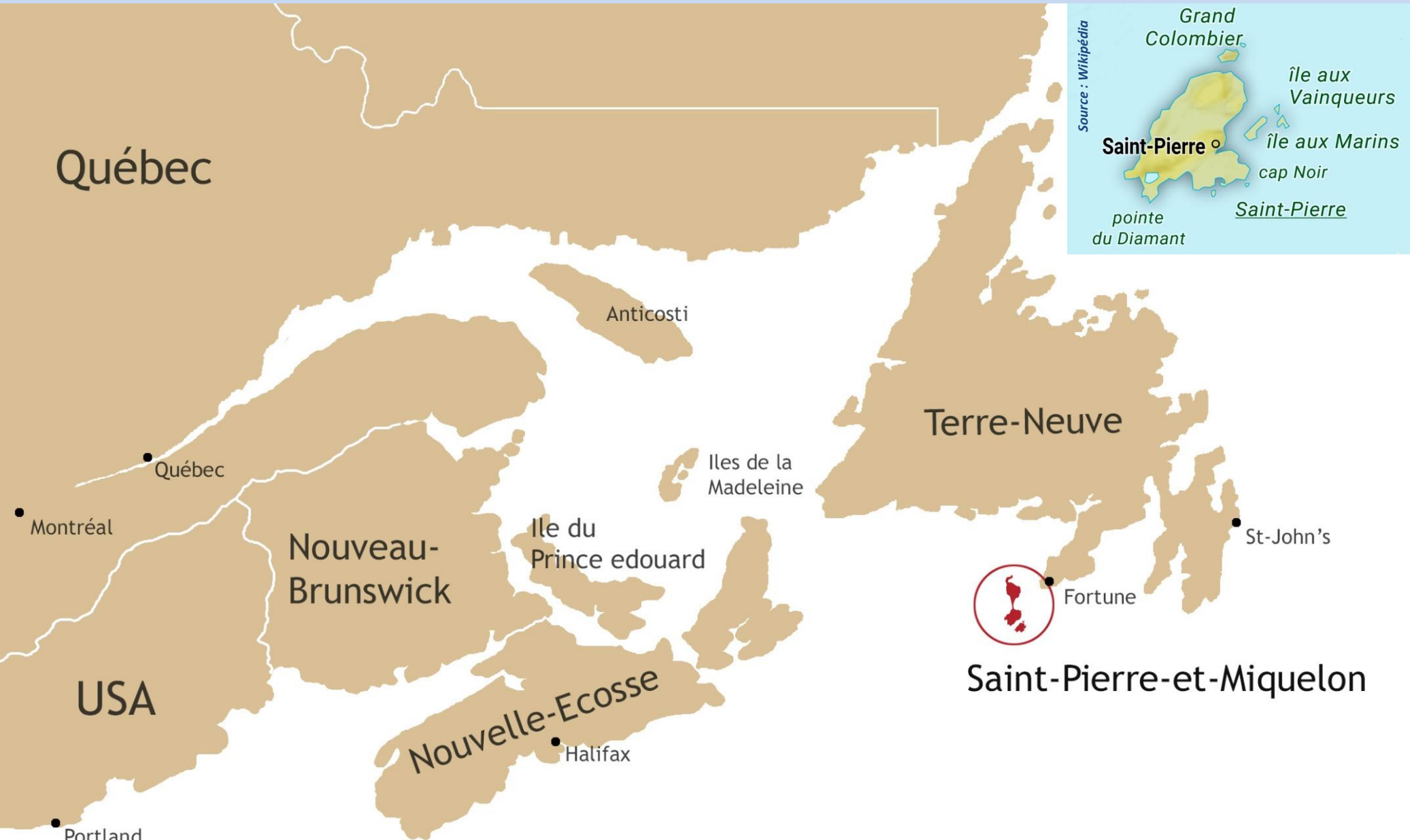
L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon

La collectivité d'outre-mer de Saint-Pierre-et-Miquelon, ancienne colonie française, est le seul territoire français en Amérique du Nord. Situé à 4 000 kilomètres de l'Europe continentale et à 25 kilomètres du Canada (Terre-Neuve). Cet archipel de 242 km², grand comme deux fois Paris est composé de trois îles principales : Saint-Pierre, où se concentre la majorité de la population, et les îles de Miquelon (Grande Miquelon) et Langlade (Petite Miquelon) reliées entre elles par un isthme de sable, il est situé en bordure des Grands Bancs de Terre-Neuve, immenses plateaux sous-marins riches de nombreuses espèces de poissons, dont la morue. Saint-Pierre a aujourd'hui une population d'environ 5 600 habitants et Miquelon environ 625. Il n'y a aucune population permanente à Langlade.

Les premières installations permanentes d'Européens datent du début du XVII^e siècle. Elles sont le fait de pêcheurs normands, bretons et basques pratiquant la chasse à la baleine. Français et Britanniques se disputent la souveraineté sur l'archipel au siècle suivant. Il faut attendre l'année 1816 pour que son rattachement à la France soit définitif.







Localisation de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon




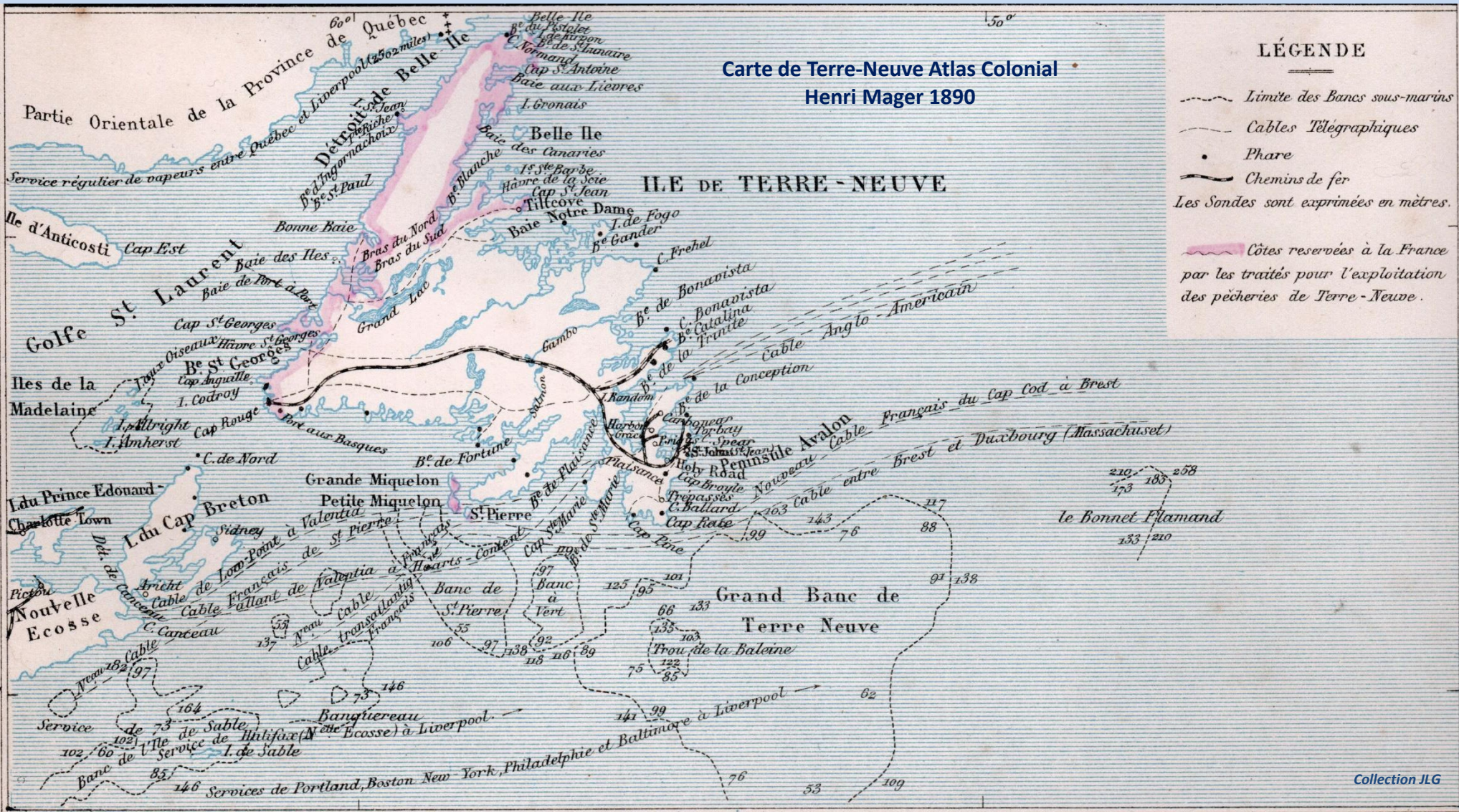
La "French Shore" de 1713 à 1904

Carte de Terre-Neuve Atlas Colonial
Henri Mager 1890

LÉGENDE

-  Limite des Bancs sous-marins
 -  Cables Télégraphiques
 -  Phare
 -  Chemins de fer
- Les Sondes sont exprimées en mètres.

 Côtes réservées à la France par les traités pour l'exploitation des pêcheries de Terre-Neuve.



La côte française de Terre-Neuve (French Shore) est issue du traité d'Utrecht de 1713. Aux termes de ce traité, la France a obtenu le droit de pêcher en saison sur la partie du littoral de Terre-Neuve comprise entre le cap Bonnavista et la pointe Riche. Dans le traité de Versailles (1783), conclu entre la Grande Bretagne et la France, les limites du "Treaty Shore" ont été revues pour couvrir le littoral du cap St. John au cap Ray, fin de cet accord en 1904. French Shore en rose sur la carte. À partir de 1904 ne subsiste que l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.

NOTICE.

Les Iles St Pierre et Miquelon, seul reste de la domination française dans cette partie de l'Amérique, depuis la perte du Canada, sont situées à quelques milles de la côte méridionale de Terre Neuve qui appartient aux Anglais. Leur sol peu fertile est entrecoupé de collines qui donnent naissance à de petits ruisseaux.

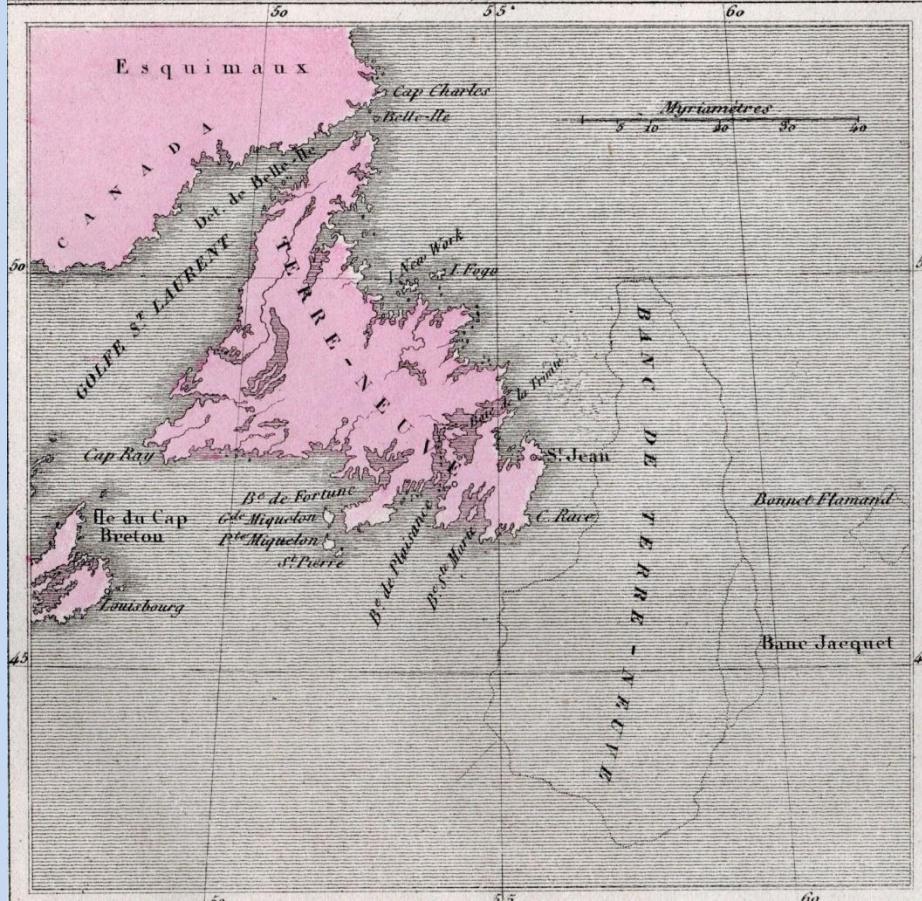
La Grande Miquelon, la plus septentrionale peut avoir 9 à 10 lieues de circonférence, elle offre un port commode pour les barques employées à la pêche.

La Petite Miquelon, au Sud de la grande, à 6 lieues de tour, elle est bien arrosée et bien boisée.

Saint Pierre au S. S. O. des deux autres présente un aspect à peu près semblable, mais elle est dépourvue de bois. Quoique la plus petite, elle est la plus importante à cause de l'étendue de sa rade qui peut contenir 30 à 40 navires de toutes grandeurs et par la disposition de ses côtes favorable à la préparation, conservation et exportation de la morue. Sur sa côte orientale et au fond d'une belle rade, se trouve le Bourg de St Pierre, le seul lieu un peu important des 3 îles. Il est la résidence d'un officier de marine qui sous le titre de Commandant, gouverne la colonie.

La population permanente est d'environ 15 000 âmes dont 5000 pour St Pierre; mais les marins s'y rendent par milliers des côtes de la Bretagne et de la Normandie à l'époque de la pêche de la morue qui se fait sur le Banc de Terre-Neuve et dans le Golfe St Laurent. En 1873 on a estimé à 24,000 environ le nombre des marins occupés à cette pêche; l'achat des articles qu'elle nécessite est évalué à plus d'un million de francs.

ILE ET BANC DE TERRE-NEUVE avec les Iles St Pierre et Miquelon.

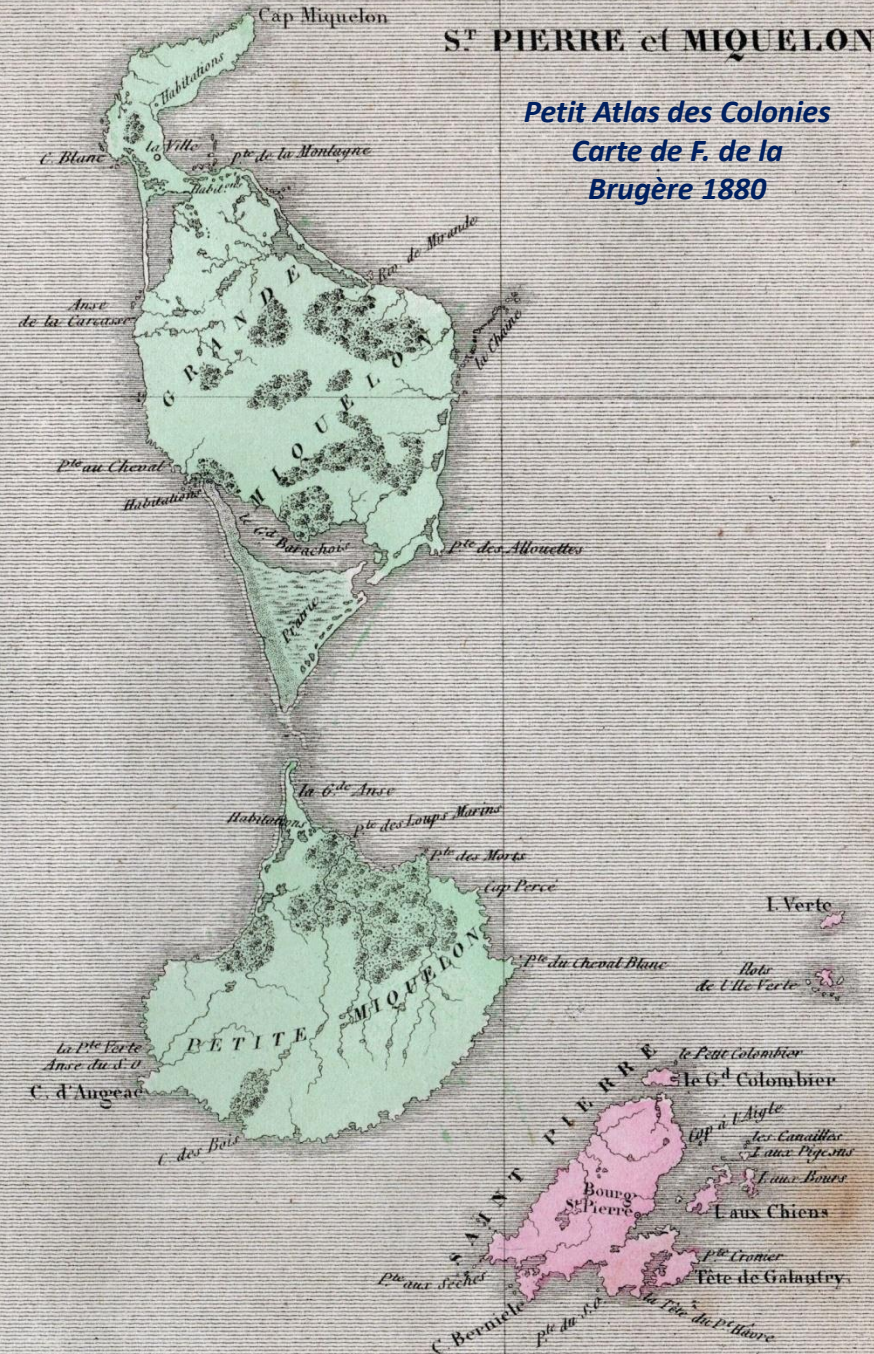


ILES

S^t PIERRE et MIQUELON

Petit Atlas des Colonies

Carte de F. de la Brugère 1880

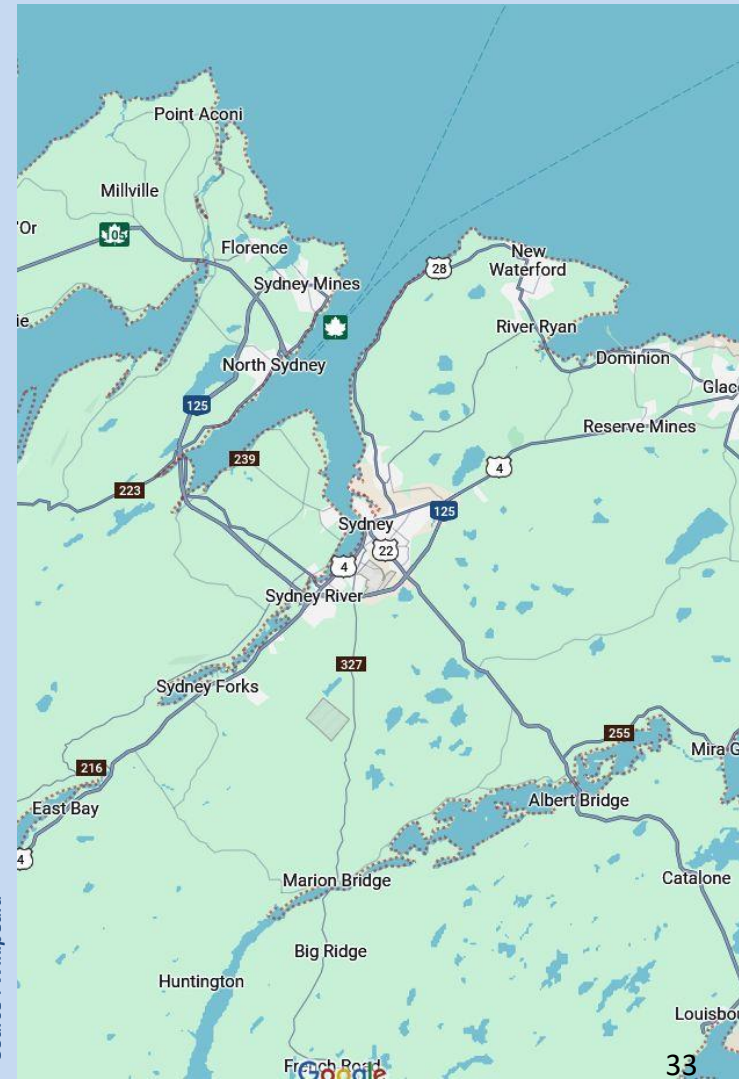


Le ravitaillement en charbon

Si le ravitaillement en sel des chalutiers se faisait généralement au port de Saint-Pierre, pour le charbon, Saint-Pierre n'était pas équipé pour ravitailler les nombreux chalutiers à vapeur. Ce ravitaillement se faisait à l'île de Cap-Breton (Nouvelle-Écosse) à Sydney, car à North Sydney se trouvait une mine de houille.



Cap-Breton le Wharf au charbon à Sydney - Photo Julien Thoulet 1887



Source : Wikipédia

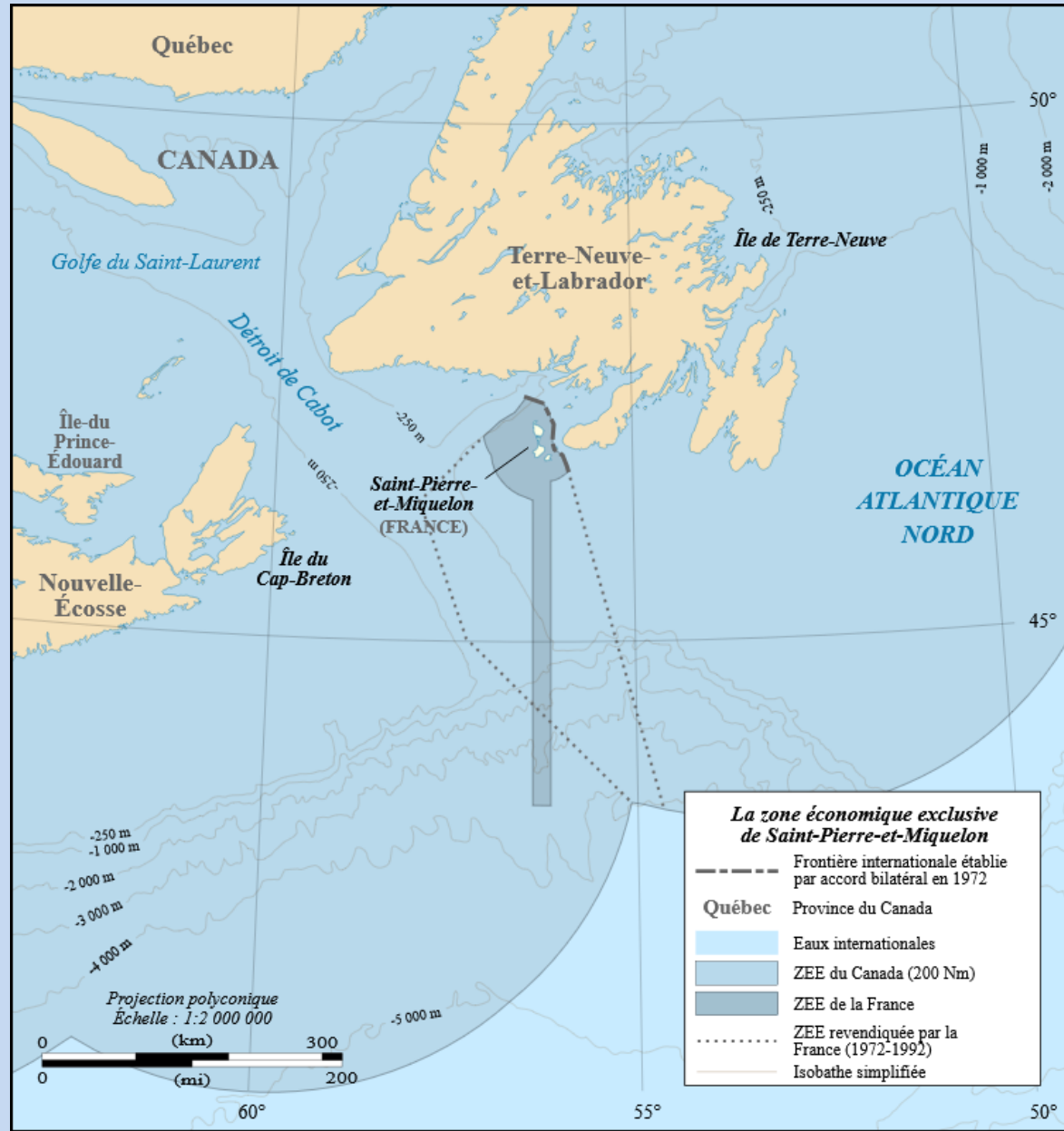


Cap-Breton – La mine de houille de North Sydney - Photo Julien Thoulet 1887

Un contentieux franco-canadien prend naissance à la fin des années 1960 et aboutit à une révision des frontières maritimes en 1992, par décision du tribunal d'arbitrage de New York qui circonscrit une zone économique exclusive (ZEE) française de 12 400 km² au lieu des 47 000 revendiqués par la France.



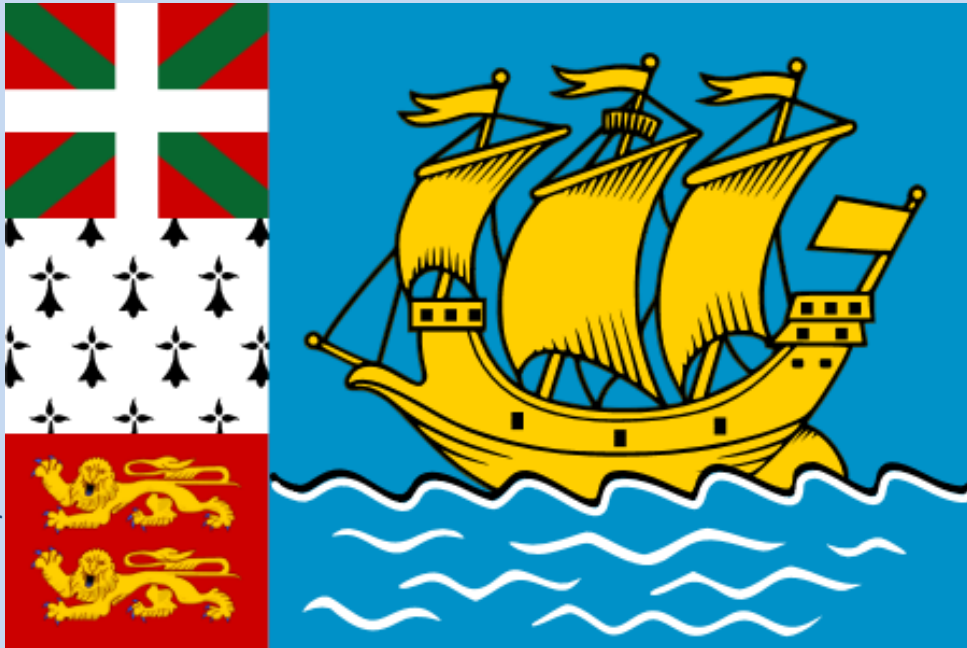
Voilier morutier avec ses doris



Source : Wikipédia

Le drapeau de Saint-Pierre-et-Miquelon (SPM)

Un regard sur le drapeau non officiel de l'île, créé en 1982 qui trace les grandes lignes de l'histoire de l'archipel. Il fait référence aux origines de leurs habitants. Nous avons l'ikurrina basque, l'hermine des Bretons et les léopards normands. Est aussi représentée la Grande Hermine, le navire sur lequel Jacques Cartier débarqua dans l'archipel en juin 1536. On peut lire la devise officielle de Saint-Pierre-et-Miquelon : "A mare labor" ("La mer du Travail").



Source : Wikipédia

Source : <https://www.arche-musee-et-archives.net>



Les navires-chasseurs

Le rôle des navires-chasseurs est capital dans le déroulement des campagnes de pêche à la morue. Les chalutiers armés pour Terre-Neuve ou l'Islande ne peuvent pas stocker la totalité de la campagne de pêche qui dure au moins 6 mois. Le navire-chasseur, avec un équipage de 6 à 8 marins, est chargé de rejoindre vers le milieu de la campagne, en un lieu convenu avec les capitaines des navires de l'armement, les chalutiers en pêche pour apporter le sel, mais aussi des vivres, du courrier, des rechanges ou encore des engins de pêche.

Pour le retour, le chasseur embarque les morues salées de la première campagne qui seront ramenées notamment à Bègles-Bordeaux pour leur commercialisation. La venue du chasseur sur les lieux de pêche, c'est aussi un peu d'air du pays que respirent tous ces hommes partis pour six mois si loin de chez eux.

Source : facebook.com/groups/spmdocs



Rade de Saint-Pierre 1926 - Transbordement de morues d'un chalutier à vapeur sur un 3 mâts chasseur 37



Déchargement de la morue d'une Goélette "chasseur" dans le port de Bordeaux vers 1930. Les navires sont ancrés au milieu de la Garonne, face "au Pont-Saint-Jean", c'est-à-dire juste en aval du Pont-de-Pierre. Des balances sont montées à bord. Les morues sont tirées des cales par poignées de deux et examinées par des trieurs spécialisés qui séparent les différentes catégories de poissons (morues, ânon, rebut).

C'est la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur qu'il fallait dire. Celle-ci en effet est créée depuis Mai 1901 ; elle a racheté à cette époque les flottes de la Société de l'Atlantique et de la Compagnie Normande, qui ce sont trouvées ainsi toutes deux liquidées.

C'est également à la Société Nouvelle, 135, boulevard de la Plage, qu'appartiennent le *Sacha* et la *Jeannette* dont nous avons raconté le récent départ pour Terre-Neuve.

A ce propos nous avons cru intéressant de relever l'état actuel des différentes Pêcheries d'Arcachon :

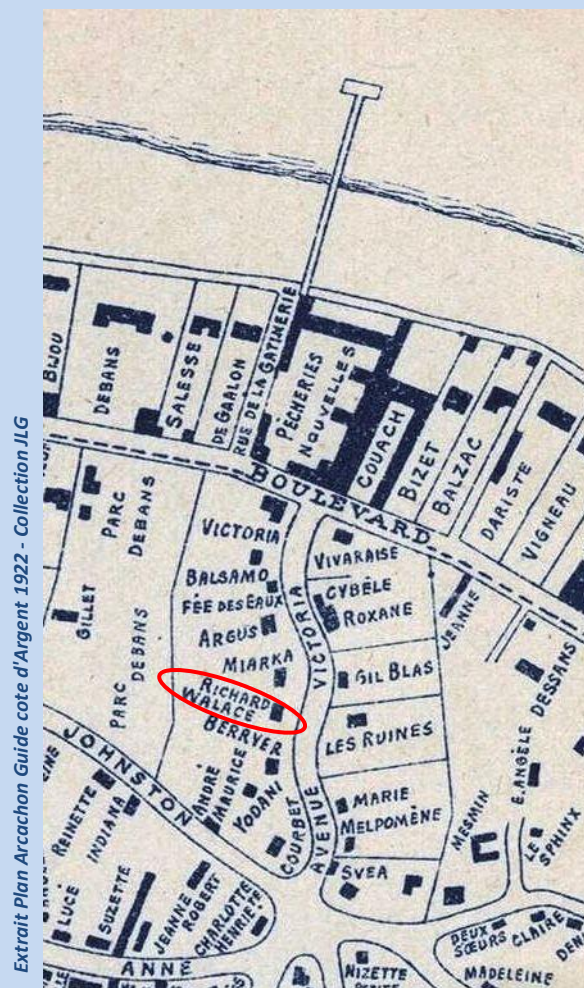
Flotte de la Société Nouvelle :

Louise-Marie, 165 tonnes, 400 chevaux ; *Suzanne-Céline*, 165 tonnes, 400 chevaux ; *Marie-Madeleine*, 165 tonnes, 400 chevaux ; *Ste-Anne*, 165 tonnes, 400 chevaux ; *Ville de Gujan-Mestras*, 130 tonnes, 280 chevaux ; *Marie-Joseph*, 130 tonnes, 280 chevaux ; *Jeanne*, 170 tonnes, 280 chevaux ; *Sacha*, 300 tonnes, 600 chevaux ; *Jeannette*, 300 tonnes, 600 chevaux.

Personnel : Directeur, M. Haentjens, rue de la Gatinerie ; capitaine d'armement, M. Vidal, villa Richard-Wallace ; caissier, M. Arnaud, villa Ferdinando ; expéditionnaire, M. Berbesson, Hôtel de France ; caissier, M. Magnier, avenue St-Ferdinand ; chef d'atelier, M. Fayet, boulevard de la Plage ; magasinier, M. Sibade, dune Pontac ; maître charpentier, M. Cassagne, rue Bonne-Affaire.

1908 – Capitaine d'Armement

L'Avenir d'Arcachon nous apprend qu'en 1908, Pierre Vidal est le Capitaine d'Armement* de la Nouvelle, il réside alors au 24 de l'Avenue Victoria villa Richard-Wallace, juste en face de la célèbre villa Les Ruines ! À deux pas des établissements de la Nouvelle. En remontant l'avenue Victoria le nom d'une villa – Melpomène – devait lui rappeler son embarquement sur son premier navire la *Melpo* (*Melpomène*).



*Capitaine d'Armement : Responsable à terre d'assurer l'administration et le recrutement des équipages ainsi que la gestion des matières nécessaires au fonctionnement des navires d'une flotte.

1910 - Mariage

Le 16 mai 1910, Paul "Pierre" Vidal épouse à Clussais-la-Pommeraiie (Deux-Sèvres), Marie Madeleine de Laage de Meux (1887-1983). Ils auront sept enfants, Marie Françoise Élisabeth dite "Babeth" (1911), Anne Marie Andrée dite "Annie" (1912), Geneviève dite "Ginette" 1914, "Jean" Alfred Dieudonné (1915), François Alfred Marie (1917), Jacqueline Marie Suzanne Antoinette (1921) et "Gérard" Léon Marie Gabriel (1924), tous les enfants sont nés soit à Clussais-la-Pommeraiie soit à Arcachon.

*Faire part de Mariage de Pierre Vidal
& Madeleine de Laage de Meux*

Mariage. — On annonce le prochain mariage, à Arcachon, de M. Paul Vidal, capitaine au long cours, fils de M. Vidal et M^{me} née Guizard, avec M^{lle} Marie Magdeleine de Laage de Meux, fille de M. de Laage de Meux et de M^{me} née Guiot de la Rochère.

Petite annonce du 22 mai 1910

En guise de voyage de noce, pas de temps perdu, direction Saint-Pierre-et-Miquelon pour la saison des pêches, le couple Vidal arrivera à Saint-Pierre par le vapeur postal *Saint-Pierre-Miquelon* du 2 juin 1910. Ils repartiront pour Arcachon à l'issue de la saison des pêches, en quittant Saint-Pierre le 6 novembre 1910 avec le même vapeur postal.

*Madame de Laage de Meux,
Monsieur et Madame François de
Laage de Meux ont l'honneur
de vous faire part du mariage de
Mademoiselle Madeleine de
Laage de Meux, leur petite fille
et fille, avec Monsieur Pierre
Vidal, Capitaine au long cours.*

B 37
17 Mai 1910
La Coussière Sauzé-Vaussais 12 Sèvres,

Les Vidal feront leur premier séjour en famille à Saint-Pierre en 1911 peu après la naissance de leur première fille "Babeth" qui était née en mars 1911. Ils arriveront tous les 3 à Saint-Pierre le 15 juin 1911 par le vapeur postal *Saint-Pierre-Miquelon* en provenance d'Halifax en Nouvelle-Écosse (Canada). Ils seront vraisemblablement hébergés à l'habitation Monier. Ils repartiront en famille après la saison des pêches le 22 octobre 1911 à bord du vapeur postal *Saint-Pierre-Miquelon* à destination de Sydney (Cap-Breton).

Source : Journal Réveil Saint-Pierrais

Le vapeur postal *Saint-Pierre-Miquelon* est arrivé à Saint-Pierre avec les malles d'Europe et des États-Unis d'Amérique, le 15 juin 1911.

Passagers arrivés:

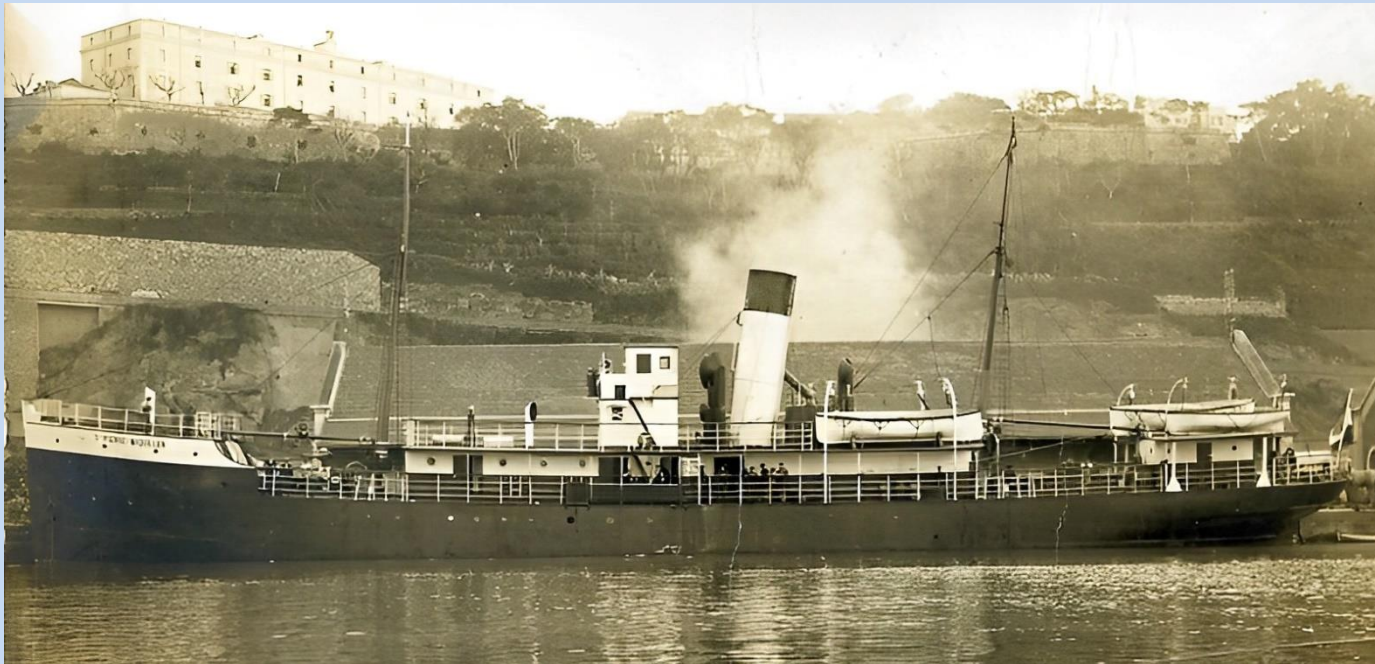
MM. Le Comte d'Hauterive; Alexandre Lavissière; W.-H. Logan; Pierre Vidal; Joseph Jamblode, B.-N. Mac, Cormack; G.-F. Milligan; Auguste Boëdo; Eugène Admond; Ferdinand Mahé; Isaac Rault; Henri Collin; Charles Leduc; Emile Bernier; Auguste Bernier.

M^{mes} La Vicomtesse d'Hauterive; Pierre Vidal et un enfant; Pierre Leduc; Pierre Bernier; Auguste Bernier.

M^{lles} Emilie Lesénéchal; Marie Jamblode; Louise Jamblode; Elisa Admond; Adrienne Coste; Yvonne Leduc; Marie Bernier; Germaine Bernier.

Arrivée de la famille Vidal le 15 juin 1911

Source : <https://www.saintpierreetmiquelon.net>



Le vapeur postal "Saint-Pierre-Miquelon" appartenait à la société anonyme "la Morue Française" assurera la traversée Halifax – Saint-Pierre de 1906 à 1912

À cette époque, le voyage métropole – Saint-Pierre-et-Miquelon se faisait en plusieurs étapes, à savoir, embarquement au Havre sur un transatlantique à destination de New York, pour la famille Vidal, à cette période il s'agissait vraisemblablement du paquebot *La Lorraine* de la CGT soit 6 jours de navigation. De New York il fallait prendre le train pour Halifax en Nouvelle-Écosse, soit 1 440 km en 32 heures de train puis finalement embarquer sur le vapeur postal *Saint-Pierre-Miquelon* à destination de Saint-Pierre situé à 630 km de navigation.



"La Lorraine" est le premier d'une série de deux navires, le second étant "La Savoie". C'est, à l'époque, le plus grand paquebot français, il est mis en service en 1900.

Les séjours de Pierre Vidal à Saint-Pierre

Les séjours de Pierre Vidal, pour représenter la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur (SNPV) et y gérer les chalutiers de grande pêche en action sur les bancs de Terre-Neuve, vont se succéder au cours des années, généralement il arrivait seul ou en famille à Saint-Pierre au printemps pour la saison de pêche et repartait à l'automne pour Arcachon ou il passait la saison d'hiver en tant qu'administrateur délégué de la Nouvelle. Le site internet du musée de l'Arche nous indique quelque une de ses allées et venues à Saint-Pierre (*non exhaustif, à compléter avec d'autres sources*) :

- 1909 : Pierre Vidal seul – du 3 juin au 24 octobre
- 1910 : Pierre & Madeleine Vidal – du 2 juin au 6 novembre
- 1911 : Pierre, Madeleine et Élisabeth Vidal – du 15 juin au 22 octobre
- 1915 : Pierre Vidal seul – du 22 juillet au 14 novembre
- 1916 à 1919 : C'est la "Grande Guerre", pas de présence à Saint-Pierre. Pour rappel, à la déclaration de guerre, Jean Haentjens, le directeur de la SNPV est mobilisé ainsi qu'une grande partie du personnel. Entre 1915 et 1916, presque tous les chalutiers d'Arcachon sont réquisitionnés, comme dragueurs ou patrouilleurs sur les côtes Atlantique entre Brest et Bayonne, beaucoup ne reviendront pas. La SNPV n'a presque plus de bateaux et de personnel, elle est liquidée en mai 1916 et est reprise en totalité par la Société Générale d'Armement de Nantes. Mais la SNPV renaît de ses cendres le 25 avril 1921 lors d'une assemblée générale du Conseil d'Administration. Elle va alors peu à peu reconstituer sa flotte de bateaux et reprendre ses activités de pêche au large à Terre-Neuve.
- 1919 : Retour de Pierre Vidal à Saint-Pierre du 5 juillet au 22 septembre pour remettre en place les activités de la SNPV
- 1920 : Retour de la famille Vidal, Pierre, Madeleine et un enfant (le plus jeune du moment François ?) du 13 juillet au 26 octobre
- 1921 : Pierre Vidal seul du 5 juillet au 8 septembre
- 1922 : Pierre Vidal seul du 28 juin au 18 septembre
- 1923 : Pierre Vidal seul du ?? au 24 septembre
- 1924 : Pierre Vidal seul du 24 juillet à ??
- 1925 : Pierre Vidal seul du 30 juillet au ??, pas de traces sur le vapeur postal, il pourrait être reparti vers Arcachon à bord de l'un des deux chalutiers de grande pêche *Capricorne* ou *Sagittaire* !!
- Après 1925, pas de traces d'une arrivée de Pierre Vidal à Saint-Pierre par le vapeur postal de liaison Halifax ou Sydney, la saison 1925 a-t-elle été la dernière saison de Pierre Vidal à Saint-Pierre ? Ceci resterait à déterminer !!

Bordeaux premier port morutier de France



MBM **La Mémoire de Bordeaux Métropole** présente
L'AVENTURE DE LA GRANDE PÊCHE
Bordeaux, port morutier au XX^e siècle

10 - 22 sept. 2024

31^e salon d'expression photographique
Lundi-Vend : 13h-19h
Sam-Dim : 10h-19h
Entrée libre

Bordeaux culture

Ville de BORDEAUX
Hôtel de Ragueneau
71 rue du loup

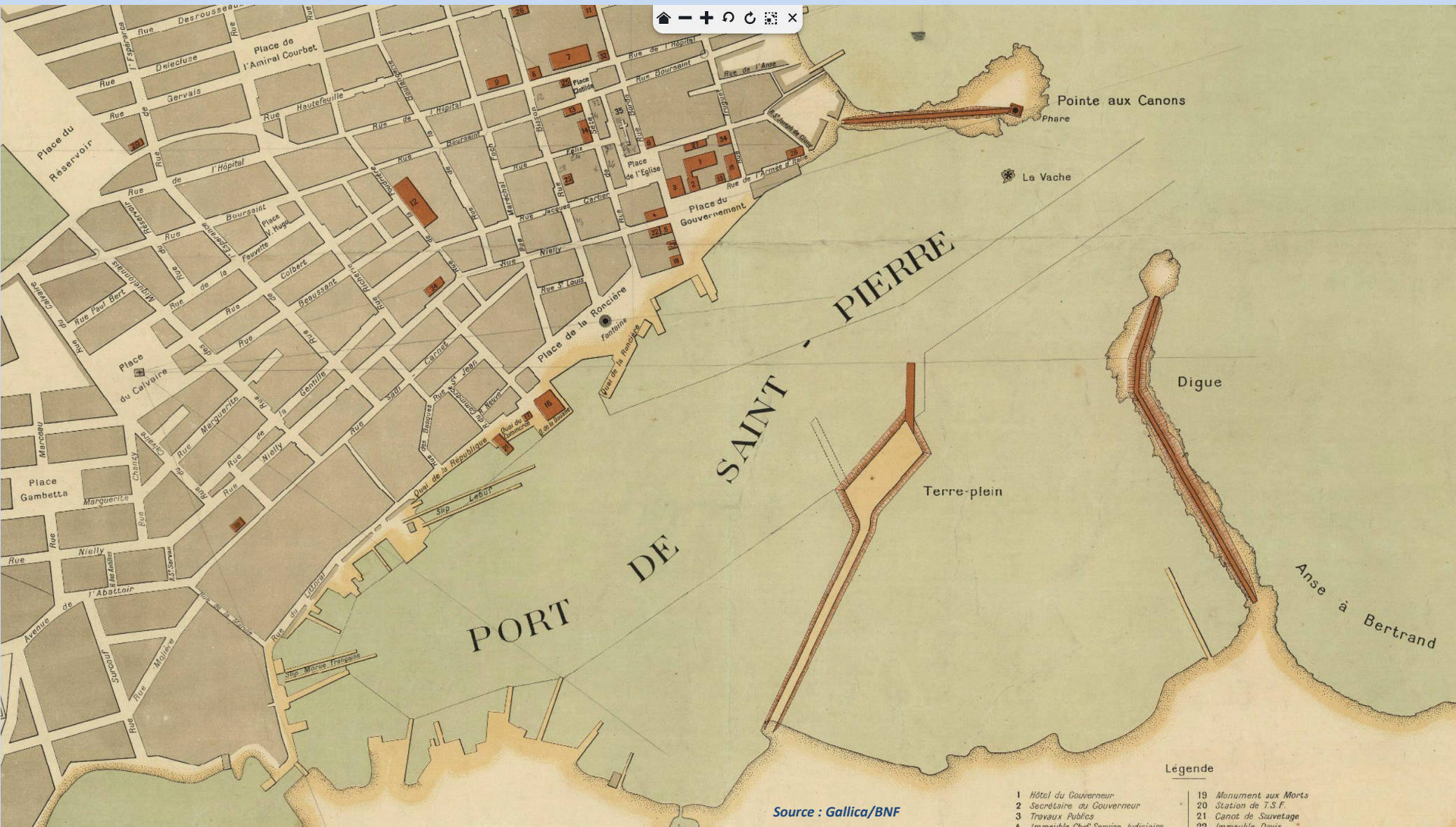
BORDEAUX MÉTROPOLE Méribaud Mérignac SECTEUR 1 SECTEUR 2 SECTEUR 3 SECTEUR 4 SECTEUR 5 SECTEUR 6 SECTEUR 7 SECTEUR 8 SECTEUR 9 SECTEUR 10 SECTEUR 11 SECTEUR 12 SECTEUR 13 SECTEUR 14 SECTEUR 15 SECTEUR 16 SECTEUR 17 SECTEUR 18 SECTEUR 19 SECTEUR 20 SECTEUR 21 SECTEUR 22 SECTEUR 23 SECTEUR 24 SECTEUR 25 SECTEUR 26 SECTEUR 27 SECTEUR 28 SECTEUR 29 SECTEUR 30 SECTEUR 31 SECTEUR 32 SECTEUR 33 SECTEUR 34 SECTEUR 35 SECTEUR 36 SECTEUR 37 SECTEUR 38 SECTEUR 39 SECTEUR 40 SECTEUR 41 SECTEUR 42 SECTEUR 43 SECTEUR 44 SECTEUR 45 SECTEUR 46 SECTEUR 47 SECTEUR 48 SECTEUR 49 SECTEUR 50 SECTEUR 51 SECTEUR 52 SECTEUR 53 SECTEUR 54 SECTEUR 55 SECTEUR 56 SECTEUR 57 SECTEUR 58 SECTEUR 59 SECTEUR 60 SECTEUR 61 SECTEUR 62 SECTEUR 63 SECTEUR 64 SECTEUR 65 SECTEUR 66 SECTEUR 67 SECTEUR 68 SECTEUR 69 SECTEUR 70 SECTEUR 71 SECTEUR 72 SECTEUR 73 SECTEUR 74 SECTEUR 75 SECTEUR 76 SECTEUR 77 SECTEUR 78 SECTEUR 79 SECTEUR 80 SECTEUR 81 SECTEUR 82 SECTEUR 83 SECTEUR 84 SECTEUR 85 SECTEUR 86 SECTEUR 87 SECTEUR 88 SECTEUR 89 SECTEUR 90 SECTEUR 91 SECTEUR 92 SECTEUR 93 SECTEUR 94 SECTEUR 95 SECTEUR 96 SECTEUR 97 SECTEUR 98 SECTEUR 99 SECTEUR 100



À partir de 1862, et durant un siècle, Bordeaux figure comme le premier port morutier de France. Bien que jouant un rôle mineur dans les armements, le port reçoit la plus grande partie des pêches débarquées en métropole par les "Terre-Neuvas" et les navires "Islandais" armés sur les côtes de la Manche. Ce rôle de "marché national de la morue" est dû à la puissance du négoce local et à l'implantation d'une trentaine de sécheries, principalement à Bègles.

Après sa pêche, en mer sur le bateau, la morue était ouverte, lavée, salée et empilée. Le poisson rapporté était appelé "morue verte" (morue étêtée et éviscérée sur le pont du navire, puis conservée dans la cale entre deux couches de sel). Elle alimentait le négoce, soit pour la vente en "repaqué" — à nouveau lavée, brossée et enduite de sel —, soit pour le séchage, à Bègles, qui, jusqu'en 1938, possédait les plus importantes sécheries de "morue verte" de France et transformaient cette morue en "morue sèche" et ainsi permettaient de la diffuser dans tout le bassin garonnais, voire de l'exporter dans l'aire méditerranéenne ou les colonies antillaises.

Saint-Pierre et son Port



Plan Cabasson de 1930 du Port de Saint-Pierre, à remarquer les points névralgiques de la ville de Saint-Pierre, la célèbre Place de la Roncière avec sa fontaine et son quai ainsi que la pointe aux Canons !



Source : facebook.com/groups/spmdocs

La place de la Roncière et son quai en 1946, autrefois appelée place Napoléon, tient son nom d'Émile de la Roncière, commandant des îles Saint-Pierre-et-Miquelon de 1859 à 1864. Ce lieu névralgique a toujours été le point central de la ville de Saint-Pierre. On y trouve déjà à l'époque cafés, entrepôts, commerces, forges et hôtels. Au centre la fontaine et en arrière-plan les grandes cheminées des forges Lescaméla. C'est en 1945 que la place prend le nom du Général de Gaulle. Au premier plan un camion chargé de sel – Photo Jean Briand.



Source : facebook.com/groups/spmdocs

Le quai de la Roncière dans les années 1920, on notera les caisses d'alcool fraîchement débarquées de métropole, non pas pour la consommation locale, mais pour alimenter le marché nord-américain (années de la Prohibition) !!



5 St-PIERRE MIQUELON - Qual de la Roncière - Roncière's Wharf

Le quai de la Roncière vers 1920, à quai le "Colonia" (l'un des deux remorqueurs du port de Saint-Pierre), au-dessus de sa cheminée les établissements Morazé avec ses pompes à essence

Saint-Pierre aujourd'hui



Famille Clément

Plusieurs familles saint-pierraises vont jouer un rôle pendant les séjours de Pierre Vidal à Saint-Pierre, nous en évoquerons ici trois, les Clément, les Monier et les Morazé.

La famille Clément est originaire de Granville en Normandie. Joseph Clément y voit le jour en 1814, il se marie en 1841 avec Anne Adèle Harel (1818-1854), ils auront 8 enfants. Vers 1844 ils rejoignent Saint-Pierre-et-Miquelon ou ils s'y établissent. Joseph Clément y fondera les entreprises Clément, au XIX^e siècle, elles seront constituées d'une flottille de bateaux de pêche et des bâtiments situés sur la route du Cap à l'Aigle (aujourd'hui le Boulevard Thélot) à Saint-Pierre. Sur place, Joseph, armateur, gère sa société de pêche depuis sa propriété, située sur la route du Cap comme beaucoup d'armateurs de l'époque.



Habitation Clément, peinture de Jean Claireaux (1942-2015)

En effet, avec une vue surplombant la rade chacun peut ainsi veiller aux allées et venues de ses bateaux de pêche et ses graves. Joseph Clément est aussi propriétaire de plusieurs magasins (dont une boulangerie) situés sur cette même route constituant les pêcheries Clément ou l'Habitation Clément.



Source : facebook.com/groups/spmdocs

L'Habitation Clément avec ses bâtiments, au centre la maison Clément



Source : [facebook.com/groups/spmdocs](https://www.facebook.com/groups/spmdocs)

Séchage de la morue sur les graves* de l'Habitation Clément - 1905

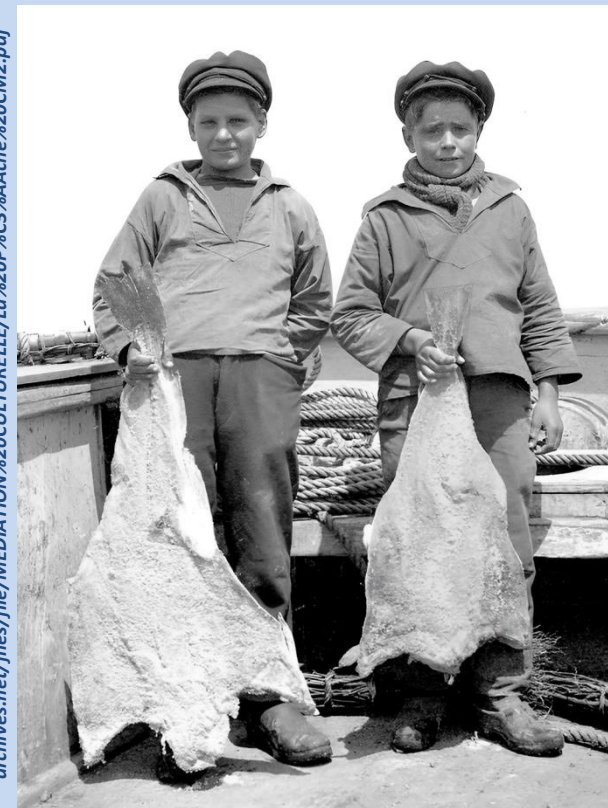
****graves : Étendues de pierres sur lesquelles étaient posées les morues pour les faire sécher. On appelle ces étendues des graves et les jeunes gens qui effectuaient ce travail s'appelaient les "petits graviers".***

Les petits "graviers"

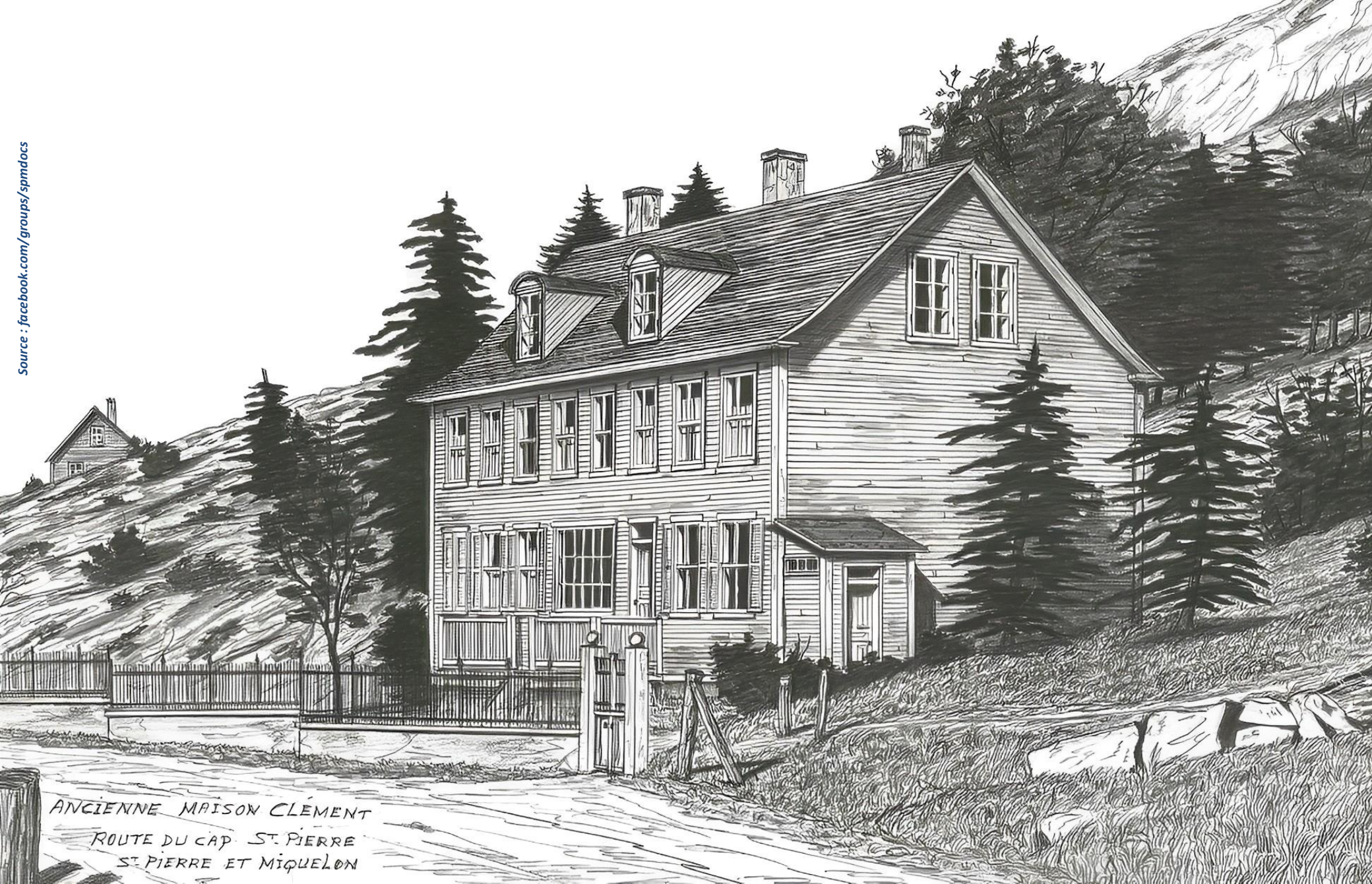
Qui sont ces "Graviers" ? Des enfants de familles pauvres qui avaient pour tâche à la fin du XIX^e siècle, à Saint-Pierre-et-Miquelon ou Terre-Neuve, et cela pendant plusieurs mois, de retourner les morues qui séchaient sur la grève. Ils venaient de Normandie, un peu du Pays basque, mais surtout de Bretagne. C'était principalement des enfants de l'intérieur de la Bretagne, la première fois qu'ils voyaient la mer c'était pour embarquer dans des conditions épouvantables. Et ce qui les attendait allait être pire encore ! Pour les enfants, un maigre salaire, mais la promesse de devenir "Inscrit Maritime" à la deuxième campagne, pour les parents cela se soldait par une bouche de moins à nourrir.



Séchage de la morue sur les graves du Château Légasse



*Petits graviers à Saint-Pierre - Studio
Briand-Ozon*



ANCIENNE MAISON CLEMENT
ROUTE DU CAP ST. PIERRE
ST. PIERRE ET MIQUELON

La maison Clément, dessin de Jean Claireaux



Saint-Pierre : La route du Cap à l'Aigle sous la neige.

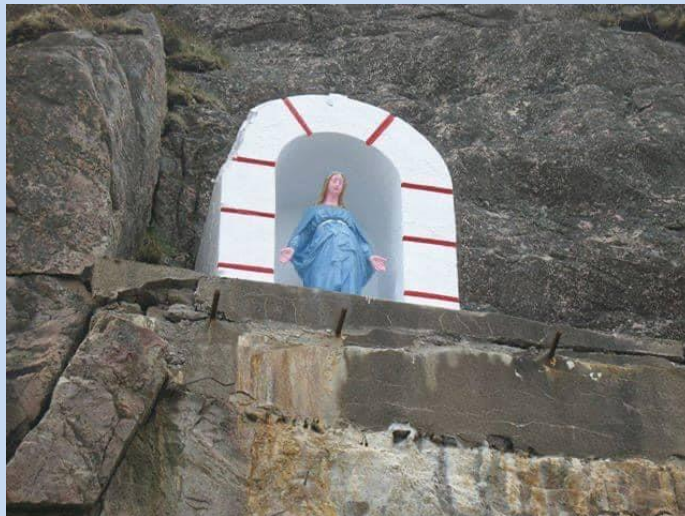
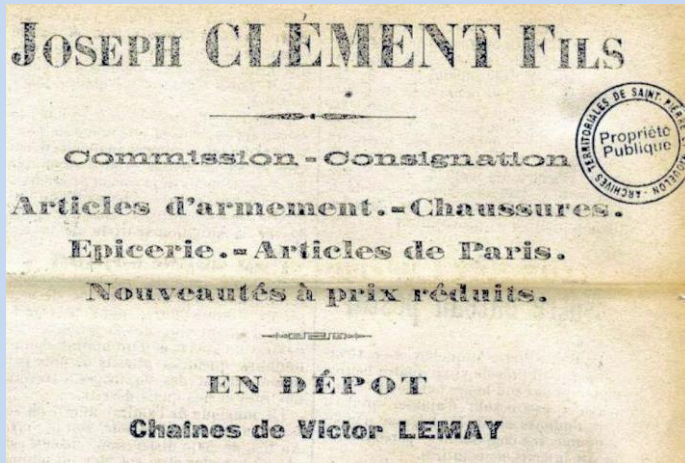


ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON
LES DORYS ET LEURS ÉQUIPAGES

Saint-Pierre, le.....
A.-M. Bréhier, édité, Saint-Pierre - N° 23

Les établissements de Joseph Clément Fils sur le quai de la Roncière à Saint-Pierre

Joseph Clément s'éteint en 1899 et est enterré à sa demande sur sa propriété aux côtés de son épouse, décédée avant lui (1854). Bien que le terrain ait été vendu pour la première fois dans les années 1920 à la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur d'Arcachon, Joseph et Adèle Clément s'y trouvent encore aujourd'hui, faisant du lieu le seul cimetière privé de l'archipel. À proximité de leur sépulture se trouve une statue de Vierge de l'aveugle, c'est-à-dire d'une vierge enceinte. Plus tard, leur fils "Théodore" Edmond Clément (né en 1847) prend le relais des affaires et s'implique également dans la vie locale notamment en qualité de Président de la Chambre de Commerce.



La maison Clément sous la neige

La vierge enceinte de l'habitation Clément

Famille Monier

L'Histoire de la famille d'armateurs morutiers bordelais Monier débute au milieu du XIX^e siècle, l'entreprise Monier sera fondée par Pierre Monier, son fils Louis "Gaston" Monier (1856-1944), bien intégré au sein du négoce par ses origines familiales et ses relations sera l'un des principaux acteurs du commerce de la morue sur la place de Bordeaux. Le siège est au 32 de la rue de la Rousselle à Bordeaux, le quartier des morutiers.

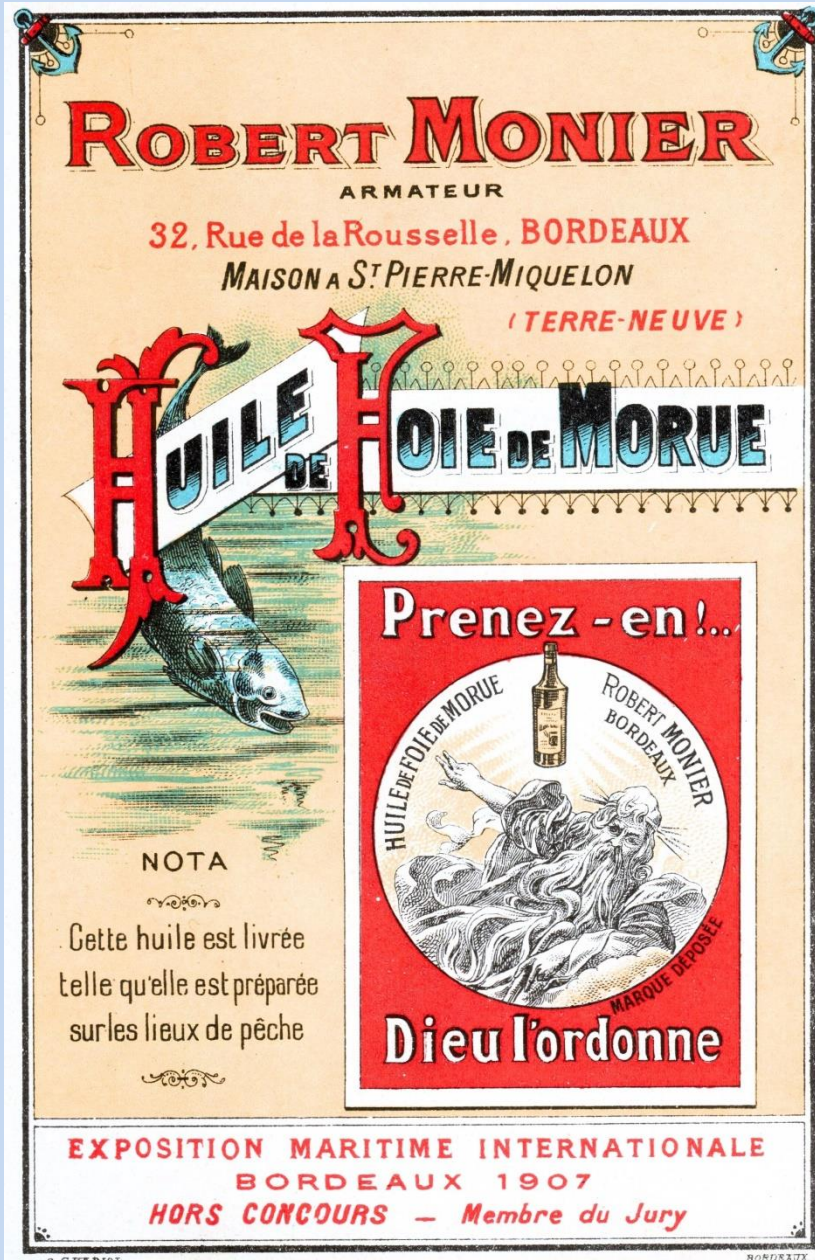
Gaston Monier sera à la fois consignataire*, armateur et négociant.

** Consignataire de navire : Le métier de consignataire consiste à servir d'intermédiaire entre les armateurs pratiquant la pêche à la morue et les acheteurs bordelais. Organiser l'escale des navires au port et le transport des marchandises, c'est la mission commerciale, administrative et technique confiée au consignataire de navire, poste clé du transport maritime.*



Source : <https://la1ere.francetvinfo.fr/saintpierremiquelon>

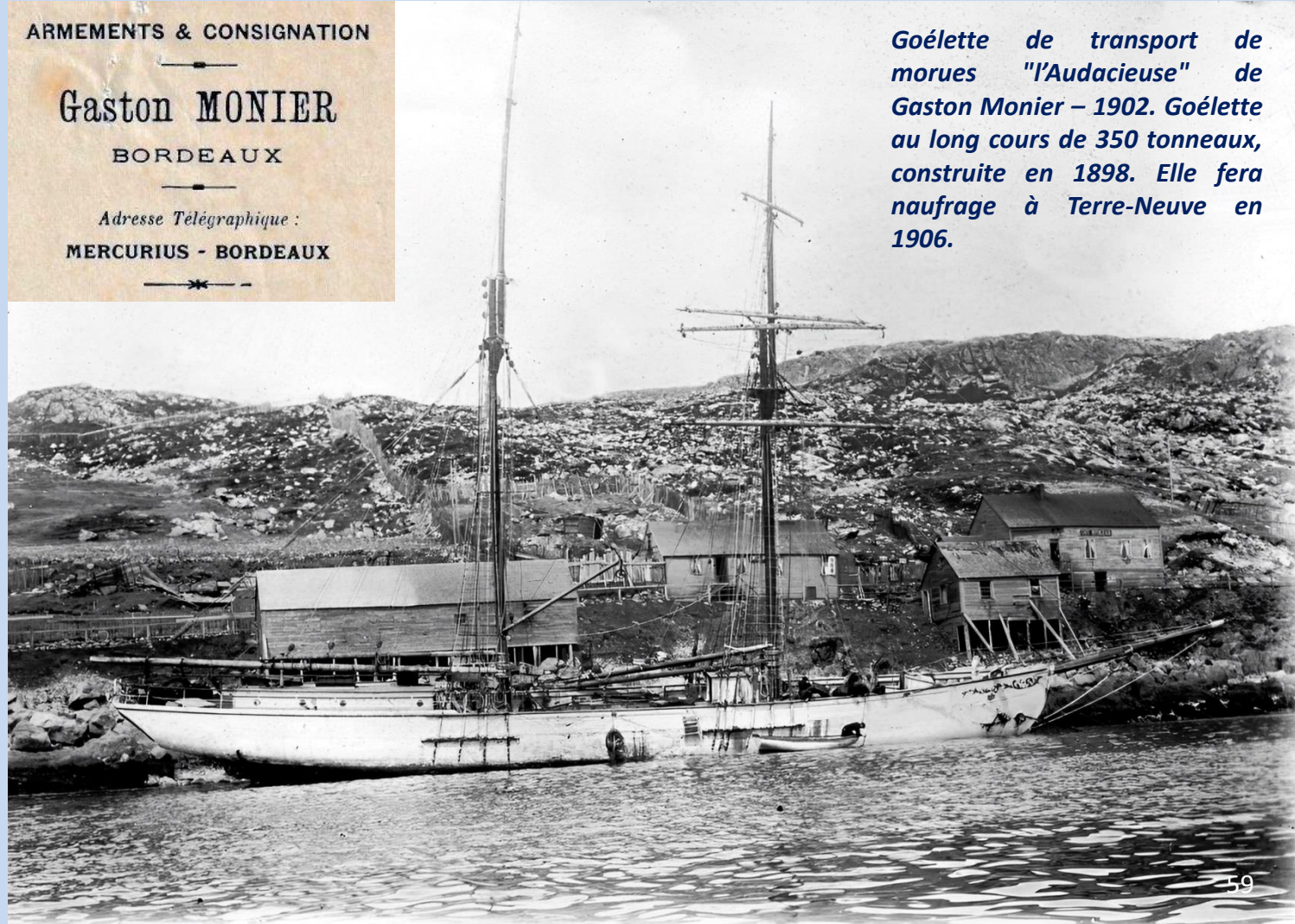
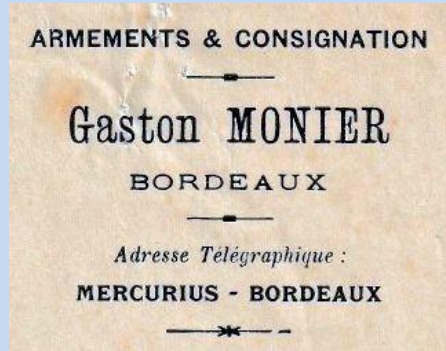
Gaston Monier (1856-1944)



Étiquette des bouteilles d'Huile de Foie de morue - 1907

La famille Monier entretient déjà dès 1877 des relations commerciales avec l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon. En 1883, la famille acquiert une propriété à Saint-Pierre et possédera localement une douzaine de navires de pêche à la morue. En tant que négociant il organise avec des armateurs de navires de transport (Goélettes) depuis des ports bretons ou normands le voyage vers Cadix, Lisbonne ou Setubal, afin d'y prendre un chargement de sel. De là, le navire doit se rendre à Saint-Pierre afin d'y déposer son sel et prendre une cargaison de morue, le plus souvent verte, plus rarement sèche. Le retour se fait généralement sur Bordeaux.

La possession d'une "Habitation" (Habitation Monier) dans l'île de Saint-Pierre, c'est-à-dire en l'espèce d'un établissement pour le séchage de la morue, distingue Gaston Monier des négociants bordelais et des autres consignataires. Gaston Monier est également propriétaire de navires, jusqu'à une demi-douzaine de goélettes locales.



Goélette de transport de morues "l'Audacieuse" de Gaston Monier – 1902. Goélette au long cours de 350 tonneaux, construite en 1898. Elle fera naufrage à Terre-Neuve en 1906.

L'Habitation Monier sur le côté sud du Barachois comprend sur son rivage la grave proprement dite, une étendue couverte de pierres, soigneusement désherbée et disposée pour le séchage de la morue. Pour l'accostage des navires, Gaston Monier a fait construire deux cales de 70 et 40 mètres de long. Les bâtiments se composent d'une maison d'habitation, d'une boulangerie, d'une douzaine de hangars pour stocker les morues sèches, un magasin à sel, ainsi que des logements pour le personnel. L'habitation comporte également une boutique qui vend tout ce qui peut être nécessaire à la population locale ou aux marins de passage.

Source : facebook.com/groups/spmdocs – Collection François Monier



Séchage de la morue sur la grave devant l'habitation Monier, on notera les meules de morues – Photo François Monier

À partir de 1904, à la suite d'une série de mauvaises années marquées par d'importantes pertes, Gaston Monier confie la gérance de l'habitation à son fils aîné Robert Monier, âgé de 19 ans, remplacé à partir de 1906 par son cadet François Monier (1886-1968) qui s'installera avec sa famille à Saint-Pierre. François Monier, passionné de photographie, fait revivre dans ses clichés les activités auxquelles la pêche à la morue donnait lieu dans les eaux de Saint-Pierre-et-Miquelon. En 1926 il crée sa propre société, la "Société franco-coloniale de la grande pêche". Il quitte définitivement Saint-Pierre-et-Miquelon en 1936, pour s'installer à Bordeaux, mais continue à s'intéresser à l'archipel jusqu'à sa mort.



*Edit. Léon Briand, photographe, St-Pierre et Miquelon
10. St-PIERRE et MIQUELON
Séchage à air chaud de la Morue*

Le séchoir à vapeur de l'habitation Monier



François Monier (1886-1968)



Sur la route de Galantry devant la Villa de l'Habitation Monier - 1923, à l'avant Mme Monier et sa fille Françoise - Photo François Monier



Source : facebook.com/groups/spmdocs

Villa de l'Habitation Monier – Dessin de Jean Claireaux. C'est vraisemblablement dans cette maison que Pierre Vidal séjournera pendant un certain nombre de ses séjours à Saint-Pierre. L'Habitation est construite en bois, selon le style typique de l'archipel.



Le Barchois prit par les glaces vu du plain de l'Habitation Monier vers 1910. À gauche, la "cale en eau profonde" – Photo François Monier

Contrats Monier avec les compagnies arcachonnaises

En 1907, Gaston Monier est sollicité comme conseil par les Pêcheries du Golfe de Gascogne qui veulent se lancer dans la pêche à la morue à Terre-Neuve. Jusque-là, cette société d'Arcachon, fondée en 1900 par des investisseurs bordelais, s'est uniquement consacrée au mareyage. Elle possède rapidement une vingtaine de chalutiers, pour l'achat desquels elle s'est fortement endettée. Gaston Monier se rend à Dunkerque pour aider à l'armement du *Nordcap* (ARC 51) et de la *Baleine* (ARC 50), construits par les Chantiers de France. Il réalise les produits des deux chalutiers durant la campagne de 1907 et s'occupe du *Nordcap* en 1908, la *Baleine* s'étant échouée au Cap-Juby.

LE CHALUTIER « LA BALEINE »

Cette semaine est arrivé le nouveau chalutier « La Baleine » du port d'Arcachon. Le lendemain arrivait son transport « Marie-Angèle », sur lequel il a embarqué le résultat de sa première pêche.

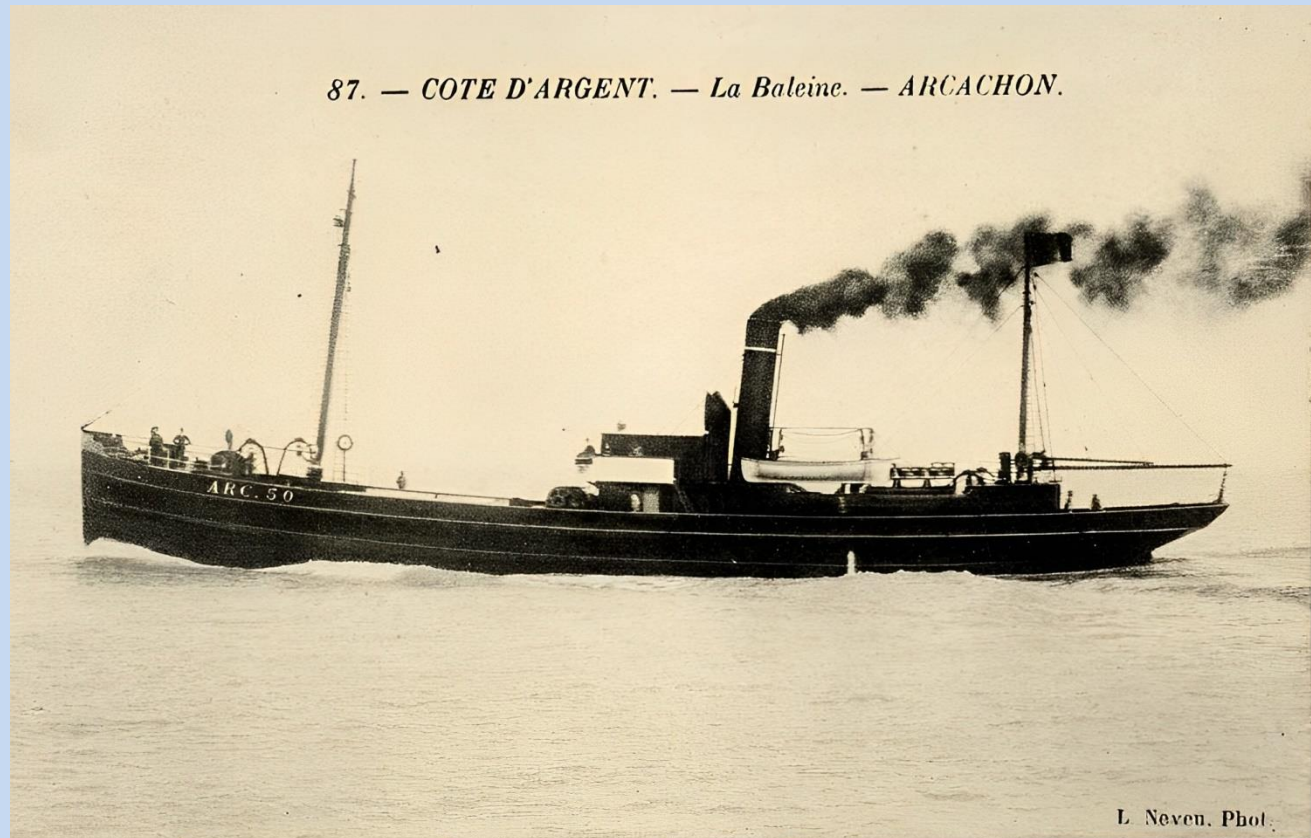
Ce nouveau chalutier a été lancé au mois de mai dernier et doit être suivi par un autre de la même maison qui a dû prendre la mer un mois après.

Son outillage de treuils et de filets lui permet de chaluter par les fonds ayant les plus grandes profondeurs, afin de ne pas détériorer ses filets sur les ancrs dispersées sur les fonds de pêche ordinaires.

A son arrivée, le capitaine déclarait avoir à bord 25.000 morues et faux poissons. Ces 25.000 poissons ont fourni 250 quintaux de morue et 150 de faux poissons, soit un total de 400 quintaux.

Le chalutier « La Baleine » doit faire retour sur Saint-Pierre d'ici la fin du mois de juillet, de manière à déposer sa morue sur son transport jusqu'à son avant-dernier voyage compris.

DR. Collection particulière



87. — COTE D'ARGENT. — La Baleine. — ARCACHON.

L. Neven. Phot.

← Le Réveil Saint-Pierrais du 6 juillet 1907

Cette pauvre *Baleine* s'échoue au Cap-Juby en 1908

Après Terre-Neuve, direction l'Afrique pour la *Baleine*. Mais en février 1908, les 19 marins du chalutier des Pêcheries du Golfe de Gascogne se sont échoués au Cap-Juby, en face des îles Canaries et furent pris en otage par les Maures et les Marocains qui tiennent la côte.



Le *Baleine* échouée sur son banc de sable !!

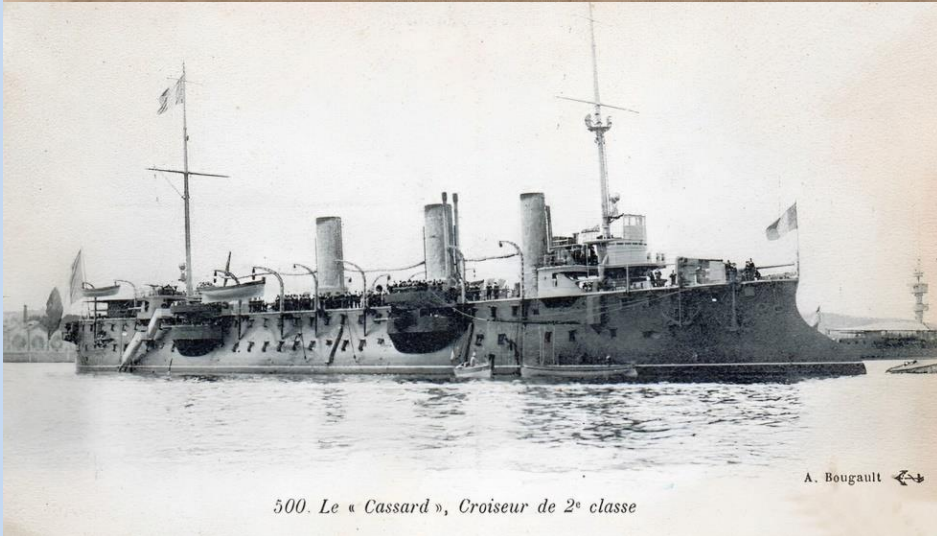


AU CAP JUBY

L'équipage du chalutier « Baleine », capturé par les Maures, est délivré par les matelots du « Cassard ».

La presse de l'époque en fera ses choux gras, ici "Le Petit Parisien" qui illustre la libération des marins.

Il faudra envoyer le Croiseur *Cassard* pour délivrer les otages !! Les marins rentrèrent sains et saufs à Arcachon le 15 avril. Heureusement renflouée, la *Baleine* est relancée une seconde fois dans le courant de l'année 1908 par "les Chantiers de France" et reprend son service à la Société des Pêcheries du Golfe de Gascogne à Arcachon.



500. Le « Cassard », Croiseur de 2^e classe

A. Bougault

LE CHALUTIER « NORDCAPER »

Le nouveau chalutier « Nordcaper » est arrivé cette semaine déclarant avoir 800 quintaux de morue et faux poisson*.

Ce vapeur sort des chantiers et n'a pris la mer qu'à la fin de juillet, il n'a donc pu pêcher que pendant quelques jours.

Le Nordcaper et la Baleine font tous les deux partie de la société anonyme des pêcheries du golfe de Gascogne, ils sont attachés au port d'Arcachon et consignés à la maison Monier.

Déjà la Baleine a fait plusieurs voyages à Saint-Pierre; on attend ce chalutier d'un moment à l'autre.

Le Réveil Saint-Pierrais du 24 août 1907

** Faux Poisson, tous poissons, autres que la morue, remontés par le chalut : ânon (aiglefin ou haddock), juliennes (barbues ou lingues) et colins.*




Le chalutier "Nordcaper" (ARC 51) à Saint-Pierre en 1907 (à droite)



Le chalutier "Nordcaper" sera réquisitionné en 1915

Collection André Lemoine

Source : <https://www.letelegramme.fr> - Collection Jean-Michel Robert



Pêcheries du Golfe de Gascogne

Capital Social: 600 000 Fr

Boulevard Chanzy

Arcachon Gironde, le 30 Juillet 1908

Monsieur G Monier

B O R D E A U X .

Cher Monsieur,

J'ai le plaisir de vous annoncer le passage de **NORDCAPER** à Sidney avec 1000 qx. Sa pêche paraît donc se poursuivre très régulièrement et donner des résultats suivis. J'ai été également informé par Mr Huret que **LABRADOR** était passé à Saint-Pierre avec 3400 qx.

Le retour de **NORDCAPER** à Saint-Pierre paraît donc devoir s'effectuer vers le 15 Aout avec 2500qx. Si vous jugiez que ce retour est trop prompt pour la combinaison du chasseur on pourrait peut être vendre à St-Pierre cette pêche. Qu'en pensez vous.

Mea sincères salutations.

J. Duvergier

Cette lettre de J. Duvergier, Directeur et Administrateur des Pêcheries du Golfe de Gascogne, datée du 30 juillet 1908, adressée à Gaston Monier, nous confirme que celui-ci agissait comme consignataire de la "Gascogne". On notera la difficulté évoquée ici de se coordonner avec le navire "chasseur" qui devait rapatrier sur Bordeaux la Morue Verte de cette campagne de pêche.

Côte d'Argent — ARCACHON — Pêcheries du Golfe de Gascogne



Collection JLG

Un coup d'éclat du *Nordcaper*, digne de Surcouf !!

Réquisitionné comme Aviso auxiliaire en 1915 il sera cité à l'Ordre de l'Armée pour son action en mer Égée le 7 novembre : "Pour la façon brillante dont ce bâtiment, qui n'avait que dix hommes armés, a enlevé à l'abordage une goélette turque montée par quarante-trois hommes armés, dont onze officiers".



L'équipage de l'Aviso auxiliaire "Nordcaper"



Les officiers turcs faits prisonniers, sur le pont du "Nordcaper"



L'abordage vu par le Petit Journal du 5 décembre 1915

La *Jeanne* navire-chasseur à Sydney

La Goélette long-courrier *Jeanne*, de l'armement François Le Guyader du port de Paimpol, armée en chasseur avec cinq hommes d'équipage, commandée par le Capitaine Leroy, a pour mission de rejoindre à mi-campagne les navires de l'armement, en pêche sur les bancs de Terre-Neuve, pour les ravitailler notamment en sel et ramener les morues de la mi-campagne.

CHALUTIERS

Le dernier courrier rapporte que le long-courrier «*Jeanne*», capitaine Leroy, est arrivé à Sydney chargé de sel et de provisions, pour faire le

transbordement des morues que vont pêcher deux chalutiers d'Arcachon.

L'autorisation de transbordement, demandée par les armateurs de chalutiers, aurait donc été accordée.

Saint-Pierre va de ce fait y perdre, comme on le craignait dès l'an dernier, de ne pas voir fréquenter son port par ce nouveau genre d'armement, auquel il est accordé une faculté que n'ont jamais eue nos navires morutiers.

Le Réveil Saint-Pierrais du 8 juin 1907

De Sydney, on nous annonce que la «*Jeannette*» et le «*Sacha*», du port d'Arcachon, ont été se ravitailler dans ce port. Ces différents chalutiers doivent pêcher dans les environs des côtes de la Nouvelle-Ecosse, où la morue est quelquefois abondante, au moins pendant la saison du capelan et même au printemps.

Le Réveil Saint-Pierrais du 13 juillet 1907



La "Jeanne" armée en chasseur

En mai 1913, Gaston Monier signera un accord avec la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur (SNVP) d'Arcachon, concernant les cinq campagnes 1914-1918. Celle-ci s'engage à livrer à la maison de Saint-Pierre les neuf dixièmes des pêches de quatre de ses chalutiers, à l'exception de la dernière dite de retour et destinée à la métropole, où l'armateur peut en disposer à son gré. Gaston Monier fournira également le sel nécessaire aux campagnes de pêche. Ce type de contrat sera reconduit dans les années 20.

En juillet 1914 les navires de la SNPV, la *Jeannette*, le *Sacha* et l'*Élisabeth-Marie*, auraient déchargé sur les cales de l'habitation Monier environ 9 000 quintaux de morues et ânon (aiglefin ou haddock) confondus. Durant la campagne de 1919, la maison Monier n'en consigne pas moins de sept.



Source : facebook.com/groups/spmdocs - Collection François Monier

Le transbordement de morues vertes entre un chalutier et le chasseur – Photo François Monier

Famille Morazé

La famille Morazé est originaire d'Ille-et-Vilaine où est né en 1846 Julien-Anne Morazé, il sera le premier de la lignée Morazé à s'installer à Saint-Pierre-et-Miquelon vers 1870 ou il y exercera le métier de charpentier-menuisier. Il se marie en 1874 à Saint-Pierre. Leur fils aîné "Julien" Désiré Fortuné Morazé va naître en 1878. Par la suite vers 1896, le père (Julien-Anne) va créer son entreprise pour l'exploitation et le commerce de la morue, il s'installe ainsi à l'île rouge sur la French Shore (côte ouest de Terre-Neuve) pour la saison des pêches. À son décès en 1898, c'est son fils Julien qui fera prospérer l'entreprise familiale et l'orientera à Saint-Pierre vers le négoce et la consignation.

Julien MORAZÉ

Quai de la Roncière.

*Armement - Commission - Consignation - Alimentation - Liqueurs
Confections - Chaussures - Fournitures en tous genres
Warehouse avec Quai*

REPRÉSENTANT

Champagne : Perrier-Jouet, Victor Clicquot, Reims.

→ **Armement** : Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur, Arcachon

Armement : Maison Ch. Leborgne, Paris

Assurance Maritime : The Board of Underwriters of New-York, N.-Y

Assurance contre l'incendie : Phœnix Insurance Co limited of London

Moteurs marins : The Hubbard Engineering Co, Middletown, Conn

**Huiles à Machines et graisse de toutes qualités, Standard Oil Co of
New-York, Socony.**

Cigarettes Gloria.

Julien puis Henri Morazé vont représenter la "Nouvelle" lorsque Pierre Vidal n'était pas présent à Saint-Pierre

Julien MORAZÉ

Henri MORAZÉ, Successeur

Quai de la Roncière.

*Armement - Commission - Consignation - Alimentation - Liqueurs
Confections - Chaussures - Fournitures en tous genres
Warehouse avec Quai*

REPRÉSENTANT

Champagne : Perrier-Jouet, Victor Clicquot, Reims.

Armement : Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur, Arcachon

Armement : Maison Ch. Leborgne, Paris

Assurance Maritime : The Board of Underwriters of New-York, N.-Y

Assurance contre l'incendie : Phœnix Insurance Co limited of London

Moteurs marins : The Hubbard Engineering Co, Middletown, Conn

**Huiles à Machines et graisse de toutes qualités, Standard Oil Co of
New-York, Socony.**

Dépositaire des Cigarettes et Tabac « **NATIONALE** »

Poste distributeur d'ESSENCE de l'Imperial Oil Co Ltd.

— **FRÈRE AIR** —

Journal le foyer paroissial 1939

Julien se marie en 1900, le couple aura plusieurs enfants, dont leur premier fils "Henri" Julien Ernest né en 1903, celui-ci reprendra le négoce familial après le départ de Julien et son épouse de Saint-Pierre vers 1937-38.

Source : Généanet



Henri Morazé
vers 22 ans

Source : facebook.com/groups/spmdocs



Collection JLG

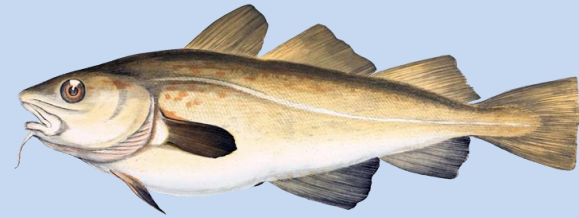


Source : facebook.com/groups/spmdocs



*Le négoce
Morazé, est
idéalement situé
au centre de la
vie saint-
pierraise, quai
de la Roncière
face au quai !*

Les Terre-Neuvas d'Arcachon



Gadus morhua
Morue de l'Atlantique

De 1904 à 1908, trois bateaux de la Nouvelle partent pour environ 6 mois pêcher la morue. Pendant la campagne de pêche, la morue est rapatriée par un navire-chasseur généralement une Goélette à voiles. Ainsi, le *Saint-Charles*, en août 1908, débarquera à Bordeaux une partie des pêches de la *Jeannette*.



Déchargement de morues vertes à Bordeaux

Source IFREMER : *La Pêche morutière française de 1500 à 1950*

Les trois derniers ports morutiers du XX^e siècle sont, par ordre d'importance, La Rochelle, Arcachon et Le Havre.

La pêche morutière à Arcachon est assez faible et s'arrête en 1932. On compte 76 morutiers au total, dont 54 vont à Terre-Neuve (soit 71 %) et pêchent 21 603 tonnes métriques de morue. En Islande, 19 bateaux (25 %) partent entre 1920 et 1921 et rapportent 3 022 tonnes de morues, enfin trois bateaux représentant 4 % du total vont pêcher au Groenland de 1929 à 1932 et reviennent avec 2 110 tonnes métriques de morue.

1908 – Construction de deux nouveaux Chalutiers armés à la grande pêche

La *Marguerite-Marie* ARC 377 et l'*Émilie-Marie* ARC 378, deux chalutiers jumeaux de 32 m et 320 tonnes sont construits à Nantes aux "Ateliers et Chantiers de Bretagne" ACB. Pour se rendre compte des problèmes rencontrés par la pêche, Jean Haentjens n'hésite pas à s'embarquer sur les chalutiers de la société. Sa formation d'ingénieur le conduit à concevoir des améliorations sur les systèmes existants et à prendre des brevets, entre autres pour un dispositif permettant de régler la profondeur d'immersion du filet.

Vapeur Chalutier. — Le vapeur chalutier "Émilie-Marie" est parti le 8 mars pour la pêche à la morue en Islande. Il devait revenir fin avril et repartir pour Terre-Neuve. Le sympathique directeur des Pêcheries Nouvelles, M. Haentjens, s'était joint à l'équipage et avait assisté aux premières pêches, puis s'étant fait débarquer le 30 mars à Reickavick, avait pris dans ce port passage sur un paquebot pour l'Écosse, de là avait continué par mer jusqu'à Boulogne et était rentré par voie ferrée à Arcachon dans les premiers jours d'avril.

Sans nouvelles de son bateau, il obtint du Ministère de la Marine, des recherches qui furent faites par le croiseur "Lavoisier", mais restèrent sans résultat. Il écrivit à tous les ports d'Islande, Angleterre, Hollande et Norvège. Le fournisseur de charbon de la Société en Islande informa que le 17

avril, pour la dernière fois, l'"Émilie-Marie" avait été vu en pêche. Depuis, plus rien.

Ce chalutier est muni de trois canots de sauvetage, avec boudins en liège insubmersibles, douze bouées marquées à feu, au nom de la Société. Aucune épave de ce genre n'ayant été trouvée, il est possible que par suite d'avarie de machine, l'équipage de trente hommes navigue à voile. Il y a à bord des vivres pour plus de six mois, et la possibilité de fabriquer de l'eau potable. On n'en est pas moins très inquiet ; faisons des vœux pour une solution heureuse.

Source : Journal l'Avenir d'Arcachon du 6 et 27 juin 1909

L'"Émilie-Marie" n'atteindra jamais Saint-Pierre, elle est portée disparue en mer en avril 1909 lors de sa 1^e campagne de grande pêche, elle fera 29 disparus !

NAUFRAGE DE "L'ÉMILIE-MARIE"

Nos lecteurs n'ont pas oublié les inquiétudes que l'on avait aux Pêcheries Nouvelles sur le sort du chalutier "Émilie-Marie", qui a quitté Arcachon le 25 mars pour l'Islande, et qui devait rapporter en mai, à Bordeaux, le produit de sa première pêche.

Le stationnaire "Lavoisier", on se le rappelle, a procédé à des recherches, qui malheureusement n'aboutiront à rien. À l'heure actuelle, aux Pêcheries Nouvelles, on considère "l'Émilie-Marie" comme perdu corps et biens.

De l'avis de beaucoup, le chalutier a été surpris par une brume intense dans les parages de l'Islande, abordé, puis les deux navires ont coulé instantanément, ne permettant pas aux équipages de gagner les embarcations de sauvetage. Nous ne reviendrons pas sur les caractéristiques de "l'Émilie-Marie", que nous avons déjà publiées. Disons simplement qu'il venait de sortir des Chantiers de Nantes, et qu'il effectuait en Islande sa première campagne de pêche.

Les Campagnes de pêche à Terre-Neuve 1909-1910

Les chalutiers armés à la grande pêche partaient généralement pour la saison d'été vers Terre-Neuve et/ou l'Islande et pour la saison d'hiver vers les côtes d'Afrique.

Collection JLG



Départs pour Terre-Neuve. —

Les Pêcheries du Golfe de Gascogne et les Pêcheries Nouvelles ont armé leurs bateaux en vue de la pêche de la morue sur les côtes de Terre-Neuve.

Voici leur ordre de sortie :

7 mai, *Nord-Caper*, capitaine Desjardins, monté par 34 hommes (La Gascogne.)

9 mai, *Marguerite-Marie*, capitaine Le Bot, 32 hommes (La Nouvelle).

16 mai, *Jeannette* capitaine Hubert, 30 hommes (La Nouvelle).

19 mai, *Rorqual*, capitaine Charlot, 40 hommes (La Gascogne).

19 mai, *Catherine*, capitaine Maillard, 40 hommes (La Gascogne)

20 mai, *Sacha* capitaine Chevalier, 30 hommes (La Nouvelle).

La Baleine, des Pêcheries de Gascogne, a levé l'ancre le 28 mai, 34 hommes, capitaine Parker.

Beluga, des Pêcheries de Gascogne, 6 juin, 40 hommes, capitaine Hamonet.

Ces bateaux mettent environ **12 jours** pour parvenir à destination, y compris l'arrêt à Lisbonne pour « faire du sel ».

C'est à l'année 1904 seulement que remonte, on s'en souvient, le premier envoi d'Arcachon, de chalutiers destinés à la pêche de la morue à Terre-Neuve.

L'Avenir d'Arcachon du 20 juin 1909

Etat approximatif des chalutiers français venus à Terre-Neuve pendant la campagne 1910 (1).

	EQUIPAGE	ESCALES A NORD-SYDNEY		NOMBRE DE JOURS DE PÊCHE	EN QUINTAUX			
		PREMIÈRE	DERNIÈRE		Ensemble des livraisons à St-Pierre	Déclarés au départ de St-Pierre	Total	Moyenne par mois
BOULOGNE								
Notre-Dame-des-Dunes	83	2 juillet	6 septembre	65	1.470	2.700	4.100	1.295
Notre-Dame-de-Lourdes	33	17 juillet	26 septembre	71	1.060	2.200	3.260	968
Canada	36	13 juin	28 septembre	106	2.260	3.500	5.760	1.270
Labrador	34	28 juin	28 septembre	91	1.740	1.500	3.240	803
ARCACHON								
Baleine (Pêch. golfe de Gascogne).	35	6 mai	Ici	180	7.147	1.000	8.147	1.164
Nordcaper "	34	23 mai	Halifax	160	4.039	1.400	5.439	857
Rorqual "	40	10 juin	5 novembre	147	5.400	2.000	7.400	1.254
Gibbar "	22	20 mai	5 novembre	168	3.121	800	3.921	594
Jeannette (Société Nouvelle).	33	11 mai	8 novembre	180	8.300	850	9.150	1.307
Sacha "	29	6 mai	29 octobre	176	6.000	400	6.400	932
Marguerite-Marie "	32	4 mai	29 octobre	178	7.400	850	8.450	1.190
TOTAUX					47.867	17.200	65.067	11.634

(1) Circulaire 700. Comité des Armateurs de France.

Source : "Le Chalutage à Vapeur à Arcachon" de René Pérotin - 1911

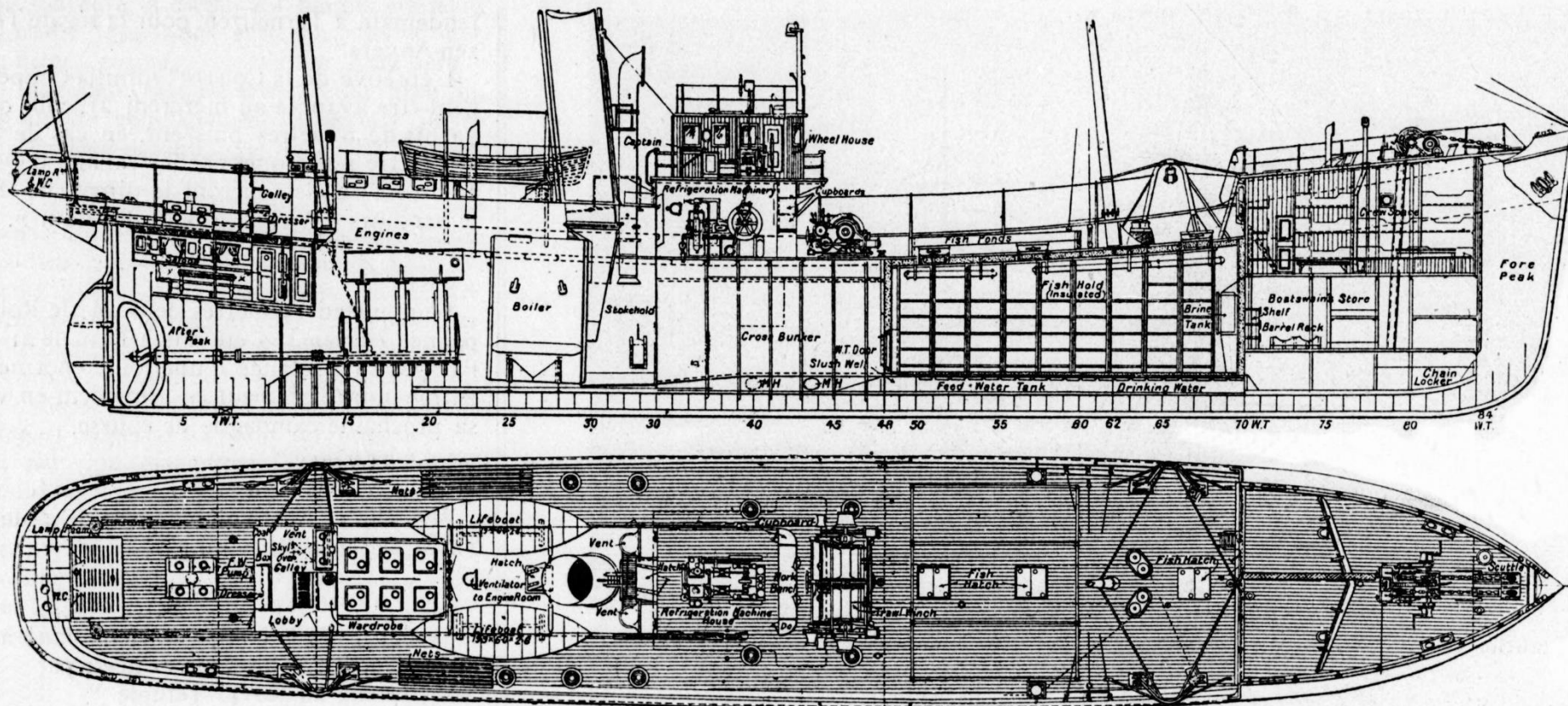


Le Rorqual ARC 356 des Pêcheries du Golfe de Gascogne



Source : Musée de l'Histoire Maritime de Bordeaux – Photo Patrick MonnerEAU

Lors de son lancement en 1908, le "Rorqual" sera le plus grand chalutier du monde avec ses 47,50 m de long. Il sera construit par le chantier J.T. Eltringham & C°, S. Shields, Stone Quay de Grande-Bretagne. C'était l'un des 4 chalutiers Terre-Neuvas de la Gascogne.



Le chalutier à vapeur français *Rorqual*. — Coupe longitudinale et pont principal. — De l'avant à l'arrière : Fore peak : Coqueron avant, — Scuttle : Ecubier. — Chain locker : Puits aux chaînes. — Crew Space : Poste d'équipage. — Boatswains Store : Cambuse. — Shelf : Etagère. — Barrel Rack : Chantiers pour fûts. — Fish Hatch : Panneau à poisson. — Fish Ponds : Parcs à poisson. — Fish hold (insulated) : Cale à poisson (isolée). — Brine Tank : Caisse à saumure (pour refroidir) — Drinking water : Eau potable. — Feed water tank : Eau d'alimentation — Trawl Winch : Treuil du chalut. — W. T. Door : Porte étanche. — Slush Well : Sentine. — Cross bunker : Soute (à charbon) transversale. — Refrigeration machinery : Machine frigorifique. — Wheel House : Kiosque de timonerie. — M. H. (Man hole) : Trou d'homme. — Cupboard : Armoire. — Work bench : Etabli. — Refrigeration Machine House : Chambre de la machine frigorifique. — Hatch : Ecouille. — Vent (ventilator) : Manche à vent. — Captain (room) : Chambre du capitaine. — Stoke hold : Chaufferie. — Boiler : Chaudière. — Ventilator to engine room : Manche à vent de la chambre des machines. — Life boat : Embarcation de sauvetage. — Nets : Filets. — Wardrobe : Penderie. — Galley : Cuisine. — Skylights over galley : Claire-voie sur la cuisine. — Lobby : Antichambre. — Coal box : Coffre à charbon. — Dresser : DRESSOIR. — F. W. pump : Pompe d'eau d'alimentation. — After peak : Coqueron arrière. — Saloon : Salon. — Lamp Room : Lampisterie.

Le "*Rorqual*" présentait un déplacement de 468 t, une longueur de 47,50 m et un maître bau de 8,30 mètres. L'équipage était de 40 hommes. Il sera vendu en 1911 à l'armement "Poret et Lobez" de Boulogne sur Mer. Réquisitionné en décembre 1914 comme Patrouilleur Auxiliaire, il sert en Mer Ionienne, il retournera à la pêche en 1919. En 1922 il est transformé et rallongé, sa longueur est portée à 51,1 m et déplace alors 529 t. En 1931 il est rebaptisé "*Vierge de Boulogne*" pour le compte de l'Armement "Vve F. Delpierre & Fils" et immatriculé à Boulogne. Le 12 février 1940 il fait naufrage près d'Omonville à la pointe du Hoquet, sur la côte nord-ouest du Cotentin.

Les nouvelles de Terre-Neuve sont bonnes, les trois chalutiers que la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur y a envoyés cette année: la *Marguerite-Marie*, la *Jeannette* et le *Sacha* ont signalés leur arrivée à St-Pierre et à Sydney cette semaine.

L'Avenir d'Arcachon du 2 juillet 1911

LA PÊCHE A ARCACHON

Samedi dernier, 6 courant, le chalutier *Jeannette* de la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur a appareillé pour la campagne de Terre-Neuve; il a touché Lisbonne mercredi dernier pour y prendre son sel et de là partira pour les bancs de St-Pierre où il commencera sa pêche.

C'est avec la même animation que pour les départs précédents que celui-ci s'est effectué; les familles des marins et les amis étaient nombreux sur l'appontement de la Société Nouvelle pour souhaiter à tous une bonne campagne.

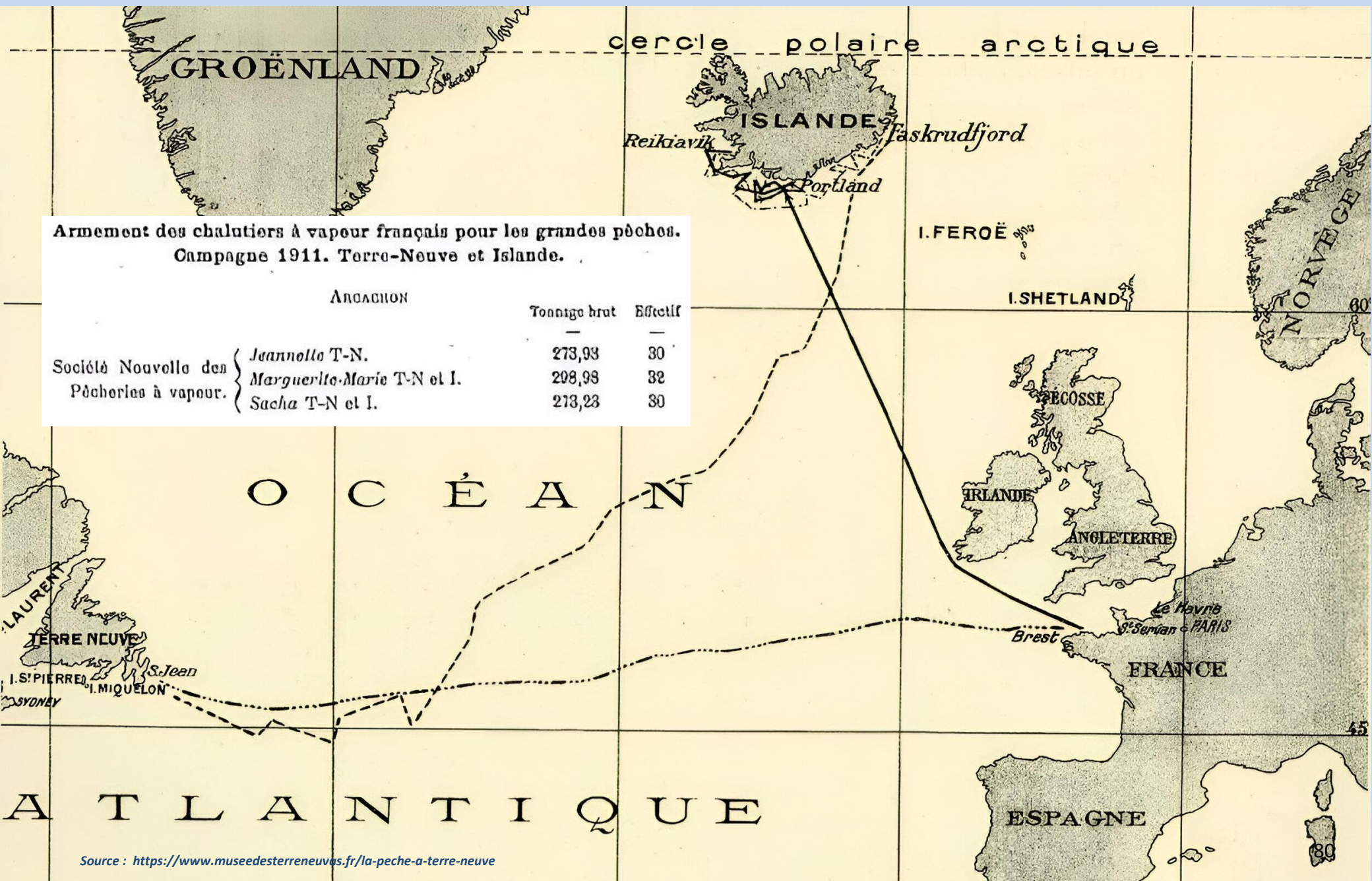
L'équipage de *Jeannette* se compose de 31 hommes, presque tous originaires de la Bretagne.

Ce bateau retrouvera dans les eaux de Terre-Neuve la *Marguerite-Marie* et le *Sacha* de la même Société qui reviendront d'Islande pour continuer leur campagne. Ces trois navires ne rentreront en France qu'en novembre prochain.

Les nouvelles reçues de Saint-Pierre sont bonnes et tout fait espérer que le résultat de la pêche sera bon cette année; nous le souhaitons bien sincèrement, les intérêts de l'armement et des équipages étant intimement liés.

L'Avenir d'Arcachon du 14 mai 1911

Campagne 1911 Terre-Neuve & Islande



Armement des chalutiers à vapeur français pour les grandes pêches.
Campagne 1911. Terre-Neuve et Islande.

ARMATEUR	Navire	Tonnage brut	Effectif
Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur.	Jeannette T-N.	273,93	30
	Marguerite-Marie T-N et I.	208,98	32
	Sacha T-N et I.	273,23	30

L'équipage du *Sacha* en partance pour Terre-Neuve



L'équipage typique
d'un Chalutier Terre-
Neuvier en 1911
était :

- 1 Capitaine
- 1 Second
- 1 Lieutenant
patron de pêche
- 1^{er} mécanicien
- 2^e mécanicien
- 3 trancheurs
- 2 saleurs
- 6 matelots
- 1 matelot léger
- 4 novices
- 1 mousse
- 2^e patron de pêche
- 5 matelots
- 1^{er} chauffeur
- 2^e chauffeur
- 1 Cuisinier
- 1 Chauffeur

Soit 32 hommes

Sur la passerelle, 5^e à partir de la droite, le Capitaine Luc Lafon qui commande le "*Sacha*" en 1919.

Vers 1910, les trois sociétés dominantes, la *Nouvelle*, l'*Océane* et la *Gascogne* constituent à elles trois une flottille d'environ 40 bateaux à vapeur basés à l'Aiguillon. Arcachon est classé 2^e Port de pêche après Boulogne.



Pêcheries Nouvelles

VAPEURS	PATRONS
Louise-Marie	Baudin.
Suzanne-Céline	Damur.
Madeleine	Marac.
Sainte-Anne	Boutel.
Jeanne	Laborda.
Gujan-Mestras	Darmayau.
Joseph	Dréan.
Vénus	Taffard.
Marguerite-Marie ..	Lebot.
Jeannette	Pardel.
Sacha	Reguillet.



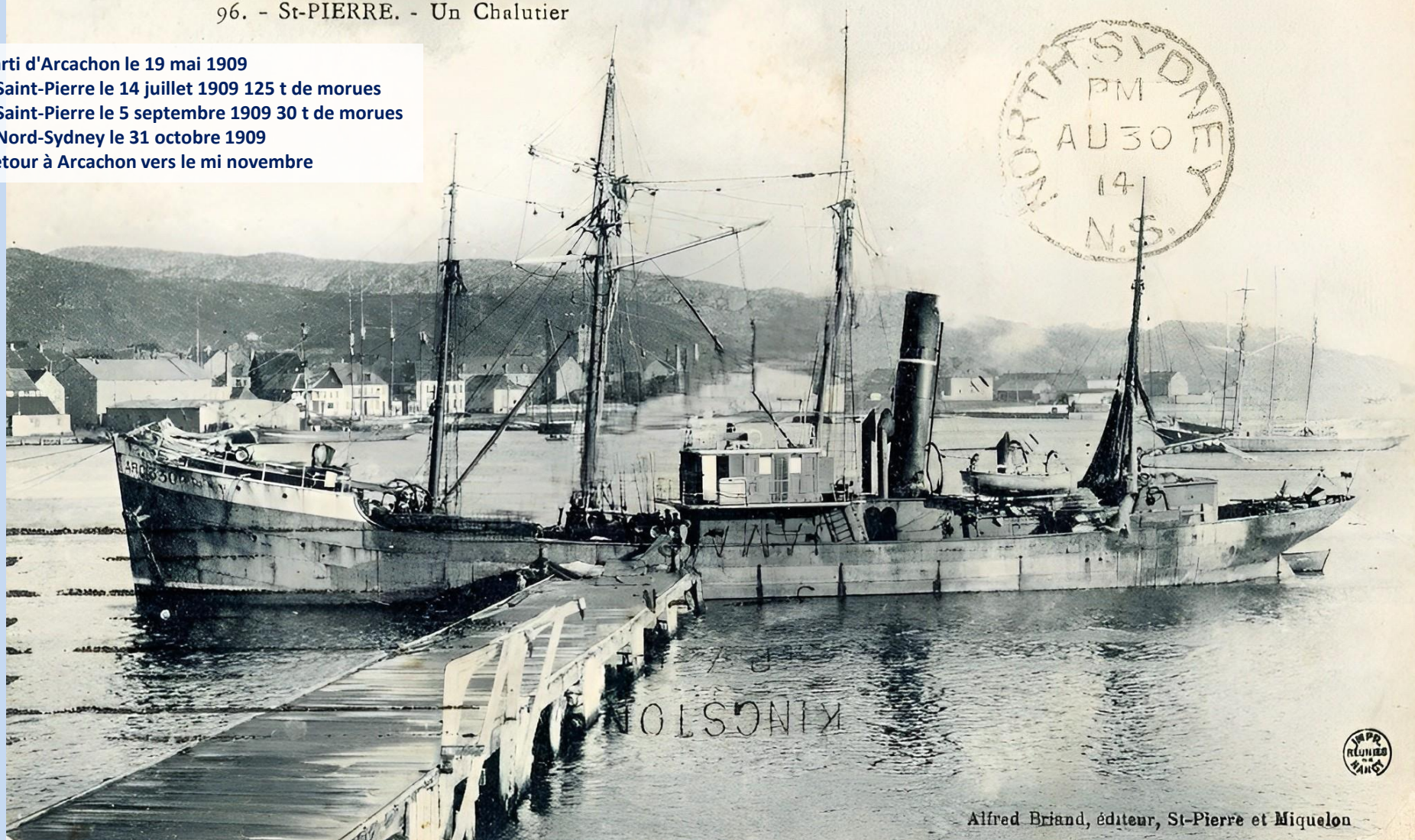
S/S	BALEINE
S/S	BALEINEAU
S/S	CACHALOT
S/S	DAUPHIN
S S	DUGONG
S/S	GIBBAR
S/S	HALICOR
S/S	JUBARTE
S/S	LAMANTIN
S/S	MARSOUIN
S/S	MORSE
S/S	NARVAL
S/S	NORDCAPER
S/S	ORQUE
S/S	OTARIE
S/S	PHOQUE
S/S	SIRÈNE
S/S	SOUFFLEUR

Activité maximale du port d'Arcachon, avec un apport de 20 00 t, en 1910.

La Catherine ARC 330 en escale à Saint-Pierre en 1910

St-PIERRE et MIQUELON
96. - St-PIERRE. - Un Chalutier

- Parti d'Arcachon le 19 mai 1909
- à Saint-Pierre le 14 juillet 1909 125 t de morues
- à Saint-Pierre le 5 septembre 1909 30 t de morues
- à Nord-Sydney le 31 octobre 1909
- Retour à Arcachon vers le mi novembre



Source : <http://www.saintpierremiquelon.net/>

Alfred Briand, éditeur, St-Pierre et Miquelon

La "Catherine" ARC 330, chalutier à la grande pêche acheté par les Pêcheries du Golfe de Gascogne en 1908. Ici en escale à Saint-Pierre devant la cale de l'Habitation Monier – Photo Alfred Briand 1909

La "Nouvelle" pendant la Guerre 14-18 !!

À la déclaration de guerre, Jean Haentjens est mobilisé, il rejoindra le 18^e Régiment d'Artillerie de Campagne ou il commandera une batterie d'artillerie. Une grande partie du personnel de la SNPV sera également mobilisé et entre 1915 et 1916, presque tous les chalutiers d'Arcachon sont réquisitionnés, comme dragueurs ou patrouilleurs sur les côtes Atlantique entre Brest et Bayonne, beaucoup ne reviendront pas. Pierre Vidal sera nommé Administrateur Délégué de la SNPV en 1915, il interrompra ses séjours à Saint-Pierre pour la durée de la Guerre.

La SNPV n'a presque plus de bateaux et de personnel, elle est liquidée en mai 1916 et est reprise en totalité par la Société Générale d'Armement de Nantes. Après sa démobilisation au grade de Capitaine, Jean Haentjens revient travailler à la Société Générale d'Armement à Nantes.

Certains chalutiers reviendront en 1919, comme la *Suzanne-Céline*, la *Louise-Marie*, la *Jeanne* ou l'*Albatros*.

Mais la SNPV renaît de ses cendres le 25 avril 1921 lors d'une assemblée générale du Conseil d'Administration, Eugène Guillet de la Brosse en est alors le président, Gaston Bellot et Jean Haentjens en sont les Administrateurs Délégués. Elle va alors peu à peu reconstituer sa flotte de bateaux.



DR. Collection particulière

LE CHALUTIER « ALBATROS » AVEC SA FLAMME FOURRAGÈRE

6 Août 1914 - Départ de Saint-Pierre des réservistes à bord du chalutier *Jeannette* (ARC 9781)



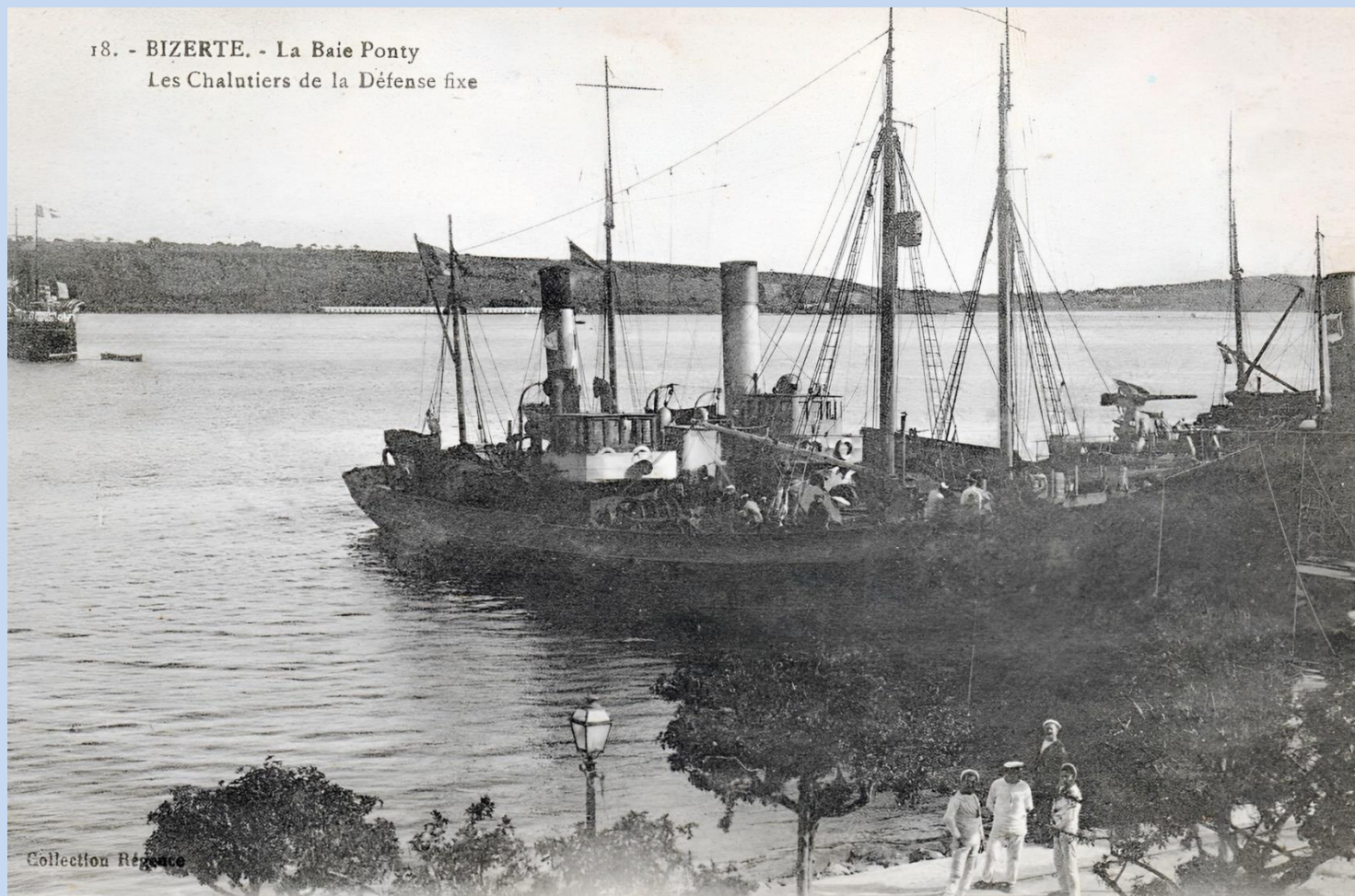
François Monier était à bord, il partait pour la guerre et ne sera de retour qu'en 1918 comme son frère Robert !!

Source : facebook.com/groups/spmdacs – Collection François Monier

32 marins "conscrits" partent depuis Saint-Pierre pour Brest par le chalutier *Jeannette* qui était en campagne de pêche à Terre-Neuve, le 6 août 1914, le même jour un contrordre du Ministère invite les autorités maritimes locales à maintenir les navires pêcheurs sur les bancs, car la levée n'atteignait pas les inscrits maritimes. Ceux qui peuvent encore être prévenus continuent leur pêche et font escale à Saint-Pierre au mois de septembre. Là, des mouvements d'humeur se manifestent, nombre de marins refusent de retourner sur les bancs et souhaitent regagner la mère patrie !! Photo François Monier.

À partir de 1914, réquisition des chalutiers arcachonnais qui partent à la Guerre !!!!

Dès le mois d'août 1914, les premiers chalutiers arcachonnais sont réquisitionnés pour être affectés devant les ports de la Manche comme dragueurs de mines ou patrouilleurs, ils seront armés en 3 semaines. Fin 1915, deux autres flottilles sont constituées en Méditerranée et Atlantique. En fin d'année 1915, la quasi-totalité des chalutiers d'Arcachon est réquisitionnée. Quand on fera le bilan en 1919, il apparaît que seulement 18 sur les 37 chalutiers recensés en 1914 regagnent Arcachon.



Bizerte 1917 – Baie Ponty - Les chalutiers français de la Défense fixe sont armés

PORT-VENDRES (P.O.) — Quai de la Douane



Le quai de la Douane, à Port-Vendres durant la Première Guerre mondiale. Le chalutier "Élisabeth-Marie" est armé en guerre, on aperçoit des protections antiprojectiles autour de la passerelle.

Le Chalutier ARC 1179 *Élisabeth-Marie* de la SNPV réquisitionné ici à Bizerte en 1915 comme patrouilleur auxiliaire. Armé d'un canon, il appartenait à la 3^e flottille du secteur de Bizerte, Division des patrouilles de la Méditerranée occidentale.

Après la Guerre il revient à la SNPV qui le revendra en 1930 à la Compagnie Auxiliaire Pêche et Armement à Fécamp. Il terminera sa vie coulé par un avion allemand en 1941.



Naufrage de la *Jeannette* en 1920 !!

La *Jeannette* commandée par le Capitaine Jean-Marie Robin fera naufrage à Saint-Pierre-et-Miquelon sur des brisants de l'île aux vainqueurs le 19 mai 1920 avec 36 hommes à bord, tous seront sains et saufs.



Source : facebook.com/groups/spmdocs

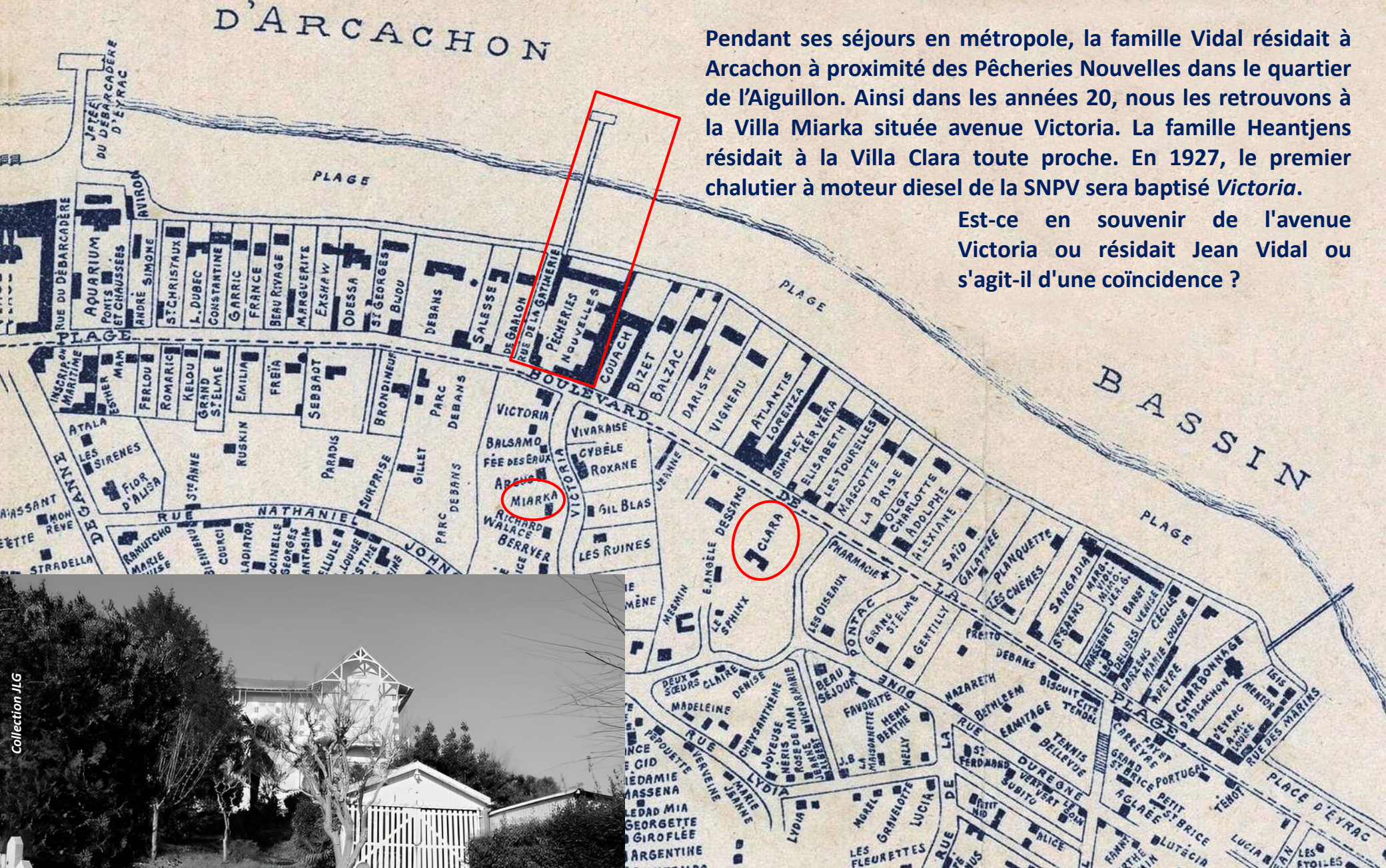
Source : Wikipédia



Un petit extrait du compte rendu d'accident du Capitaine Jean-Marie Robin :

... À 9 h 25 le second toujours de veille sur le gaillard a crié : 'En arrière toute'. Immédiatement j'ai vu les brisants à moins de 100 mètres. J'ai mis la machine en arrière toute et le navire a très bien réagi. Mais malgré cela un violent choc a ébranlé le bateau : nous avons heurté les rochers. Cinq minutes après il y avait un mètre d'eau dans la cale...

Photo aérienne de l'île de Saint-Pierre avec l'île aux Vainqueurs, tout à fait à droite



Pendant ses séjours en métropole, la famille Vidal résidait à Arcachon à proximité des Pêcheries Nouvelles dans le quartier de l'Aiguillon. Ainsi dans les années 20, nous les retrouvons à la Villa Miarka située avenue Victoria. La famille Heantjens résidait à la Villa Clara toute proche. En 1927, le premier chalutier à moteur diesel de la SNPV sera baptisé *Victoria*.

Est-ce en souvenir de l'avenue Victoria ou résidait Jean Vidal ou s'agit-il d'une coïncidence ?

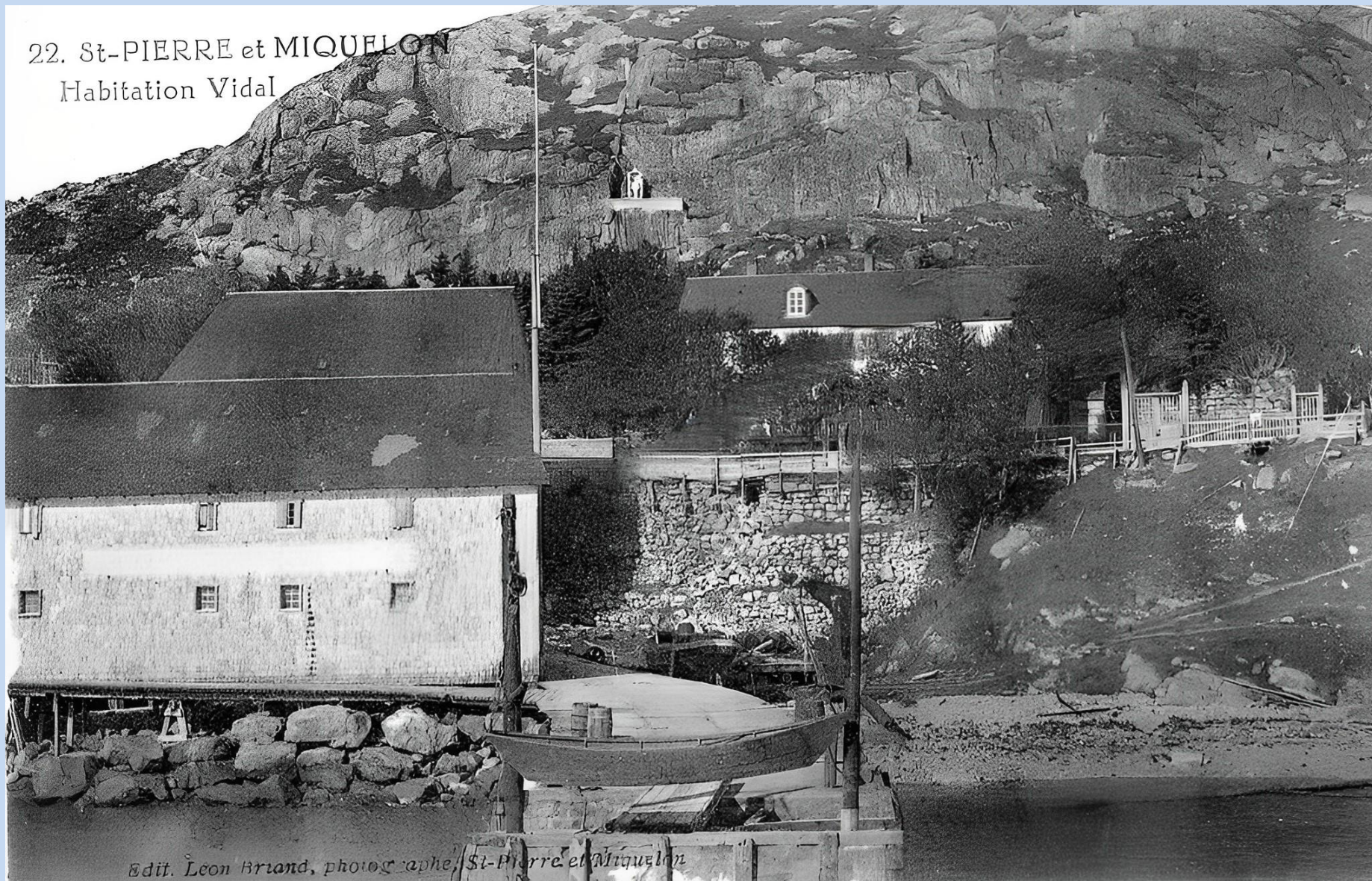


Extrait Plan Arcachon Guide cote d'Argent 1922 - Collection JLG

← Villa Miarka 26bis avenue Victoria Arcachon

Le 20 août 1920, la Maison Clément est achetée par la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur pour Pierre Vidal (Logement et bureaux)

22. St-PIERRE et MIQUELON
Habitation Vidal

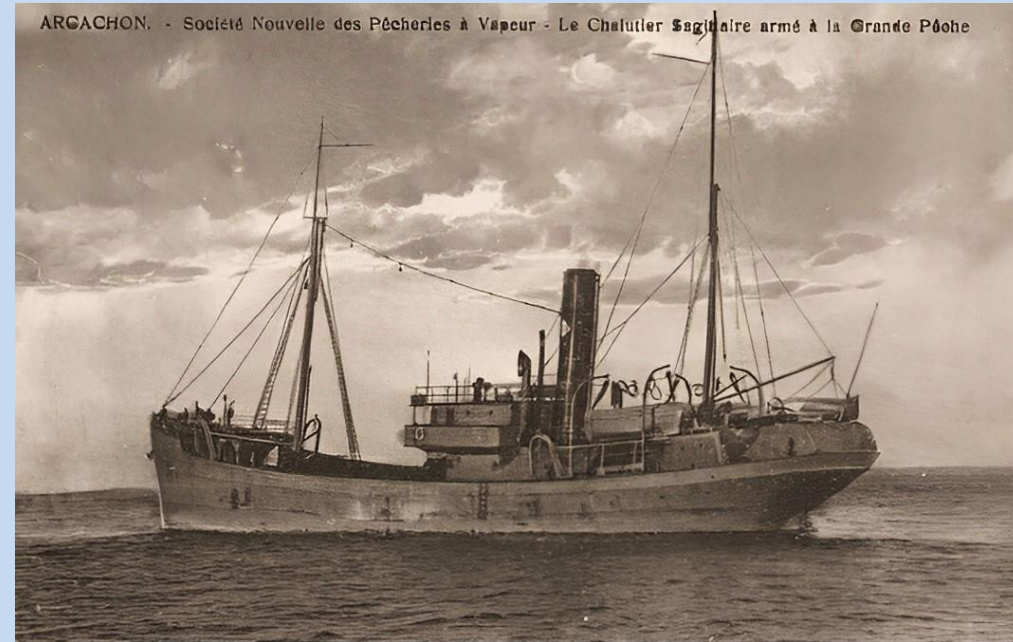
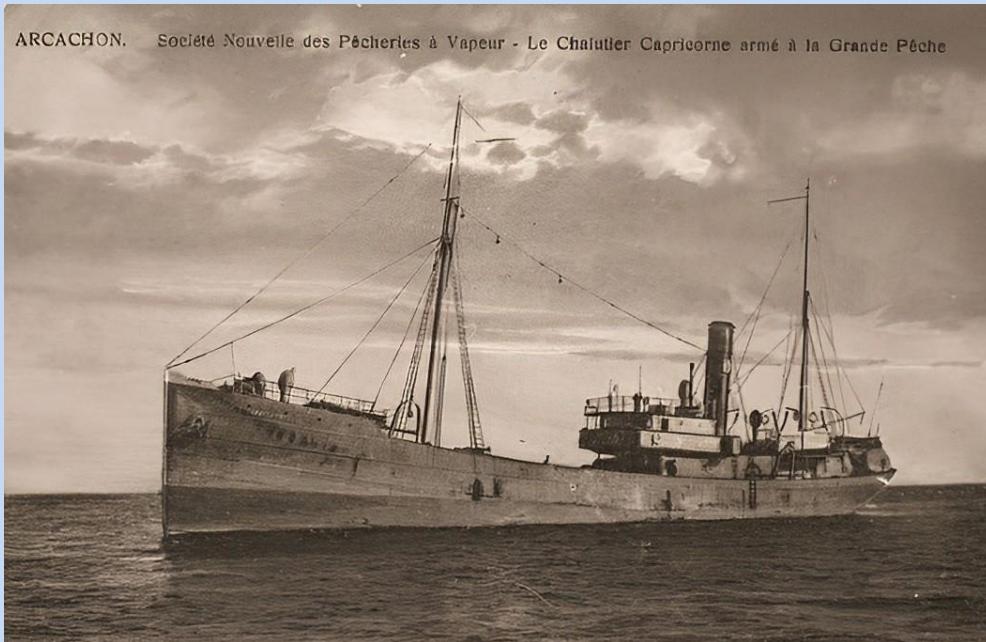


Source : <http://www.saintpierreetmiquelon.net/>

L'Habitation Vidal ex Habitation Clément dans les années 20 – Photo Léon Briand

1921 – Chalutiers jumeaux *Capricorne* (ARC 3126) & *Sagittaire* (ARC 3123)

À partir des années 20, la "Nouvelle" aura toujours trois chalutiers de grande pêche à la morue. L'expérience de 20 années dans ce genre de pêche ayant démontré en effet qu'au-dessous de ce chiffre un accident de mer à l'un d'eux, heureusement assez rare, mais possible, faisait reposer sur un seul les chances de succès, et qu'au-dessus de ce chiffre, la qualité des équipages et états-majors, facteur essentiel du succès, baissait.



DR. Collection particulière

Construits à Nantes ces deux chalutiers modernes de 57 m de long sont affectés à la grande pêche, ils font 742 tonneaux et 800 CV. Ils sont commandés alternativement par les capitaines Jean-Marie Robin et Luc Lafon. Dès 1922 ils seront tous deux affectés à la grande pêche en Islande et Terre-Neuve. Ils seront parmi les premiers chalutiers équipés d'un échosondeur pour le repérage des bancs de poissons. Ils seront revendus par la SNPV en 1929 et 1930.

Août 1925 – Pierre Vidal et des personnalités saint-pierraises



Source : facebook.com/groups/spmdocs – Collection François Monier

Dans le jardin de l'ancienne maison Clément, résidence de Pierre Vidal, de gauche à droite Charles Trochu, Pierre Vidal, Julien Morazé et François Monier*

** Charles Trochu (né en 1898) dirigeait une société d'armement maritime pour la grande pêche de Saint-Malo, il était arrivé à Saint-Pierre le 29 juillet.*

Août 1925 – Devant la "pompe Morazé" à Saint-Pierre quai de la Roncière

Source : facebook.com/groups/spmdocs – Collection François Monier



Devant la célèbre fontaine, de gauche à droite, Julien Morazé, François Monier, Pierre Vidal et Charles Trochu, au premier plan un fils de Julien Morazé. En arrière plan les cheminées de la forge Lescaméla.



66 - Place et fontaine La Roncière. Le « banc des huîtres » ? pourquoi
Là se débat le cours de la morue. - Saint-Pierre - 1902

Source : facebook.com/groups/spmdocs

Août 1925 – À bord du "canot" Vidal



De gauche à droite : Pierre Vidal, Georges Lamusse (négociant et propriétaire de l'usine productrice d'électricité à Saint-Pierre), Julien Morazé et François Monier.

Source : <https://www.arche-musee-et-archives.net>



Le Musée Héritage quai de la Roncière à Saint-Pierre, bâtiment bicentenaire, anciens établissement Morazé au début du XX^e siècle



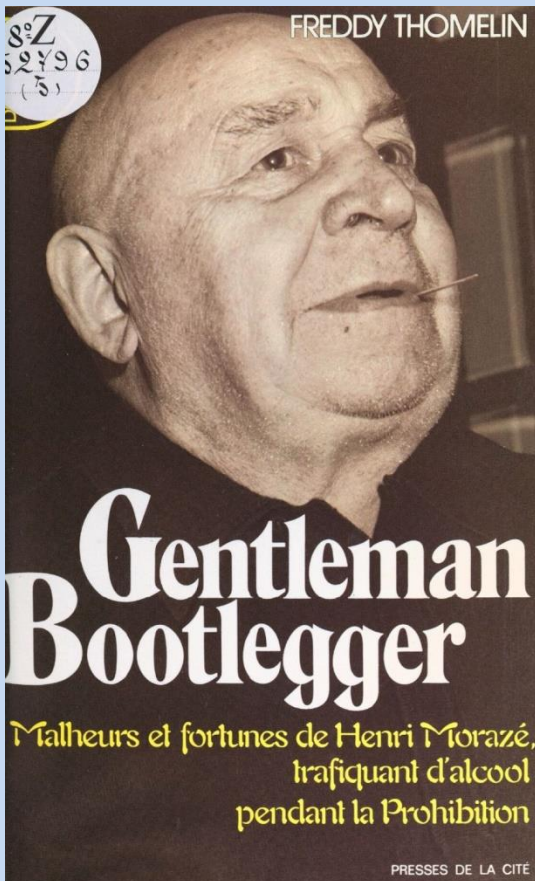
De gauche à droite : François Monier, Julien Morazé, Pierre Vidal et Georges Lamusse

Source : facebook.com/groups/spmdocs – Collection François Monier

Les années de la prohibition (1920-1933)

Les années 1920 à 1933 ont profité aux îles grâce à la contrebande de l'alcool pendant que le Canada et les États-Unis ont introduit la prohibition. En 1931, on estime que Saint-Pierre-et-Miquelon a passé plus de 6,8 millions de litres de whisky au Canada pour la vente aux États-Unis ! Les "bootleggers" avaient pris l'habitude de charger les alcools français d'une manière parfaitement légale à Saint-Pierre et de le livrer, tout à fait illégalement cette fois en mer, ou sur quelques côtes isolées des États-Unis ou du Canada. Mais avec la fin de la prohibition en 1933 et la grande dépression, l'archipel a connu la misère encore une fois.

Henri s'illustrera pendant la prohibition américaine en devenant le fameux "Gentleman Bootlegger". Personnalité attachante et appréciée de la population de Saint-Pierre, il est élu à la Vice-Présidente de l'Assemblée territoriale en 1947. Il va s'assagir et se consacrer au développement de l'île. Il sera décoré de la Légion d'honneur en 1965.



Arrivée de quelques tonneaux d'alcool !!!



Déchargement de caisses d'alcool quai de la Roncière – Photo Studio Briand



Source : facebook.com/groups/spmdocs

Déchargement de caisses de champagne devant un chalutier français - 1922

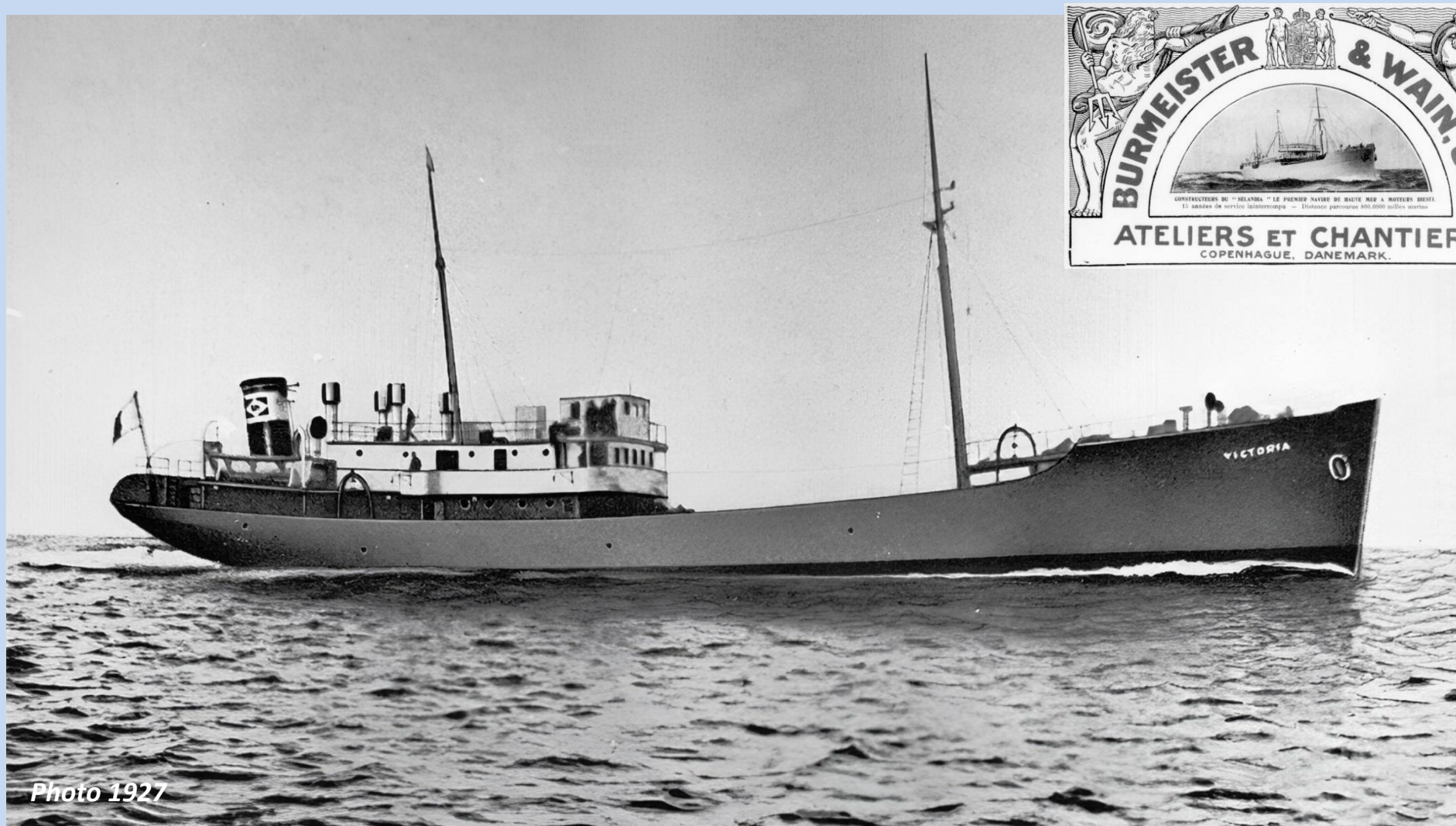


Source : facebook.com/groups/spmdocs

Il faudrait tasser un petit peu pour que ça rentre dans le chaland – 1925 !!!

1927 – Le *Victoria* ARC 5190, premier Chalutier à moteur en France

En 1927 la "Nouvelle" met en service le *Victoria* qui est le premier chalutier à moteur diesel (et non plus à vapeur) à être mis en service en France et le premier navire de ce type à se rendre sur les bancs de Terre-Neuve.



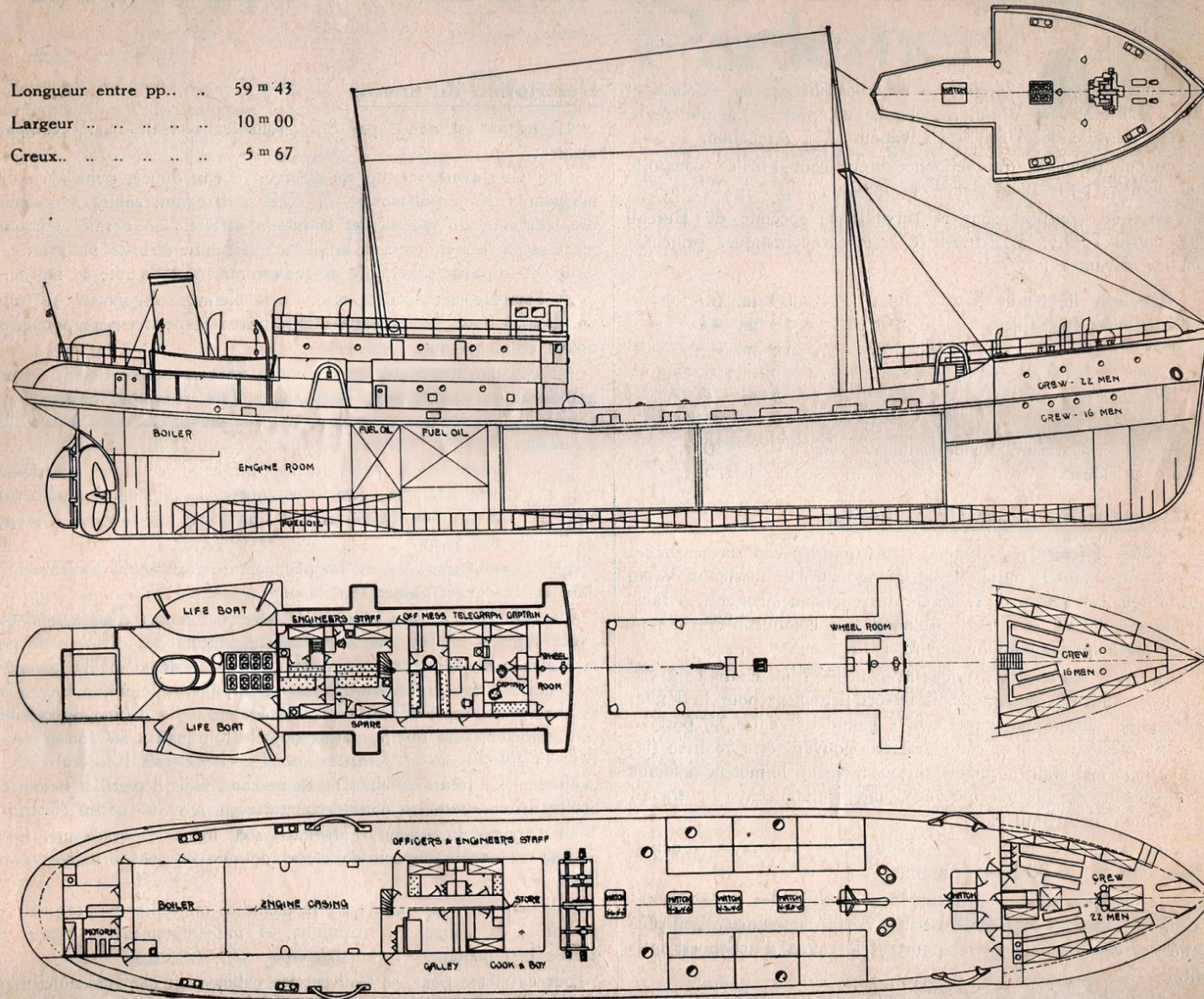
Collection JLG

Photo 1927

Construit par les Chantiers Burmeister et Wain de Copenhague il avait une longueur de 60 m, 10 m de largeur, une cale à poissons de 900 m³, une puissance de 1 000 CV et une soute à combustible de 325 m³.

1927 – Le Victoria ARC 5190, premier Chalutier à moteur diesel

Longueur entre pp.. .. 59 m 43
Largeur 10 m 00
Creux.. .. . 5 m 67

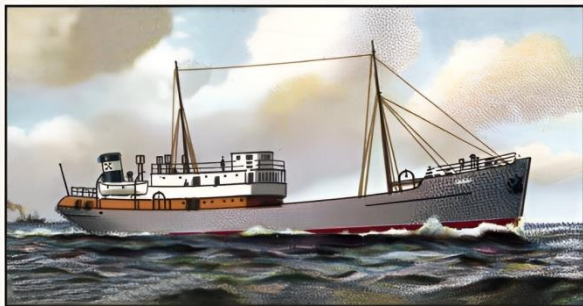


Coupe longitudinale et plan du chalutier "Victoria"

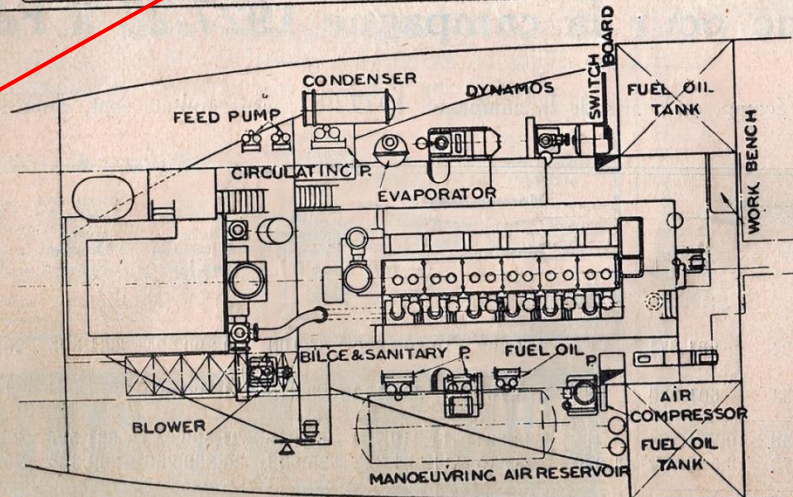
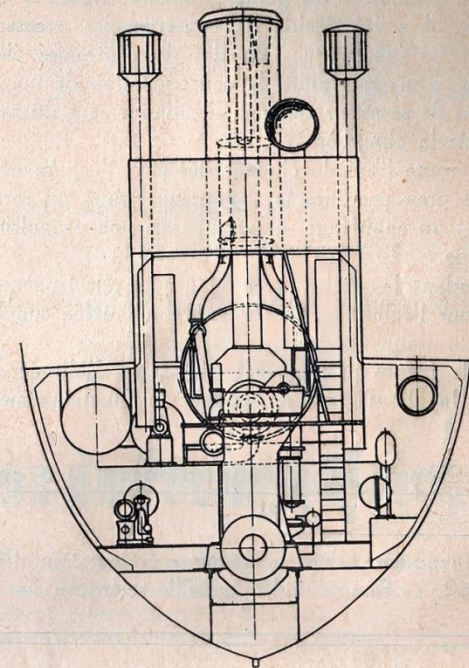
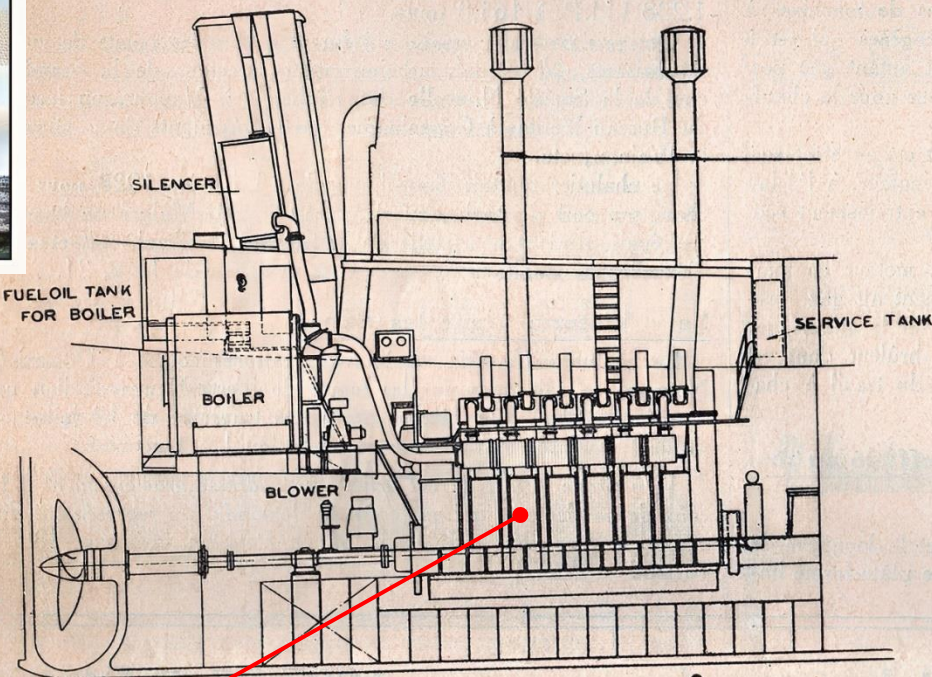
Particularité à noter, le treuil ainsi que le guindeau restent à vapeur grâce à une petite chaudière combinée à gaz d'échappement et chauffage au mazout. Les treuils électriques étaient trop nouveaux et l'armement ne voulait pas compromettre toute une campagne pour une avarie électrique toujours possible.

Vitesse de route 11 nœuds, consommation par 24 h pendant la pêche, 2 tonnes de diesel.

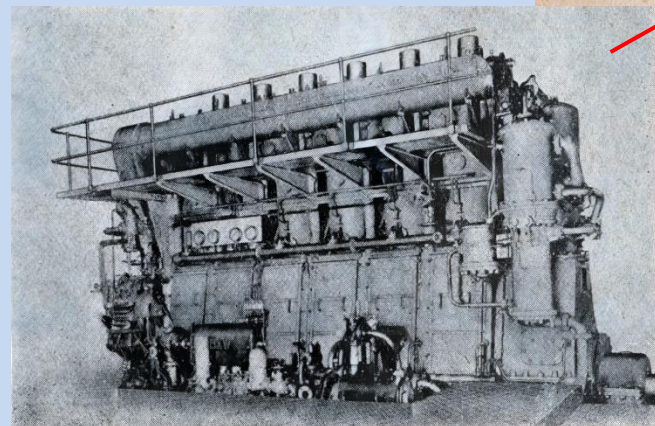
L'innovation était importante, car elle permettait une rentabilité accrue de la pêche (ne plus aller se ravitailler en charbon à Saint-Pierre et Miquelon comme devaient le faire les vapeurs).



Le Victoria comprend une unité de congélation du poisson et à la capacité de produire de la farine de poissons. Son autonomie permet des campagnes de pêche de 3 mois.



Dispositif général
de la
chambre des machines



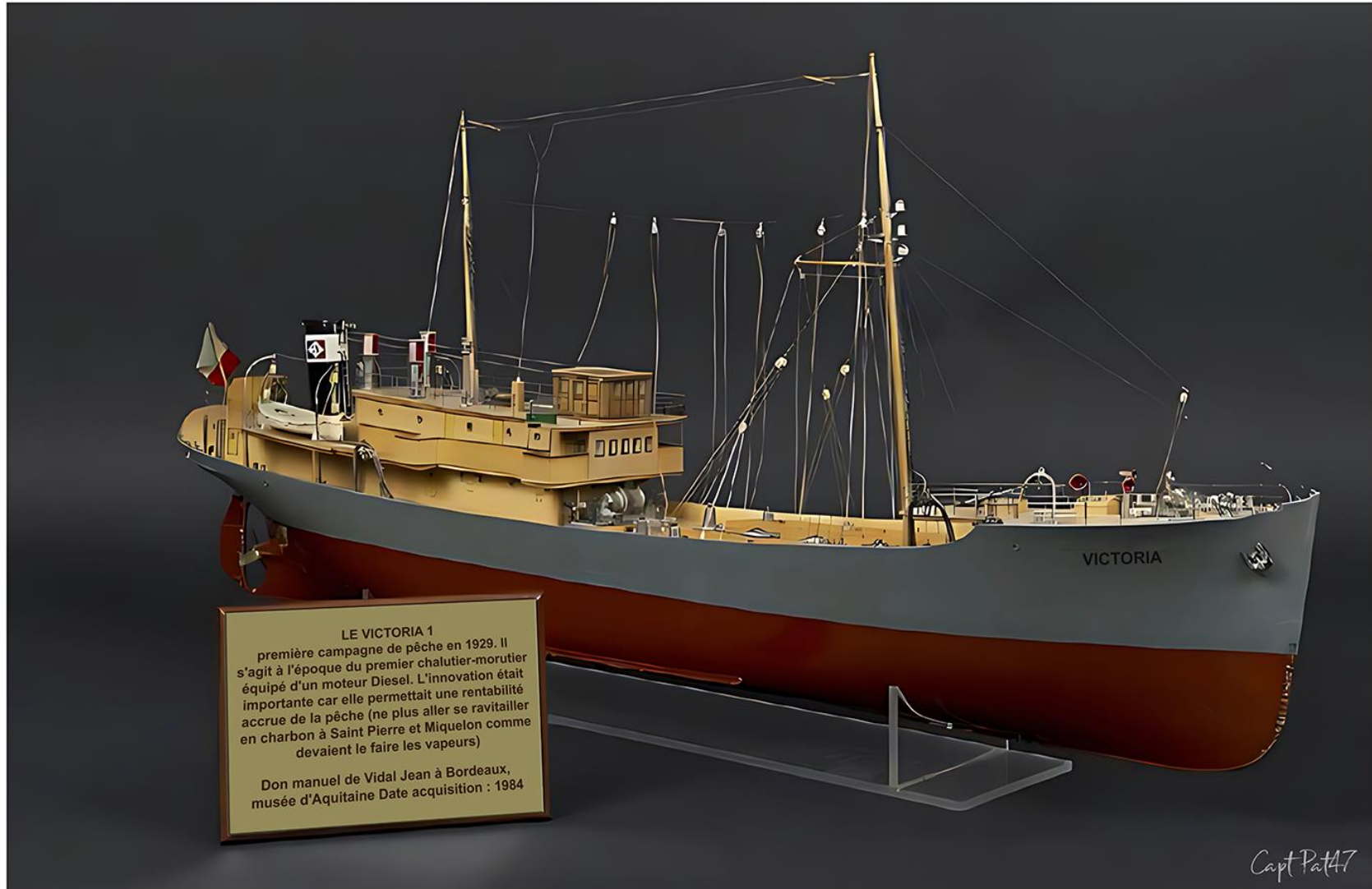
Le moteur de 1 000 CV

Source : Revue La Pêche Maritime 1928 n°510

1928 – Maquette du *Victoria*

Maquette réalisée lors de son lancement en 1928, don au musée d'Aquitaine en 1984 par Jean Vidal

Source : Collection du Musée d'Aquitaine de Bordeaux – Photo colorisée par Capt Pat47



Le "*Victoria*" terminera sa vie échoué sur les rochers de l'île Saint-Paul près du Cap-Breton en Nouvelle Écosse le 21 avril 1953, comble de l'ironie le "*Victoria 2*" construit en 1970 terminera lui aussi sa vie à Terre-Neuve, il sombrera en 1978 dans le golfe du Saint-Laurent !! - Photo colorisée par Capt Pat47

Le commandement du *Victoria* est confié au Capitaine Jean Michelet

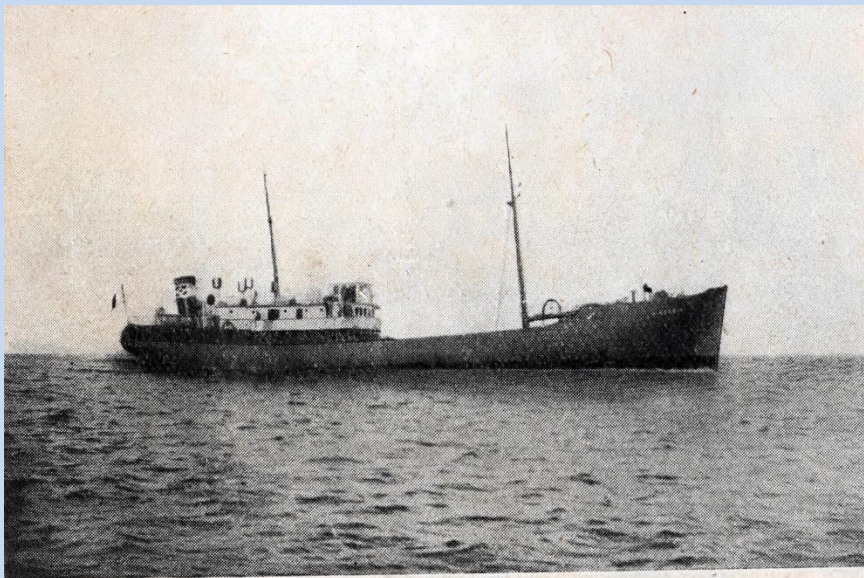


Le "Victoria" par gros temps - Gouache du Capitaine Jean Michelet

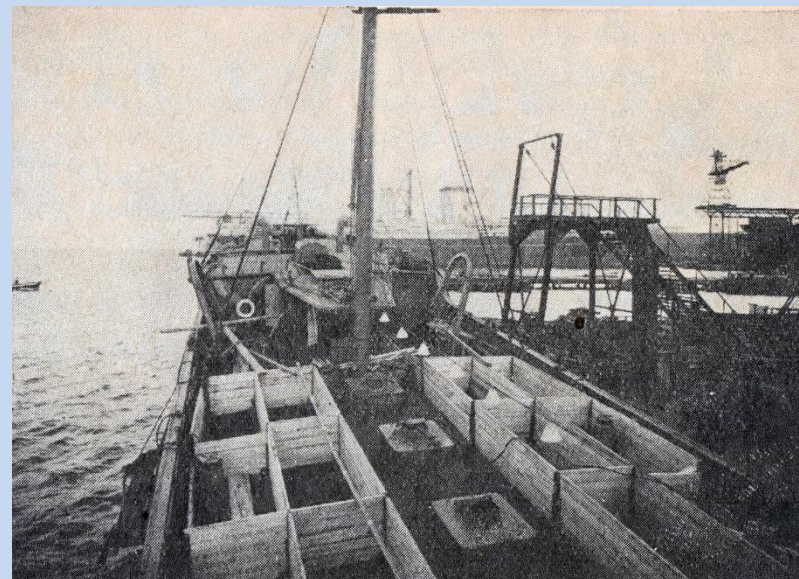


Jean Michelet (1894-1970), Capitaine au long cours est le petit-fils d'un autre Jean Michelet, le promoteur du chaulage des tuiles sur le bassin d'Arcachon. Il commandera successivement pour la SNPV les chalutiers *Sacha*, *Élisabeth-Marie*, *Capricorne*, *Sagittaire*, *Victoria*. Puis par la suite le *Marcella*, le *Merceditta* et enfin le *Pierre Vidal* pour l'armement "La Pêche au Large" de Bordeaux.

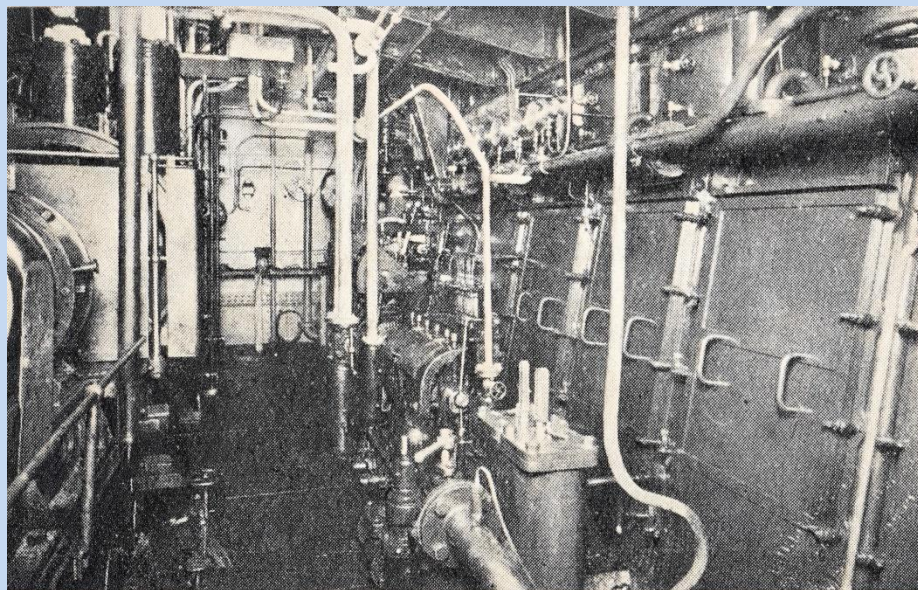
Les résultats
obtenus avec ce
navire furent tels
qu'il fut amorti dit-
on, en quatre
campagnes de
pêche !



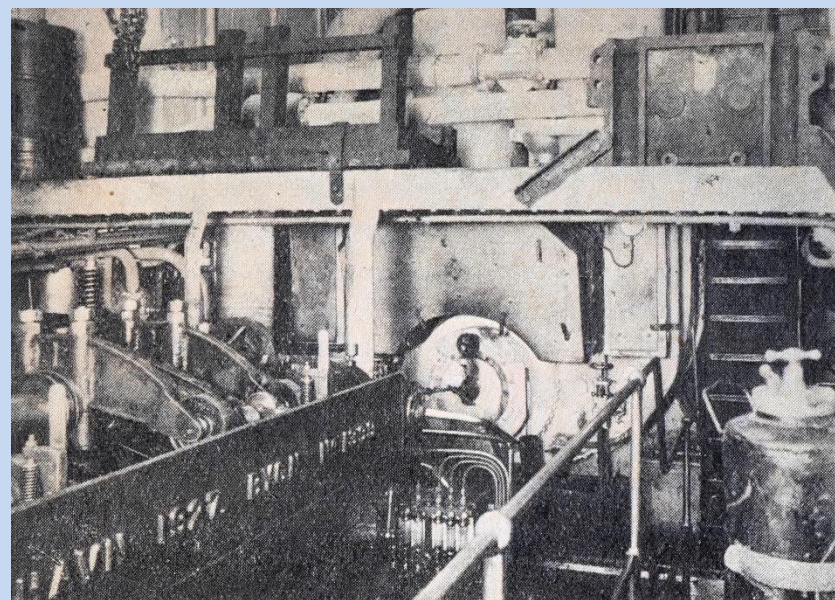
Le chalutier "Victoria" aux essais



Vue du pont avant du chalutier "Victoria"



Le poste de manœuvre



Vue d'une partie de la chambre du moteur avec la chaudière
à gaz d'échappement

Le Victoria en cale sèche



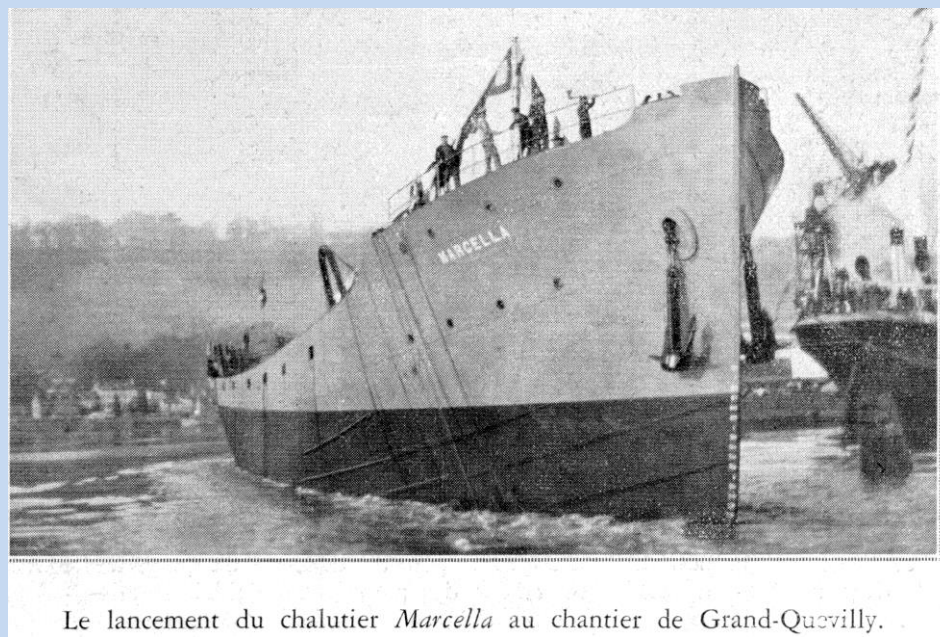
1933 – Le *Marcella*, le plus grand chalutier à moteur français !

La "Nouvelle" passa commande en 1932 aux Chantiers de Saint-Nazaire Penhoët du *Marcella* le plus grand et le plus moderne des chalutiers morutiers français du moment. Il entra en service en 1933 et son commandement fut confié au capitaine Michelet qui avait si bien réussi avec la *Victoria*.



Source : Gallica/BNF

Collection JLG



Le lancement du chalutier *Marcella* au chantier de Grand-Quevilly.

Mise à l'eau le 28 décembre 1932 du "Marcella" au Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët au Grand-Quevilly

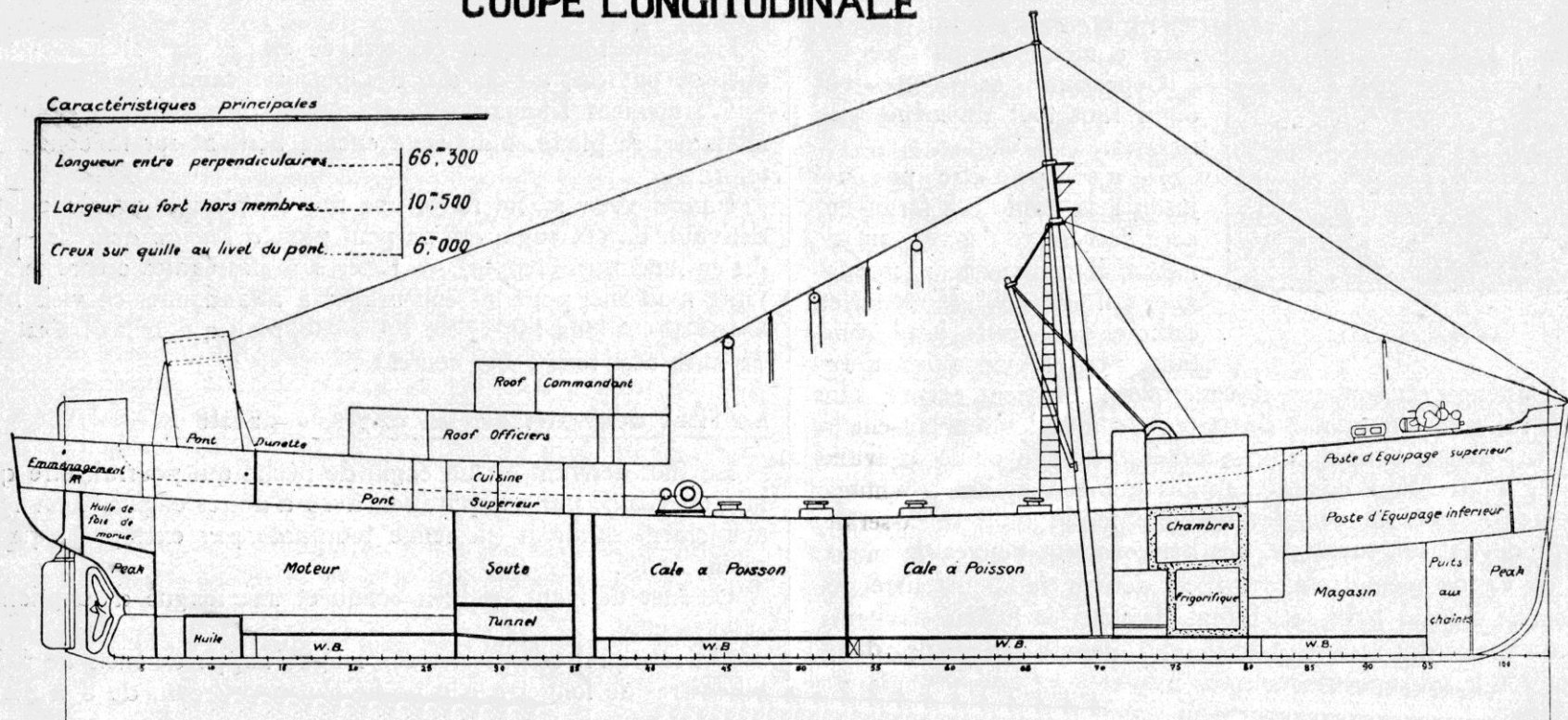
Le *Marcella*, 66 m de long, 10,50 m de large, 1 300 tonneaux, 1 100 CV de puissance avait deux cales pour la morue salée et une cale frigorifique où l'on pouvait conserver la morue, ou le flétan, à -18° , ce qui était extraordinaire à l'époque. Pendues à des crochets sous le gaillard, les morues étaient congelées par une pluie de saumure à -12° . Une cale à poissons de $1\,600\text{ m}^3$, une soute à combustible de 437 m^3 et une soute de 35 m^3 pour l'huile de foie de morue, complétaient l'équipement.

Plan du chalutier "Marcella"

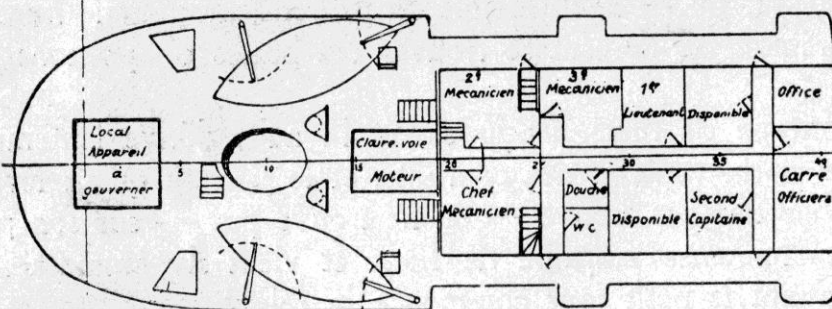
COUPE LONGITUDINALE

Caractéristiques principales

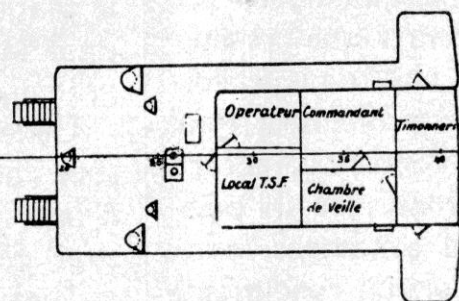
Longueur entre perpendiculaires.....	66 ^m .300
Largeur au fort hors membres.....	10 ^m .500
Creux sur quille au nivel du pont.....	6 ^m .000



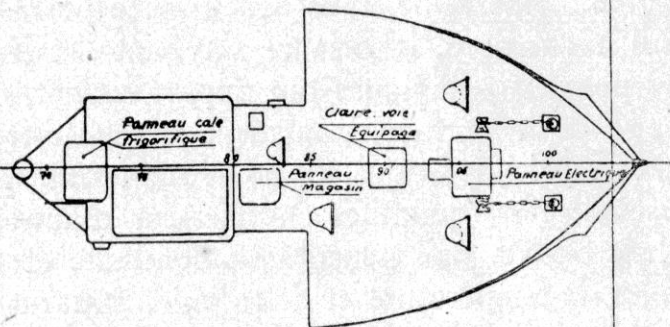
ROOF OFFICIERS



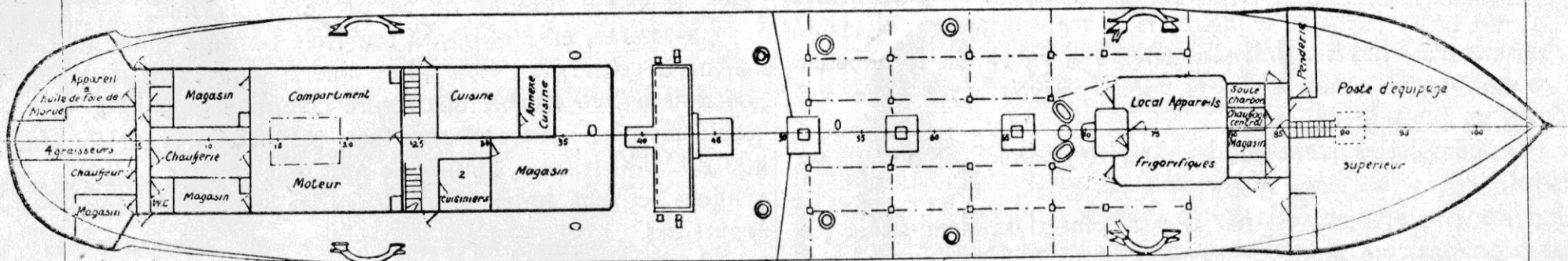
ROOF COMMANDANT



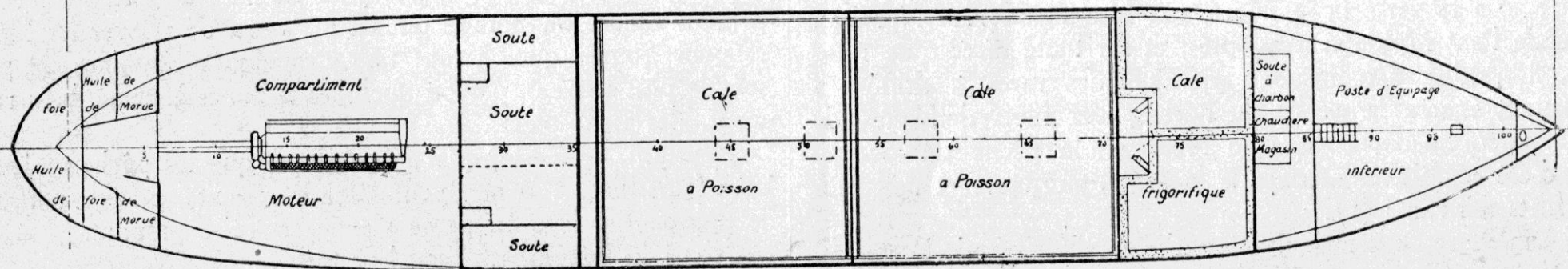
TEUGUE



PONT SUPERIEUR



COUPE DANS LES CALES



Le chalutier « Marcella », dont nous avons publié dans notre numéro d'avril dernier une étude détaillée, a été construit par le Chantier de Normandie de la Société des Chantier et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët, pour le compte de la Société Nouvelle des Pêcheurs à Vapeur

Le *Marcella* sera un chalutier très rentable pour la SNPV

Il partira pour sa première campagne de pêche à Terre-Neuve avec le Capitaine Michelet dès le 16 mars 1933. Il embarque jusqu'à 50 hommes d'équipage. Il effectue deux campagnes par an (mars et juillet/août) jusqu'à la guerre, qui le bloque à Saint-Pierre-et-Miquelon en juin 1940. Le navire est ensuite rapatrié sur Casablanca, puis Marseille.



Le "Marcella", vitesse en route 10,5 nœuds. Le treuil à chalut, l'appareil à gouverner et le guindeau fonctionnaient électriquement. Ici immatriculé à Bordeaux BX 5774 pour "La Pêche au Large"

Préparation de la morue sur le pont du Chalutier



En 1933 suivra le lancement du *Merceditta* (66 mètres), il possédait une cale frigorifique de 100 tonnes, mais cette nouvelle formule ne fut pas retenue, faute de débouchés à cette époque pour le poisson congelé.



SOCIÉTÉ NOUVELLE DES PÊCHERIES A VAPEUR

Société anonyme française, constituée le 25 avril 1921, expirant le 25 avril 1971.

Objet : l'acquisition et l'exploitation, pour la pêche, de bateaux à vapeur, à moteur ou à voiles, et toutes opérations se rapportant à la pêche maritime et à la vente des produits de la pêche, notamment l'exploitation d'une usine à glace; la société peut également entreprendre: l'armement et l'exploitation, la mise en construction, l'achat, la vente, la location de tous navires, bateaux, pontons ou gabares, la création et l'exploitation de toutes lignes de navigation et tous services maritimes de transport.

Siège social : Nantes, 1, place Graslin.

Capital social : 7 millions de francs, divisé en 70.000 actions de 100 francs. A l'origine 7 millions en 14.000 actions de 500 francs dont 4.000 attribuées en représentation d'apports; par décision de l'assemblée du 7 mars 1925: ces actions ont été divisées en titres de 100 francs.

Parts de fondateur : 2.500 parts de fondateur, rachetables à toute époque.

Obligations : 1° 2.000 obligations de 500 francs 7 %, émises en 1922, amortissables de 1927 à 1937, sauf remboursement anticipé à partir du 31 juillet 1927. Coupons : janvier, juillet.

2° 4.000 obligations de 500 francs 6 ½ %, émises en 1922 amortissables de 1927 à 1937, sauf remboursement anticipé à partir du 31 juillet 1927. Coupons : janvier, juillet.

Malgré les très beaux résultats de la grande pêche et l'apport de ces nouveaux chalutiers, la Société Nouvelle connaît en 1933 de graves difficultés financières provenant principalement de sa flotte de petite pêche. Ruinée par sa fusion avec la société PARO, la SNPV fera faillite au moment de mettre en service le *Marcella*.

1933 – L'annuaire financier Desfossés nous donne la situation financière de la SNPV

Conseil d'Administration : MM. E. Guillet de la Brosse, G. Belot, **J. Haentjens**
 Ad.-D. ; J. Babin-Chevaye, P. Guillet de la Brosse, H. Hardy P. Marion de Proce,
P. Vidal.

Année sociale : close le 31 décembre.

Assemblée générale : dans le premier semestre ; une voix par 10 actions, sans limitation.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 8 % d'intérêt non cumulatif aux actions ; sur le surplus : 15 % au conseil d'administration ; sur le solde : 30 % aux parts, 70 % aux actions.

Service financier : au Siège social, et Société Générale.

Inscription à la cote : marché en banque au comptant : actions. Cote Desfossés n° 84.

ANNÉES	COURS DES ACTIONS		BÉNÉFICES		DIVIDENDES	
	PLUS HAUT	PLUS BAS	BRUTS	NETS	TOTAUX	P. ACT.
1925	»	»	4.482.951	2.165.410	1.081.771	50 »
1926	»	»	2.843.007	910.631	777.800	10 » ⁽¹⁾
1927	115 »	113 »	1.991.122	144.194	»	8 »
1928	120 »	98 »	8.048.166	54.379	»	8 »
1929	93 »	55 »	4.926.048	1.141.880	811.925	9 »
1930	101 »	60 »	»	559.100	»	»
1931	60 »	s. c.	1.641.700	255.400	»	»
1932	60 »	47 »	»	»	»	»

(1) Action de 100 francs.

(2) Le dividende de 8 % en 1927 et 1928 a été prélevé sur un compte de réserve spéciale appartenant aux actionnaires.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1931 (après répartition)

ACTIF	En 1.000 fr.	PASSIF	En 1.000 fr.
Immobilisations	23.026	Capital	7.000
Approvisionnement	1.525	Obligations	2.575
Caisse et banques	249	Réserves et amortissements	11.859
Portefeuille	343	Créditeurs	5.963
Comptes courants débiteurs.....	2.254		
Total.....	27.397	Total	27.397

La SNPV sera mise en liquidation en 1933. 150 marins et 200 employés allaient être licenciés, mais Jean-Philippe Dubourg (1898-1988) Directeur Commercial et Paul Audouin, qui étaient tous deux par ailleurs armateurs à Saint-Jean-de-Luz d'une petite flotte de chalutiers sous le pavillon des "Pêcheries de Gascogne", vont reprendre la société et poursuivront l'exploitation sous le nom officiel de Société Nouvelle de Gérance Maritime (SNGM). Ainsi pour tout le monde elle restera la "Nouvelle".



ARCACHON — Société Nouvelle de Gérance Maritime
La plus importante Société de Pêche et de Mareyage
Tél. : Direction N° 30 - Service Commercial : 90 - 690 - 790

Une partie des Bâiments
Sortie du Personnel

Création de la Société de Pêche "La Pêche au Large" de Bordeaux

La "Pêche au Large" (PL) est fondée par Pierre Vidal et un groupe d'amis en 1934 sous la forme d'une SARL, elle est basée à Bordeaux Bacalan aux Bassins à flots. Spécialisée dans la grande pêche, la PL reprend les trois chalutiers morutiers de la Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur qui était alors en faillite, les chalutiers *Victoria*, *Marcella* et *Merceditta*.

La société était en plein essor quand en 1939, à l'âge de 61 ans, Pierre Vidal décède dans un accident de voiture, c'est son épouse Madeleine qui reprendra alors la gérance de la pêche.

La guerre éclata, comme en 1914, deux chalutiers sur trois seront réquisitionnés. Au cours de sa dernière campagne de pêche, le *Marcella* est retenu pendant trois mois à Saint-Pierre-et-Miquelon, il rentrera à Sète en octobre 1940 avec 900 tonnes de poisson.



Source :
<https://www.saintpierremiquelon.net/photographies/photographies-antiques/>

Le "Marcella" aux couleurs de la Pêche au Large à Saint-Pierre – Photo vers 1934



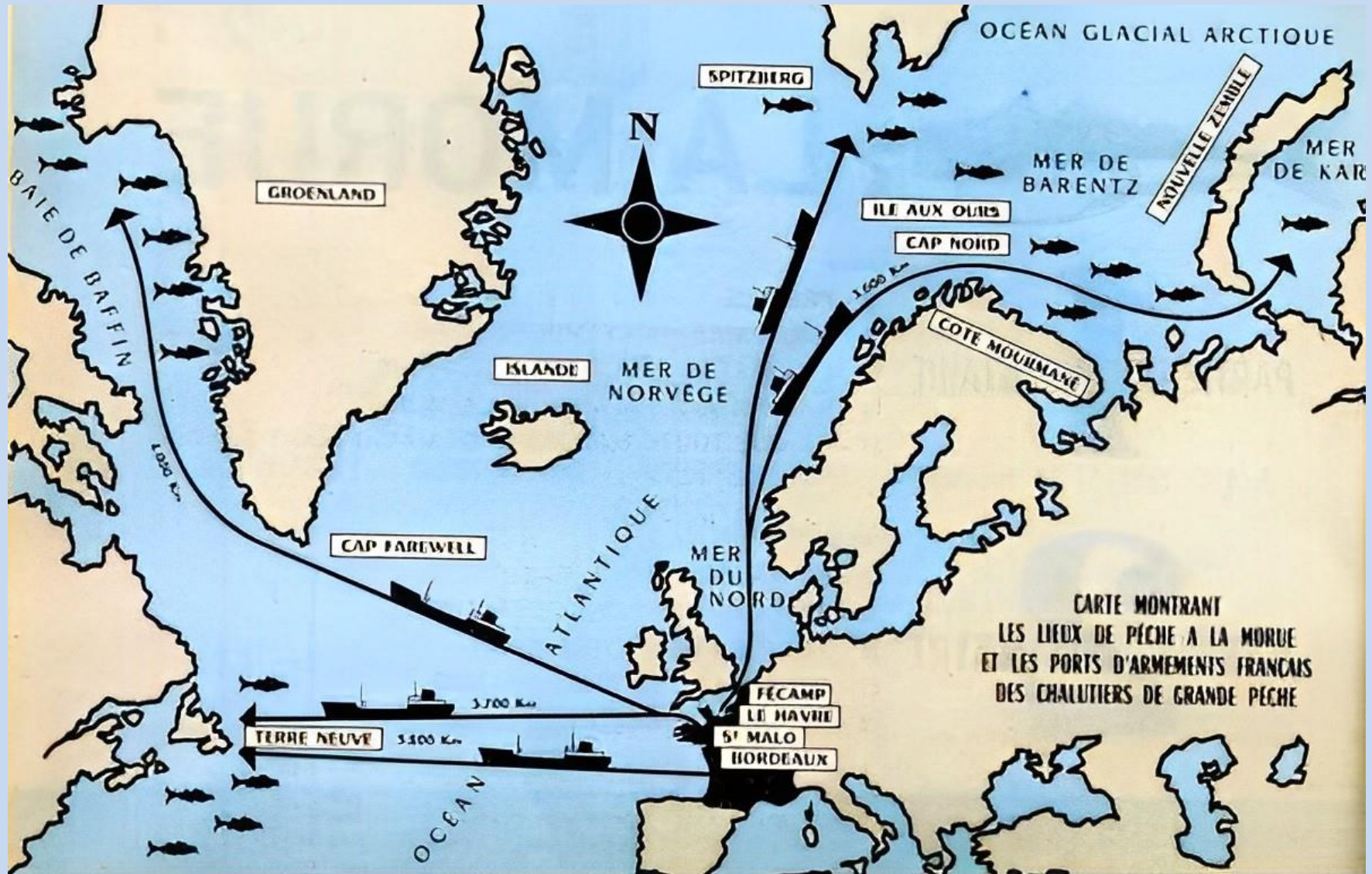
Le "Victoria" aux couleurs de la Pêche au Large – Peinture Numérique de Patrick Monnereau (Capt Pat47) 2024

Le Port de Bordeaux dans les années 30



Photo IGN 1930

Les Chalutiers à la grande pêche et les lieux de pêche à la morue



Source : <https://www.sudouest.fr/archives/en-images-c-etait-comment-la-peche-a-la-morue-a-bordeaux-et-begles-autrefois-21279677.php>

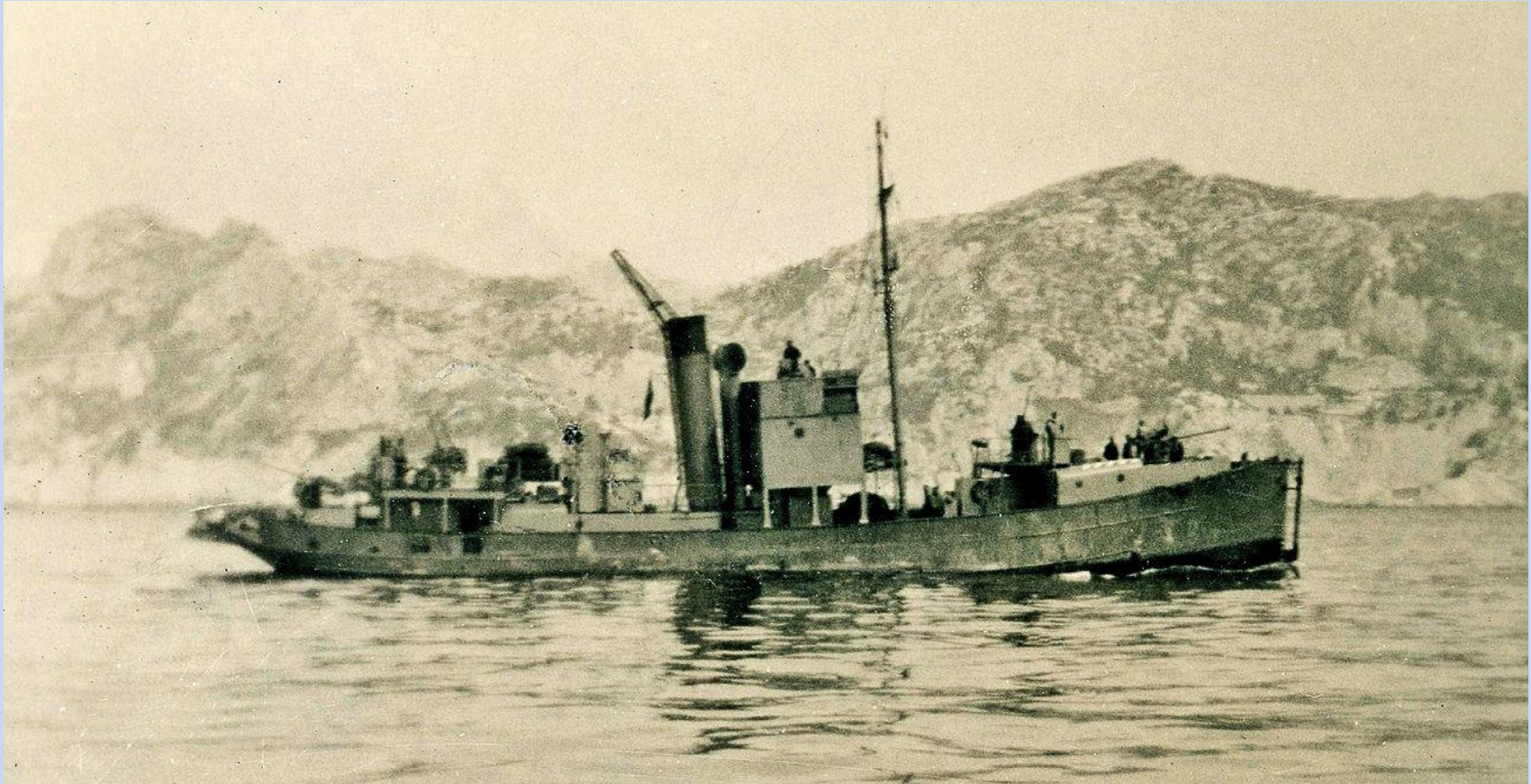


Source : Wikipédia

L'équipage de terre-neuvas le "Marcella", en 1938, à Saint-Pierre-et-Miquelon

En 1939, les Chalutiers d'Arcachon repartent à la Guerre !!!

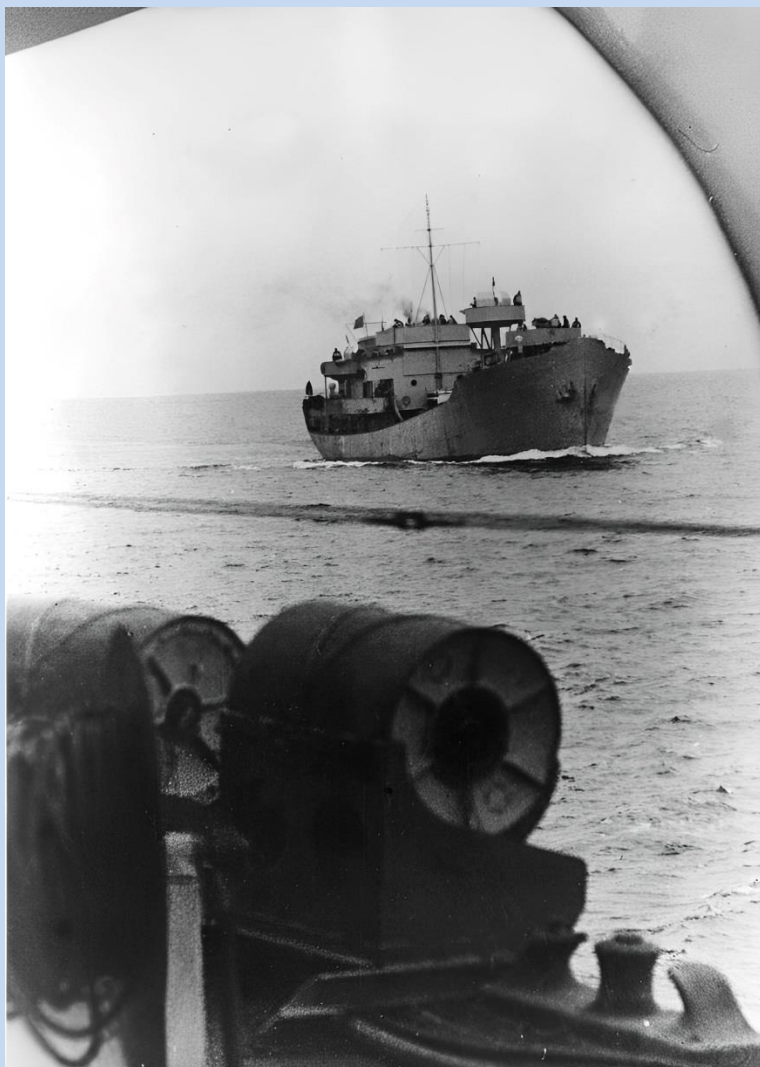
À la mobilisation en 1939, la Marine nationale met en place un plan de réquisition des navires marchands ou de commerce. Ceux-ci font l'objet d'un plan d'armement rapide, dit Armement Militaire des Bâtiments de Commerce (AMBC), constitué essentiellement d'une ou deux pièces d'artillerie et de radeaux de sauvetage. En 1939 le *Roche-Noire* AD 144, le *Roche-Velen* AD 120, le *Roche-Grise* AD 144, le *Roche-Bleue* AD 170, le *Roche-Françoise* AD 119 et le *Marie-Mad* AD 148 sont réquisitionnés comme Arraisonneur Dragueur (AD).



DR. Collection particulière

1939 – Le Chalutier "Roche-Bleue" réquisitionné comme Dragueur Auxiliaire AD 170, il sera saisi par les Allemands en novembre 1939 et deviendra le GL 03, puis M 6031 dans la 6^e Sicherung Flottille de la Kriegsmarine qui été constituée en décembre 1942. Il sera détruit en 1944.

En 1940 le *Marcella* et le *Merceditta* seront réquisitionnés par les Allemands. En 1942 le *Marcella* est incorporé dans les rangs de la 22e U-Jager, flottille de la Kriegsmarine et se trouve refondu en patrouilleur. Débarassé de ses équipements de pêche, il est désormais équipé d'armes offensives (canons, grenades) destinées à assurer la protection des convois et à faciliter l'approche des U-boot le long des côtes françaises. Il effectue ses premières missions, en mars 1943 sous le nom de UJ 2210. Le *Marcella* sera coulé en Méditerranée en 1944, le *Merceditta* sera coulé en rade du Verdon. Le *Victoria* restera à Dakar sous pavillon français.



DR. Collection particulière



DR. Collection particulière

Le UJ 2210, ex "Marcella" en chasseur de sous-marins alliés, torpillé et coulé au large de La Spezia le 27 mai 1944

1940 – Après deux explosions, le *Merceditta* P-38 de la Marine française sera coulé par la Kriegsmarine au Verdon, renfloué par les Allemands, il sera immatriculé WBS 9 comme navire-météo dans la Kriegsmarine. Il sera sabordé à Bordeaux sur le banc de Queyries par les Allemands en 1944 la veille de la Libération !



Source : Collection Peintures du Capt Pat47

Le "*Merceditta*" sautant sur une mine – Peinture numérique de Patrick Monnereau (Capt Pat47)

Le *Merceditta* sera renfloué par la Kriegsmarine, il est alors reconverti comme navire-météo en 1943 sous le repère WBS 9. Il est sabordé à Bordeaux le 28/06/1944. Relevé en 1949, il est réparé et complètement refondu il reprend la grande pêche sur les bancs de Terre-Neuve sous le nom d'*Annita* en 1951. En 1961, il devient le grec *Anna Maria*. On retrouve sa trace jusqu'en 1976.

UN BEAU RENFLOUEMENT

Le morutier "Merceditta"

LE morutier « Merceditta » a été construit en 1935 aux chantiers de Penhoët Normandie à Grand Quevilly.

Il naviguait sous les couleurs de « La Pêche au Large », de Bordeaux (armement Vidal). Utilisé par la marine française comme patrouilleur sous la dénomination de P 38, il fut saisi par la Kriegsmarine à l'armistice

et dirigé sur Bordeaux pour y être converti en mouilleur de mines.

Les travaux furent confiés aux Forges et Chantiers de la Gironde qui retardèrent le plus possible sa transformation.

Lors de la libération, les Allemands disposèrent plusieurs charges explosives à bord, puis coupèrent les amarres. Le navire dériva et s'échoua sur

le banc de Queyries. La coque, au bout de quelque temps se déforma un peu à l'avant du treuil de pêche.

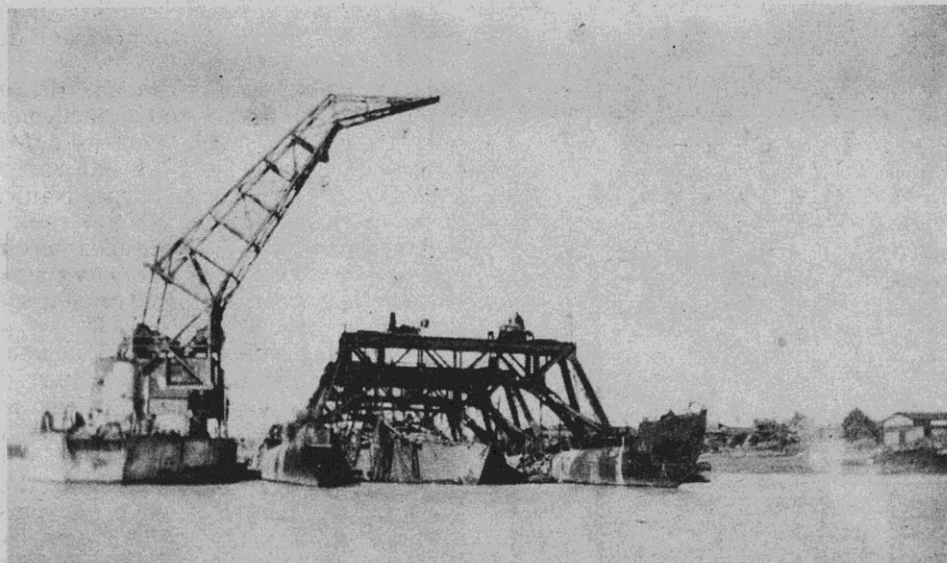
Dans le courant de 1948, la *Stema* fut chargée du renflouement. Après de longs travaux préparatoires, comprenant notamment, l'obturation des brèches, le dévasement de l'épave, la consolidation de la coque pour éviter la rupture totale, l'opération finale eut lieu le 15 juillet.

On utilisa un engin conçu par les services du génie maritime et constitué par deux coques de sous-marins de 1.500 t. reliées par des portiques, afin de soulever l'épave.

Le *Merceditta* était solidement fixé à l'engin. A la marée montante, il fut soulevé et quitta son lit de vase. A la pleine mer, grâce au concours de six remorqueurs, il fut déhalé sur un banc de graviers solide où le soir même, il reposait en toute sécurité, moins de vingt-quatre heures après le début de l'opération.

Celle-ci fut menée sous la direction de M. Desmoulins, directeur de la S.T.E.M.A. assisté de M. l'Ingénieur en chef des constructions navales Castex. La manœuvre était dirigée par le commandant Frontin, capitaine au L.C., chef des travaux assisté de MM. Fauchier et Bissoire, ingénieurs.

Le « Merceditta » repose maintenant sur un banc solide. La coque va être complètement dévasée et le navire sera remorqué dans une des cales de la base sous-marine. Il est vraisemblable qu'il sera remis en état.

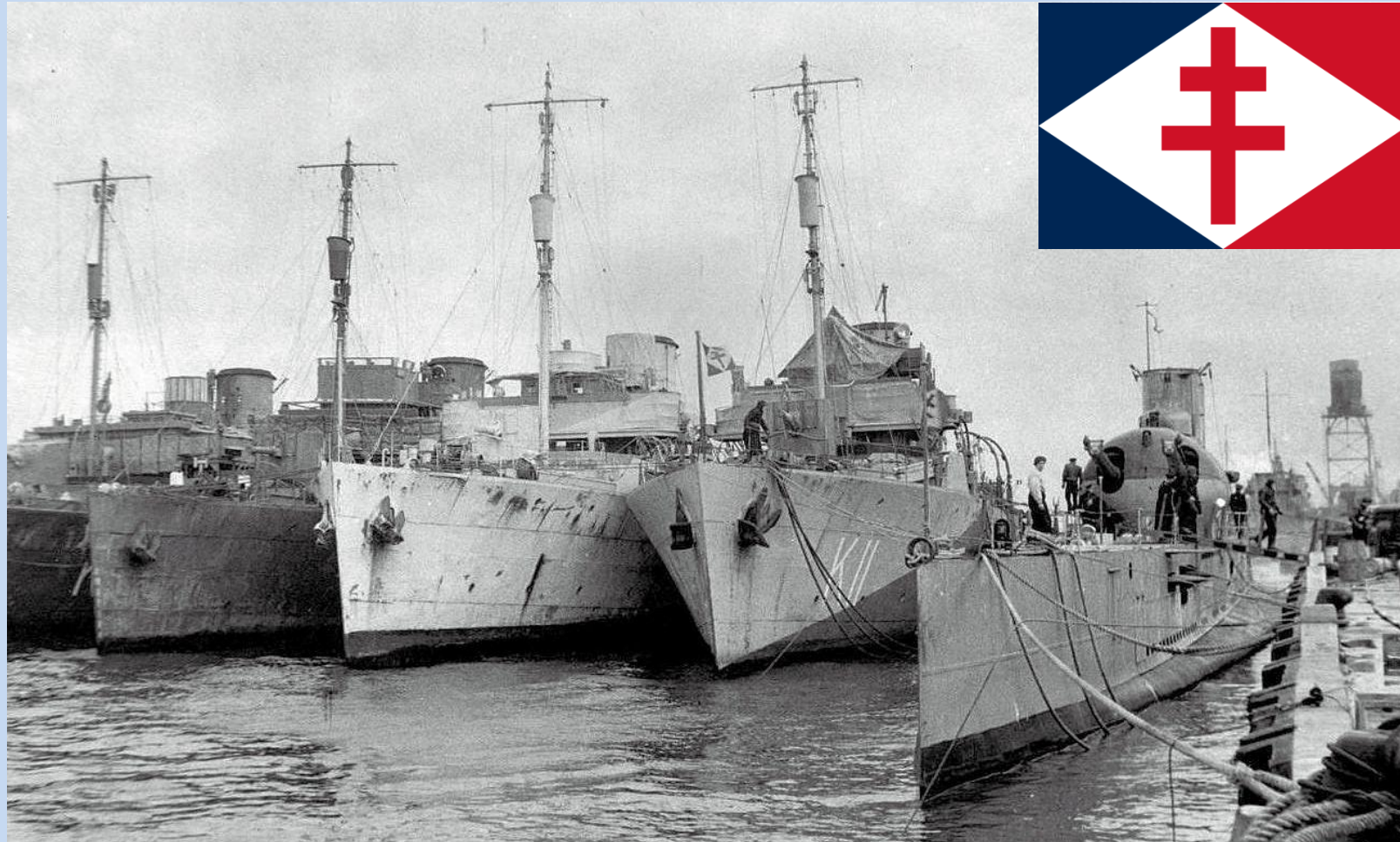


Une vue générale du renflouement de la "Merceditta". Celle-ci est visible entre les 2 coques de sous-marins.

(Photo E. Jacques)

1941 - Ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon à la France libre

18 décembre 1941 : Ordre du général de Gaulle à l'amiral Muselier de procéder au ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon. 24 décembre 1941 : Débarquement des Français libres à Saint-Pierre. 25 décembre 1941 : Plébiscite des habitants pour le ralliement de Saint-Pierre-et-Miquelon à la France Libre ! Saint-Pierre-et-Miquelon est ainsi l'une des premières terres françaises ralliées à la France libre.



Source : Archives du Musée de l'Ordre de la Libération et Fondation de la France Libre



De gauche à droite, les Corvettes "Alysse", "Aconit" et "Mimosa" ainsi que le sous-marin "Surcouf", avant leur départ pour les îles Saint-Pierre-et-Miquelon sous le commandement de l'Amiral Muselier. Photo prise dans le port d'Halifax le 23 décembre 1941.



La Corvette "Alyse" et des Saint-Pierrais au retour de Miquelon le 24 décembre 1941



Engagés volontaires saint-pierrais et miquelonnais des Forces Navales Françaises Libres (FNFL) défilant devant les forges Lescaméla au quai de la Roncière - Photo : Robert Langlois

Après la guerre, la flotte de la Pêche au Large se remonte peu à peu. Le *Pierre-Vidal* (68 mètres, 1150 tonnes) sort des Chantiers de Normandie et fait sa première pêche en 1949 avec le capitaine Michelet. Le *Magdalena* (1300 tonnes) est lancé en 1950. Le *Victoria* qui avait échappé à la réquisition allemande, est vendu. Tous ces navires sont maintenant équipés des derniers perfectionnements et dotés de la fameuse loupe à poissons qui permet de détecter les bancs de poissons jusqu'à 600 m de profondeur. Chaque équipage comprend environ 60 hommes qui sont payés à la part de pêche et se partagent d'une façon hiérarchique le cinquième du produit de la vente.



Source : Collection colorisée du Capt Pat47

Le "*Magdalena*" chalutier-saleur de la Pêche au large amarré aux bassins à flot à Bordeaux – "*Magdalena*" nom donné en souvenir de Madeleine Vidal - Photo colorisée par Capt Pat47

La "Pêche au Large" et ses morutiers continueront l'aventure de Terre-Neuve



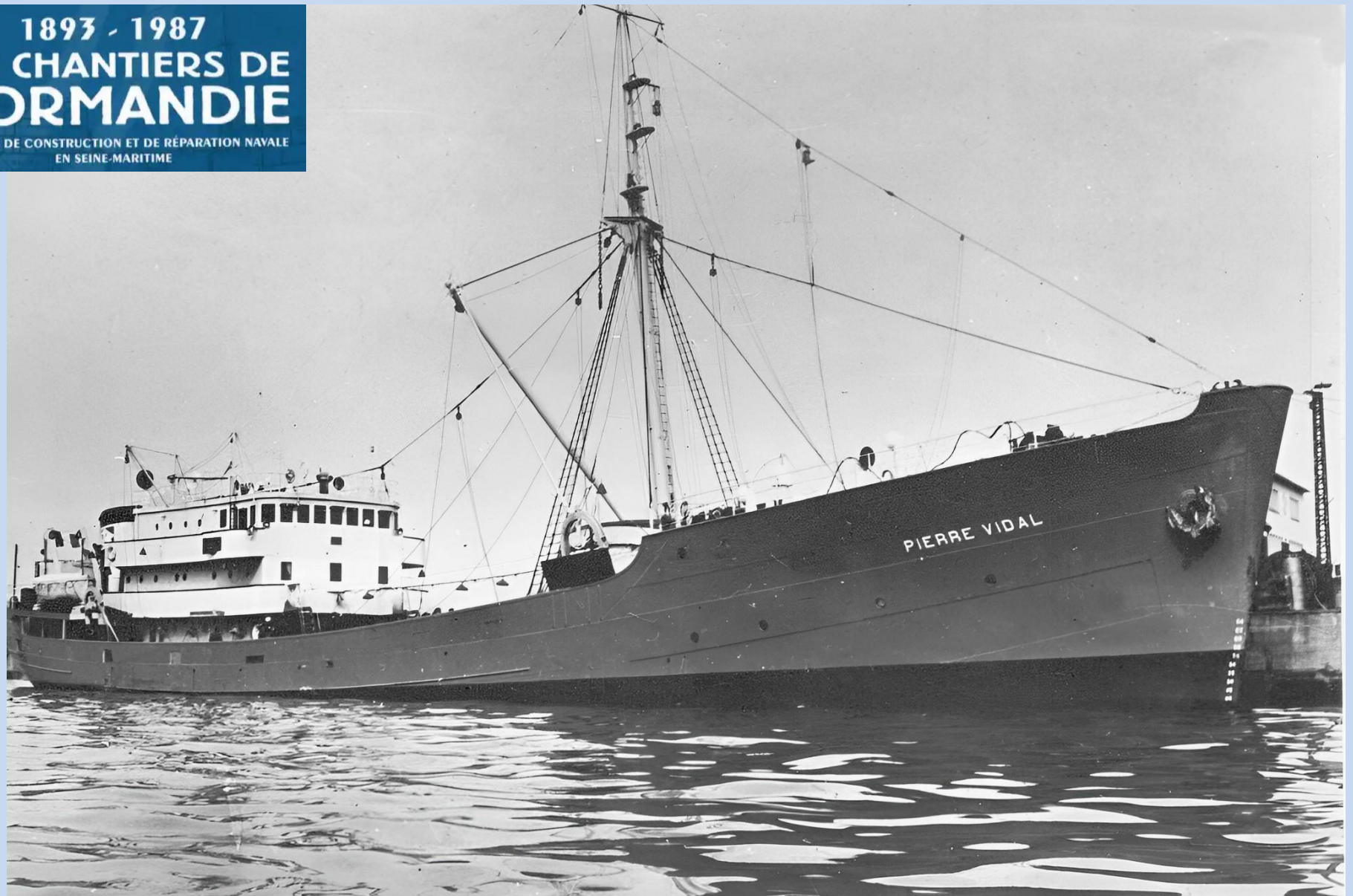
Collection JLG

CHANTIERS DE NORMANDIE
CHALUTIER PIERRE VIDAL
7 JUIN 1948

Le 7 juin 1948, construction du "Pierre Vidal"

Le Chalutier à la grande pêche *Pierre Vidal*

1893 - 1987
**LES CHANTIERS DE
NORMANDIE**
UN SIÈCLE DE CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION NAVALE
EN SEINE-MARITIME



Collection JLG

Le "Pierre Vidal" (68 mètres, 1150 tonnes) sort des Chantiers de Normandie et fera sa première pêche en 1949 avec le capitaine Michelet pour l'Armement La "Pêche au Large"

Le Chalutier à la grande pêche *Pierre Vidal*

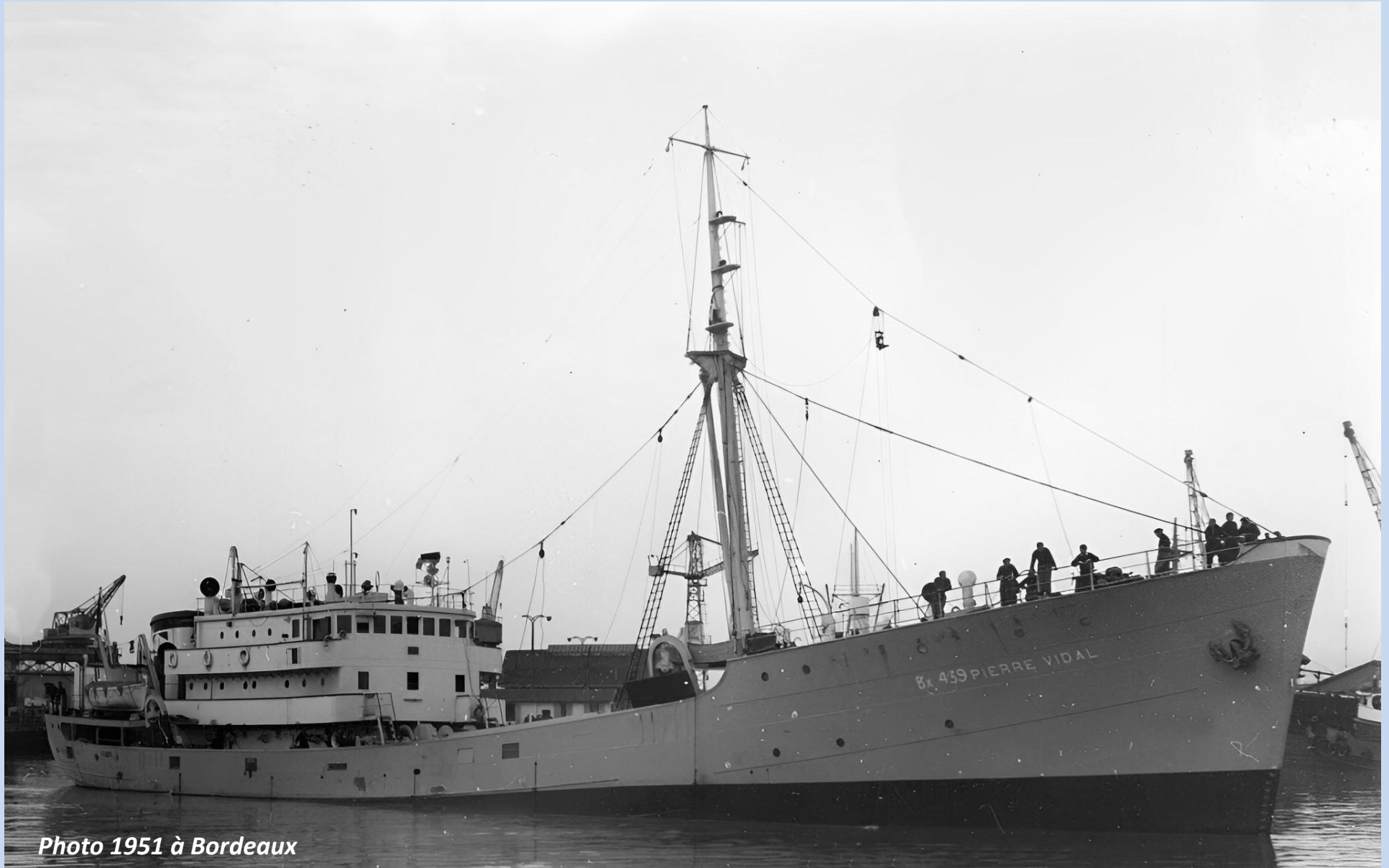


Photo 1951 à Bordeaux

Au début des années 1950, Jean et Gérard, les deux fils de Pierre Vidal deviennent les cogérants de la société, ils seront aidés dans cette tâche par leur sœur Annie. Le secrétaire général étant alors le Commandant A. Gué. En 1960, ils vont créer à Rochefort la Société "Gel au Large" en cofinancement, elle produit du poisson congelé pour les sociétés de distribution comme Findus et Vivagel. Cette société est revendue vers 1972. Deux patrons de Grande Pêche vont (en plus de Jean Michelet) marquer La Pêche au Large, Adolphe Prenveille et Eugène Floc'h.



Source : Collection colorisée du Capt Pat47

Le "Pierre Vidal 1" - Photo colorisée par Capt Pat47



À Bordeaux, les morutiers à quai, dans les bassins à flot avec la base sous marine en arrière plan, le 2 février 1953

En 1977, le Canada, l'Islande, la Norvège et le Groenland étendent leur souveraineté à 200 milles de leurs côtes, chassant de facto les flottilles étrangères hors des zones poissonneuses. Il s'agit là d'un moment de bascule pour la pêche industrielle française et européenne. Les armements métropolitains subissent de nouvelles réductions de leurs possibilités d'exploitation et, les uns après les autres, abandonnent et disparaissent.



Source : Collection colorisée du Capt Pat47

*Le "Pierre Vidal 2" chalutier de pêche arrière sera lancé en 1966, ici photographié dans le port de Saint-Pierre –
Photo colorisée par Capt Pat47*



le "Victoria 2" construit en 1970, chalutier de la Pêche au Large - Photo colorisée par Capt Pat47

La fin de la Grande Pêche à Terre-Neuve

Pour Bordeaux, les deux armements à la grande pêche survivants Huret (Pêcheries de Bordeaux-Bassens PBB de la famille Dezeustre) et Vidal (Pêche au Large PL des frères Jean & Gérard Vidal) vont fusionner en 1977 avec les trois chalutiers congélateurs de la famille Vidal (*Pierre-Vidal 2*, *Magdalena* et *Anita*) et les cinq de la famille Dezeustre (*Zélande*, *Finlande*, *Jutland*, *Islande-ex Bassilour* et *Groenland*) pour former la Société Nouvelle des Pêches Lointaines (SNPL) avant de disparaître à la fin des années 1980 comme tous les armements à la grande pêche en France comme en Espagne et au Portugal.



Source : <http://bordeauxaquitainemarine.fr>

Sous le pont d'Aquitaine le "Zélande" de l'Armement Huret PBB construit en 1958



*Chalutier "Anita" ex Capitaine Pléven, chalutier de la Pêche au Large – "Anita" nom donné en souvenir d'Annie Vidal -
Photo colorisée par Capt Pat47*



Chalutier "Bassilour" qui deviendra "Islande" pour les Pêcheries de Bordeaux-Bassens PBB - Photo colorisée par Capt Pat47

Le navire océanographique *Cryos*, d'Arcachon à Saint-Pierre

Le *Cryos*, navire océanographique a été basé à partir de 1970 à Saint-Pierre. Il était mis à la disposition du laboratoire ISTPM – Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (futur IFREMER) afin de rechercher et d'étudier le potentiel halieutique des ressources exploitables dans l'atlantique nord. Il était équipé d'un portique arrière lui permettant de pratiquer les chalutages de fond, pélagique et semi-pélagique.

Source : [facebook.com/groups/spmdocs](https://www.facebook.com/groups/spmdocs)



Collection JLG

Le *Cryos*, a été construit au chantier naval de Claude Auroux à la pointe de l'Aiguillon à Arcachon en 1969-1970. Après 20 ans de service à Saint-Pierre il sera retiré du service en 1991.

Le chantier naval Auroux d'Arcachon à l'Aiguillon vers 1970
La gigantesque cale sèche de 65 m de long où sera construit le Cryos en 1970





Chez nous on mange
DE LA MORUE
... et c'est bon!

**MAMAN LA FAIT BIEN DESSALER
ET NE LA LAISSE JAMAIS BOUILLIR!**

Toute la famille lira le beau livre illustré :

" LA MORUE "

contenant plus de 60 recettes clairement expliquées, savoureuses et variées.

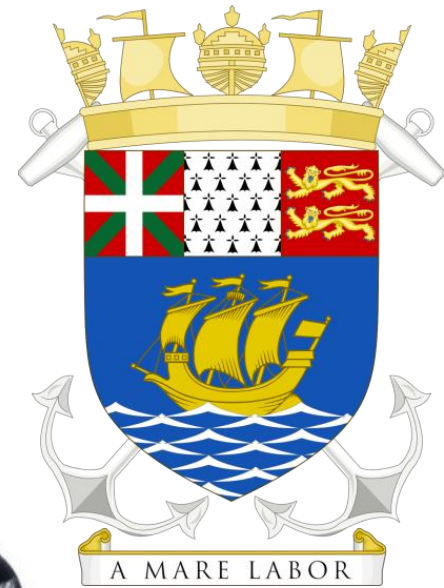
Le demander au

COMITÉ DE PROPAGANDE POUR LA CONSOMMATION DE LA MORUE

59, rue des Mathurins - PARIS (8^e)

JOINDRE 35 FRs EN TIMBRES-POSTE pour les frais d'envoi

Pour finir, quelques photos de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon pour vous donner l'envie d'aller visiter ce petit bout de France aux portes du Canada !



SAINT-PIERRE — MIQUELON

Des îles d'exception —





SAINT-PIERRE — MICHELON

Des îles d'exception



SAINT-PIERRE — MICHELON

Des îles d'exception —



SAINT-PIERRE — MICHELON

Des îles d'exception —









SAINT-PIERRE

#spmexception



Sources Photos & Remerciements

- Blog Facebook Retrouver tous documents privés sur SPM (Saint-Pierre-et-Miquelon) : Un très grand remerciement à tous les bloggeurs de cet intéressant site facebook sur l'histoire et la mémoire de Saint-Pierre-et-Miquelon :
<https://www.facebook.com/groups/spmdocs>
- Blog Facebook Histoire et Traditions du Bassin d'Arcachon – HTBA : <https://www.facebook.com/groups/HTBArcachon>
- Patrick Vuillefroy (petit fils de Jean Heantjens) pour la photo de Jean Heantjens
- Pierre-Hubert Vidal (petit fils de Pierre Vidal) pour son document sur la pêche à la morue bordelaise
- Patrick Monnereau (Capt Pat47), authentique Terre-neuvas, pour ses peintures numériques et ses photos colorisées des chalutiers SNPV & PL, ainsi que pour ses échanges sur Pierre Vidal
- André Lemoine, Saint-Pierrais, pour son aide sur l'activité de Pierre Vidal à Saint-Pierre et sa très grande connaissance de la mémoire de Saint-Pierre-et-Miquelon
- L'Arche Musée et Archives de Saint-Pierre-et-Miquelon : <https://www.arche-musee-et-archives.net>
- La Mémoire de Bordeaux Métropole : <https://mbm.memoirefilmiquenouvelleaquitaine.fr/>
- Les éphémérides de Saint-Pierre-et-Miquelon : <http://www.saintpierreetmiquelon.net>
- Revue "La Pêche Maritime" années 1928 à 1933
- Revue "Le Yacht"
- Journal "Le Réveil Saint-Pierrais"
- Journal "L'Avenir d'Arcachon"
- Journal "La Dépêche Coloniale Illustrée"
- La Revue d'Histoire Maritime n° 17 • 2013/1
- Bordeaux Aquitaine Marine : <http://bordeauxaquitainemarine2.fr/index.htm>
- Site <https://la1ere.francetvinfo.fr/saintpierremiquelon/saint-pierre-spm>
- Association mémoire et patrimoine des Terre-neuvas : <https://www.museedesterreneuvas.fr>
- Forum pages 14-18 : <https://forum.pages14-18.com>
- Office de tourisme Saint-Pierre-et-Miquelon : <https://www.spm-tourisme.fr/>
- Archives Sud-Ouest : <https://www.sudouest.fr/archives/en-images-c-etait-comment-la-peche-a-la-morue-a-bordeaux-et-begles-autrefois-21279677.php>
- Des hommes et des activités autour d'un demi-siècle de Jean et Bernard Guérin - 1957
- Collections Bnf/Gallica
- Collections "Wikipédia"
- Collections CPA & Photos Jean Louis Gragnic
- Photos aériennes de l'IGN, site web "Remonter le Temps"
- Et bien d'autres sources d'inspiration sur internet !!!!!



Collection JLG

