

Gaston Meunier

Pied lourd de 1926 à 1942

Par son fils appelé « Pied-lourd »



Meunier Gaston, né le 24/01/1907 à Ziama Monsouriah, département de Constantine en Algérie. Il est le fils de Louis Léon Meunier, propriétaire cultivateur et de Jeanne Meyraud.



Il est possible de reconstituer la carrière de Gaston Meunier car il a laissé beaucoup d'information à son fils Gérard, Scaphandrier professionnel lui-même à la SOGETRAM de 1957 à ?

"Les Hommes Grenouilles"

**SOGETRAM**

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TRAVAUX MARITIMES & FLUVIAUX**

S.C.O.P. - R.C. Seine 372.088 B - C.C.P. Paris 5.229 86 - Adresse Télégraphique HOMGRENOUYE-PARIS

EXPERTISE  
TELEVISION  
PHOTOGRAPHIE  
C I N E M A  
BÉTONNAGE  
CHARPENTE  
SOUDURE  
DECOUPAGE  
SONDAGE  
REFECTION QUAI  
ÉCLUSE  
RENFOUEMENT



*Spécialiste en travaux  
Sous-marins*

SIÈGE SOCIAL :  
PONTON LABORATOIRE FACE AU 2, QUAI DE LA RAPÉE  
PARIS - XII<sup>e</sup>

Téléph. : DORian 20-40

**TOUS TRAVAUX SOUS-MARINS**

Écrit de la main de Gaston

Chauffeur aux Bennes Gennevilliers -  
chef de garage à la STA -  
En 1935 - Scaphandriers et  
chef de chantier chef d'agence  
à la Société Uestime à Quiberon  
jusqu'en 1939 -  
Nominé <sup>CAH Bône</sup> puis affecté à la Direction  
générale des Travaux Maritimes  
le Brest - jusqu'en 1943 -  
Puis directeur général de l'entreprise  
Travaux sous Marins Gaston  
Maurin - 2 place d'Alberton Maurin  
Inscrit au registre de Commerce  
n° - - - jusqu'en -

G. Meunier né le 24/1/1902.  
à Mousaiah Ziana - Dept Constantine  
Algerie.

Quitte le collège de Sétif 1923.  
Travaille avec son père agriculteur jusq 1925.  
rentre à l'usine de pipe jusque accident 1925  
partis Avignon pour engagement école  
d'aviation, travaille à une usine de  
caisses - retour algérie 1926  
Conduit autocars et Camions à  
Bougie - puis pêcheur de Corail.  
jusqu'en 1927 militaire à  
Bizerte puis Gabès - retour au pays  
au bout de 11 mois Djidjelli Hospital.  
suite dysenterie -  
retourne travailler ferme Mousaiah.  
puis Scaphandrier pêcheur de corail.  
jusqu'en 1929 - puis bateau Utantz -  
incendie à bord - partis à  
Bordeaux chez G. Luthier mais pas  
accord - travaille Caudebec conduite  
Camion transport de plateaux de  
mines. - 1930 Paris - travaille à  
Vincennes. usine Kodak. Pathe -  
puis - chef garage S.T.A. -  
puis ~~garage~~ chauffeur de roulette  
Casino - dix les bains -

*Mon père était entrepreneur en renflouement d'épave et scaphandrier lui-même. « Pied-noirs » d'Algérie, à 19 ans, au grand désarroi de mon grand-père, il quitte le collège pour rejoindre une équipe de pied-lours grecque qui ramassait le corail et les éponges.*

Gaston suit des études au collège de Sétif jusqu'en juin 1924, puis travaille avec son père agriculteur jusqu'en fin 1925 ou il part à Avignon pour s'engager d'aviation sans succès. Il travaille quelque temps dans une usine de pipes, puis retourne en Algérie en 1926 après un accident où il perdit un doigt de la main. Il retravaille à ce moment-là dans l'exploitation familial.

Il conduit des autocars et des camions à Bougie et c'est là qu'il rencontre des scaphandriers pêcheurs de corail et d'éponges. Ils vont lui apprendre le métier jusqu'au 10 mai 1927 Ou il partira exécuter ses obligations militaires à Bizerte, puis Gabes dans les Spahis au 62 eme d'artillerie d'Afrique.

Il est de retour au bout de 11 mois à l'hôpital de Didjéli (petit port de pêche au pied des monts de la petite Kabylie) à la suite d'une dysenterie.



Il reprend cette année-là le métier de scaphandrier au renflouement d'épaves pour la société Neptune, 9 rue de Marigran à Paris.

SERVICE DE LA SURVEILLANCE  
des  
**TRAVAUX & DES FABRICATIONS**  
**MINISTÈRE DE LA MARINE**  
Direction ~~générale~~ de la Surveillance  
des Travaux et des Fabrications  
Circonscription de NANTES  
4<sup>bis</sup>, Place du Sanitat

Dotation qui supportera la dépense :  
Autorité qui ordonne la mission : *P<sup>r</sup> NANTES, le 1<sup>er</sup> Juin 1907*  
L'Ingénieur en Chef des T. & F. NANTES  
Chef de la Circonscription de Nantes. *et l.*

PARIS, le *Meunier*

**ORDRE DE MISSION**

NOM : MEUNIER Gaston  
Prénoms : Ingénieur  
Grade : Travaux sous marins  
Lieu de Naissance : Mansouriah ALGER  
Date de Naissance : 24 Janvier 1907  
N° de la Carte d'Identité : 200  
Signature de l'Intéressé : *G. Meunier*

MISSION : Inspection des travaux de renflouements de navires et visite des chantiers.  
Itinéraire : Nantes, Fromentine, Sables-Dolonne, Bordeaux, par Poitiers, Saint Nazaire, Lorient, Concarneau, Brest.  
Date de départ : 22 MAI 1907  
Durée : 1 Mois  
Mode de transport :  
Auto DelaMaye 32 JH6

MARINE NATIONALE  
SURVEILLANCE DES TRAVAUX ET DES FABRICATIONS  
CIRCONSRIPTION DE NANTES

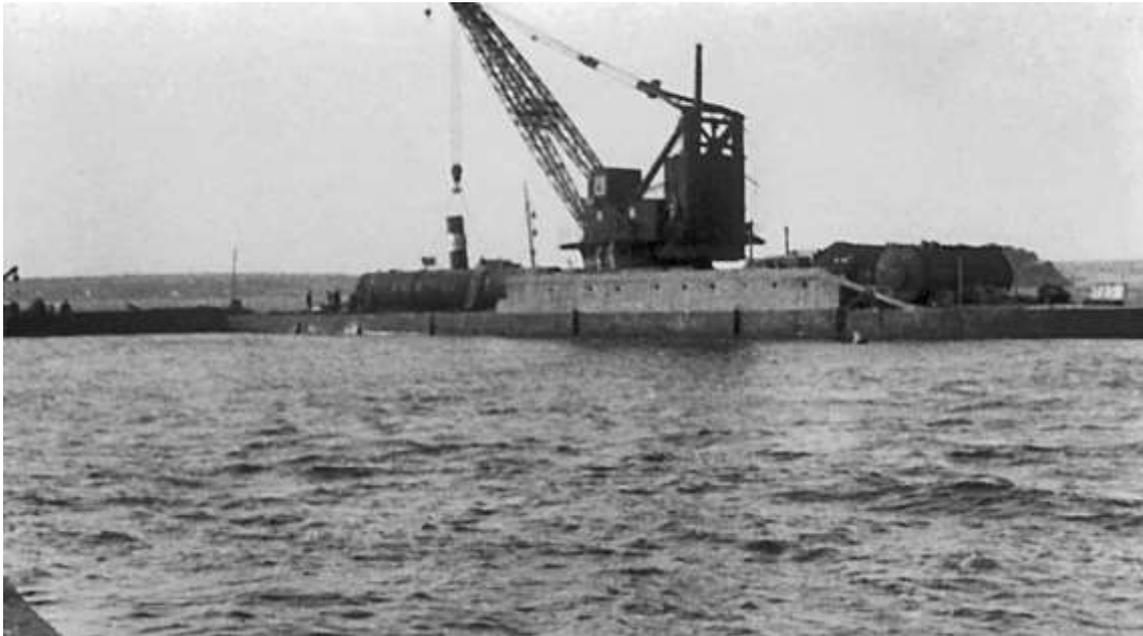
Il est envoyé à Quiberon et devient chef de chantier puis chef d'agence de 1937 à aout 1939 et travaille avec SERRA sur l'épave du France coulé à la Teignouse.

**ENTREPRISE MARITIME DE RENFLOUEMENTS**  
**SERRA FRÈRES**  
AVENUE CASTEL-LAUTIER — SAINTE-ANNE  
BOITE POSTALE 113 - TÉLÉPHONE : 52-72 - TOULON (VAR)

★

RÉCUPÉRATIONS A GRANDE PROFONDEUR  
TRAVAUX PORTUAIRES - DÉMOLITIONS DE  
NAVIRES EN SURFACE ET SOUS-MARINES  
COMMERCE MÉTAUX DE RÉCUPÉRATION

Les moyens déployés pour mener les opérations de renflouement ou de récupération sont considérables.



Le travail du scaphandrier est d'une importance primordiale. Il dispose de sa propre embarcation.

#### [Le canot de travail](#)



Gaston sur son canot de travail



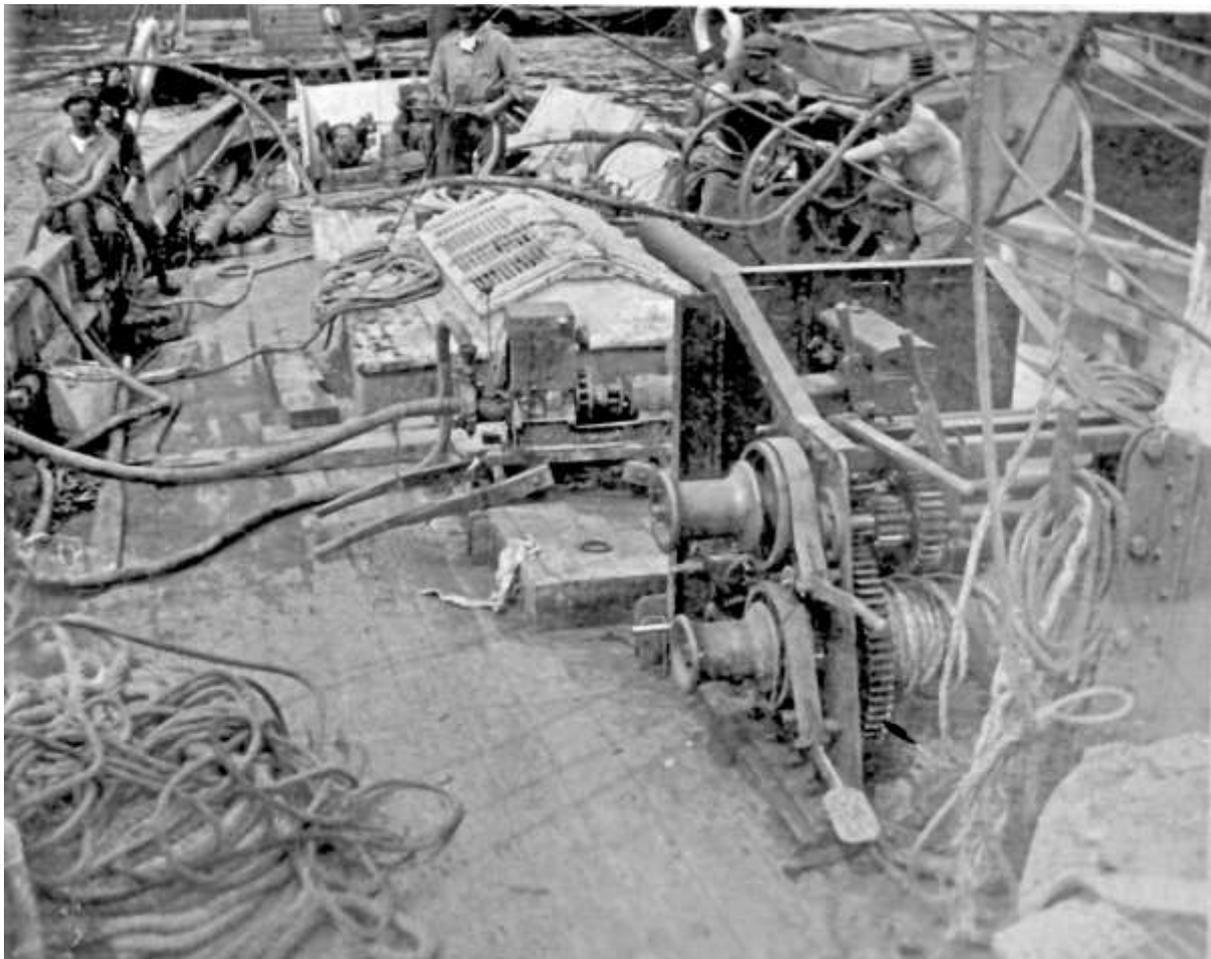
Gaston au travail



Le Guide de Gaston pendant toutes ses années de scaphandrier : Dihimi a été responsable de la sécurité de Gaston sur tous les chantiers.



Une scène de travail sur un chantier de Gaston



On y voit les hommes à la pompe à bras qui envoient de l'air au scaphandrier, un opérateur en attente avec de l'outillage et le guide qui surveille le Scaphandrier.



### Nouvelle scène de travail

On y voit toujours les hommes à la pompe à bras et 2 opérateurs qui préparent un chalumeau Picard. Il va être jeté à l'eau et récupéré par le Scaphandrier pour entamer les opérations de découpage des tôles immergées.



### Un outillage important est nécessaire pour assumer les lourds travaux de récupérations

Ici un compresseur embarqué pour alimenter les marteaux piqueurs et le divers outillage utilisé pour démanteler et découper les tôles sous l'eau.



On imagine l'enchevêtrement de tôles qu'il faut sortir



Il est nécessaire de découper certaines carcasses en morceaux



De la ferraille de retour en surface

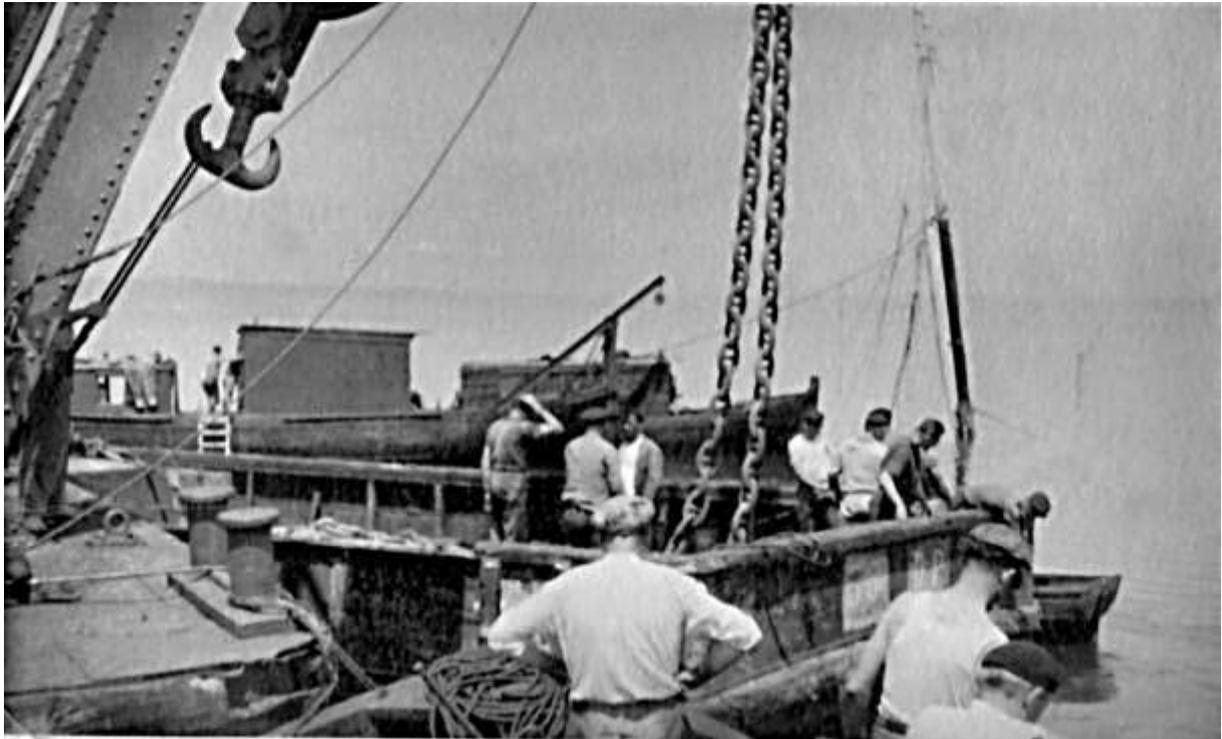


Lorsque le navire est renfloué, commencent alors les opérations de démontage et de découpage



La surveillance et la sécurité du scaphandrier au travail est primordiale

On voit sur cette scène de chantier les hommes à bord d'une barge de renflouement accaparé par la surveillance du scaphandrier.



## [Retour en surface](#)



A la déclaration de la guerre il est mobilisé à Bonne en Algérie ou, très vite il est versé dans la marine et reçoit une affectation spéciale à la direction des travaux maritimes de Brest jusqu'en 1943 où il supervise les travaux de renflouement des ports de la Rochelle, Lorient et Brest.

[La guerre a laissé des traces dans tous les ports :](#)

On tente de dégager les carcasses en les traînant derrière des remorqueurs.



Lorsque cela fonctionne, les tonnes de ferrailles sont transportées dans un port pour y être découpée.



Mais la plupart du temps il faut se résoudre à les découper pour les enlever.





Les techniques de renflouement étaient très nombreuses.

Ici un chantier étonnant sur lequel a travaillé Gaston :

Une cheminée capelée sur une des écoutilles d'un navire coulé dans une entrée de port et tenue par des haubans.

On pompe l'eau à l'intérieur du navire, on assèche en partie et le navire est remontée en surface à l'aide de flotteurs.





Les opérations de Gaston sont supervisées par l'ingénieur principal M. Gaillard



L'ingénieur Gaillard devant le chantier de renflouement d'un trois mats

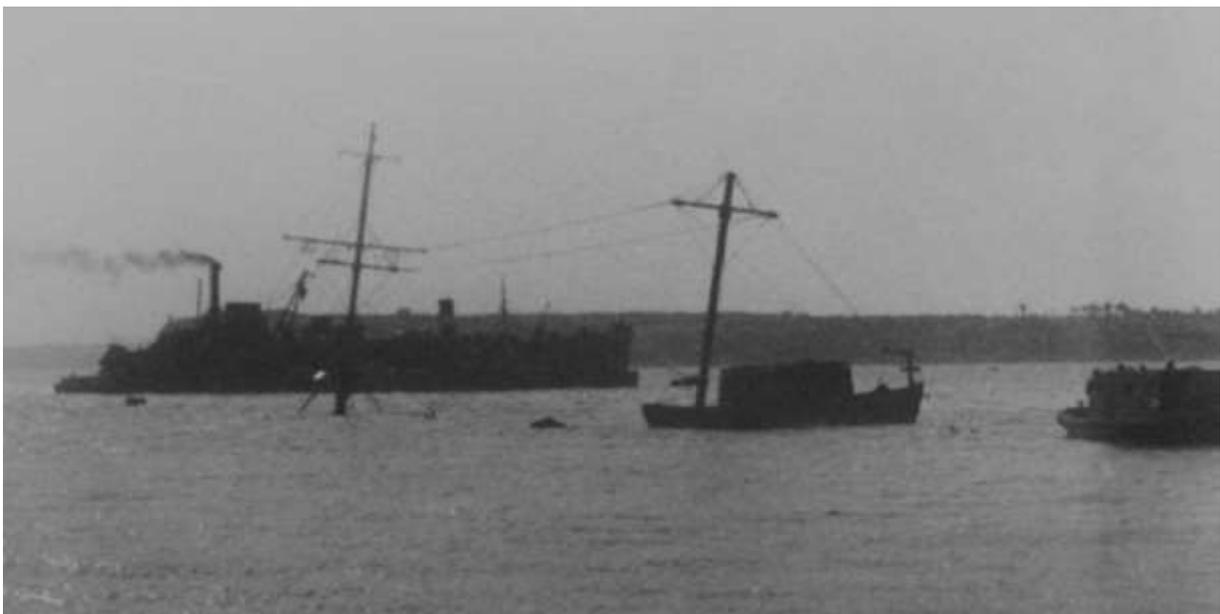


Gaston et son superviseur devant le chantier



[L'épave du trois mâts est un danger pour la navigation](#)

On voit un vapeur qui passe près des mâts et on observe le canot du scaphandrier stationné au-dessus du navire englouti. Gaston doit être au travail sur la coque.



En 1939, Gaston assurait la récupération, après découpage, du cuirassé *France*. Il travaille alors pour la société SERRA NEPTUNE.

Source Site internet de la SAMM – Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime.

## "LE FRANCE " Cuirassé, classe Courbet (1911-1922)



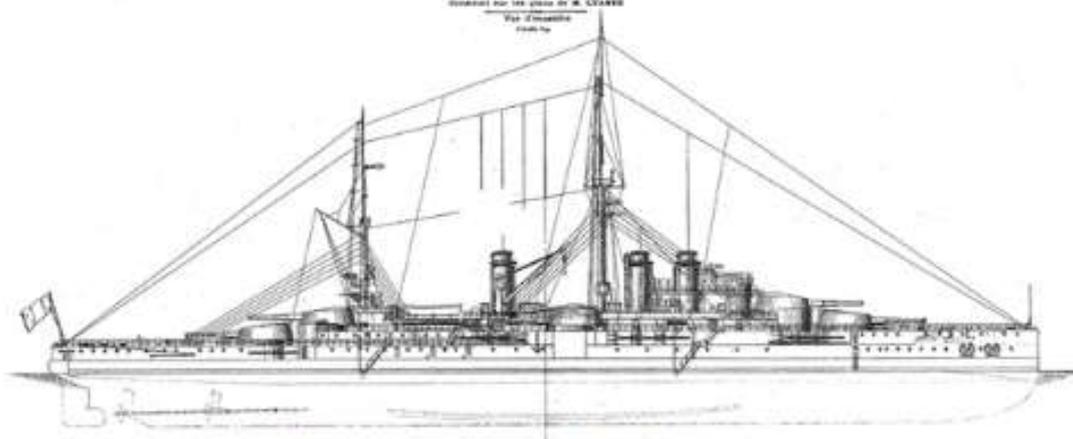
La Teignouse  
Erreur de navigation, 26 Août 1922

MARINE NATIONALE  
ORGANISME DE RELEVANCE DE LA MARINE

MARINE NATIONALE

PL 18

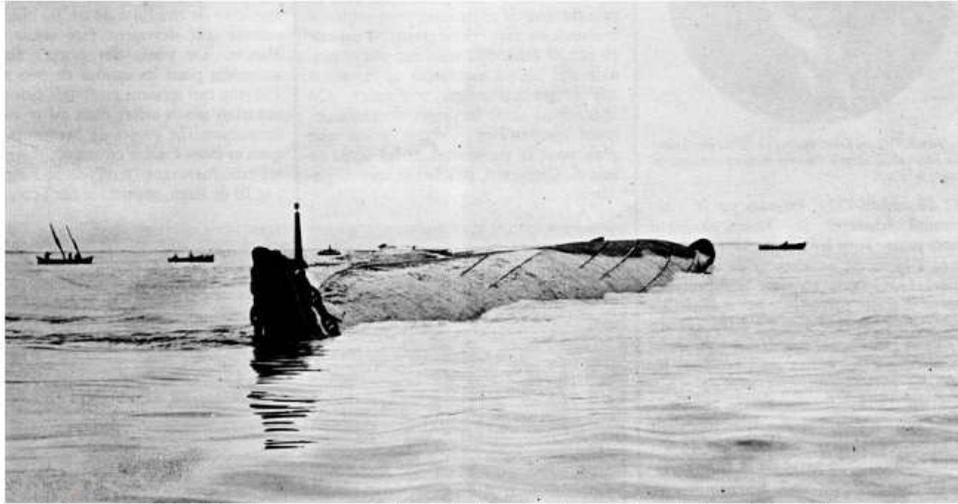
**FRANCE**  
CUIRASSÉ D'ESCADRE  
Bâti par les chantiers de M. LORAIN  
Sur l'arsenal de  
Lorient



Plan du cuirassé France (S.H.D. Vincennes)



Le cuirassé à son lancement



Le France quille en l'air, git comme une gigantesque baleine, sur le dos de laquelle les curieux vont se promener.

### Les travaux de dérasement :

La Marine Nationale envisage de renflouer le navire. Mais le coût des travaux et le coût de sa remise en état sont disproportionnés pour un croiseur déjà surclassé par d'autres unités. On abandonne donc le projet assez rapidement. Mais l'épave constitue un sérieux danger pour la navigation. Les Ponts & Chaussées sont chargés de lancer des appels d'offres pour effectuer le dérasement de cette gigantesque épave. Une première société, Pasquet & Bons de Paris obtient le contrat. Elle espère renflouer le cuirassé en un seul morceau en insufflant de l'air à l'intérieur de l'épave. Les tentatives vont échouer et l'épave restera en l'état jusqu'en 1935.

La seconde tentative est faite par la société [NEPTUNE](#) qui rachète l'épave avec le projet de la découper sur place. Les travaux se succéderont péniblement à cause du mauvais temps et des déboires de la compagnie. Celle-ci cesse finalement ces travaux au début de l'année 1939. La guerre met fin à toute tentative jusqu'en 1952.

C'est la société [NEPTUNE](#) qui reprend les travaux, jusqu'à sa faillite.

La société [NEPTUNE](#) décide de poser des flotteurs autour de l'épave. On y trouve Gaston au travail, toujours supervisé par l'ingénieur principal M. Gaillard.



On peut imaginer la taille du chantier et les problèmes à régler !



Gaston est responsable du chantier et plongeur lui-même. On le voit ici préparer une plongée.





En 1953, c'est le tour de la société Atlantique de racheter l'épave. Les travaux vont beaucoup vite car il n'est plus question de sauver du matériel intact après toutes ces années d'immersion. On utilise alors la dynamite, placée dans des containers pour démanteler les gigantesques tôles blindées (voir photos ci-dessous). On extrait ainsi quelquefois plus de 80 tonnes par jour. Les tourelles de 305 mm sont découpées au fond.

[La 2eme guerre mondiale éclate](#), il lui faut rejoindre son corps d'incorporation à Bonne.

Au vu de sa profession, les autorités s'empresent de le muter à la direction des travaux maritimes de Brest en affectation spéciale.

De 1940 à 1943, Gaston assure, jusqu'à Bordeaux, la maintenance et l'inspection des navires coulés sur la côte Atlantique sud.

Il dispose alors d'un Ausweis pour circuler en voiture à travers la France.

**Ausweis Nr. 240/48**

Der Inhaber dieses Ausweises steht im Dienst der deutschen Kriegsmarine und führt für diese Arbeiten an folgenden Orten aus : Nantes, Bordeaux, La Pallice, St-Nazaire, Lorient, Brest, Cherbourg, Le Havre, Rouen, Paris.

Alle Dienststellen werden gebeten, ihm notigenfalls Schutz und Hilfe zu gewähren.

Name Meynier  
Vorname Gaston  
geb. Mansourian  
Geb. Ort 24/1. 1907  
Staatsangehörigkeit Frank.  
Wohnort Nantes  
Strasse 7 place Daubenton





G. Meynier  
Unterschrift des Inhabers

L'un des chantiers se situe à Nantes



L'une des opérations suivantes se situe devant l'île de Penfret aux Glénan

Gaston est le premier scaphandrier à être descendu sur l'épave du [\*Pietro Orseolo\*](#)



M/V [\*PIETRO ORSEOLO\*](#), cargo lancé le 15 juillet 1939 pour la Societa Italiana di Armamento "Sidarma", Fiume (il tient son nom de Pietro II Orseolo, doge de Venise). Il est affrété en 1939 par la Lloyd Triestino pour la ligne commerciale d'Extrême-Orient. Le 22 février 1942, il arrive à Bordeaux par la route du cap Horn.

Le 18 mai 1942, il est requisitionné par la Marine militaire italienne. Il est armé de 1 canon de 105 mm, 2 mitrailleuses de 20 mm et 2 mitrailleuses de 9 mm. Le 1 novembre 1942, il repart de Bordeaux vers le Japon avec 3.000 tonnes de marchandises.

Le cargo italien PIETRO ORSEOLO, quitte Singapour pour Kobe le 22 novembre 1942, avec une cargaison stratégique allemande. Dans la nuit du 26, il échappe à un sous-marin en mer de Chine. Il atteint Kobe le 2 décembre 1942. Le 25 janvier 1943, il en repart pour Bordeaux. Le 26 mars 1943, il ravitaille le sous-marin U 161 (Albrecht Achilles).

Le 1 avril 1943, il est attaqué au large de la côte d'Espagne par des bombardiers torpilleurs Beaufort et Beaufighter. Les destroyers d'escorte allemands abattent 5 bombardiers. Après la tombée de la nuit, le sous-marin américain USS Shad (SS 235) atteint le navire avec une torpille. La torpille frappe le PIETRO ORSEOLO dans la cale n° 2. Le navire italien, moderne et bien construit, reste à flot grâce à la stabilité de ses doubles cloisons étanches transversales et peut continuer à naviguer à vitesse légèrement réduite, mais à partir de la brèche dans la coque, 11.000 balles de caoutchouc naturel, matériel d'une importance stratégique pour les pays de l'axe, s'échappent en mer.

Le PIETRO ORSEOLO atteint le Verdon à 11 h 45. Pour la récupération d'une partie des balles, le 6 Mars, l'Allemagne publie sur les journaux une annonce promettant de fortes récompenses à ceux qui remettraient des balles de caoutchouc trouvées à la dérive ou ramenées à terre par le courant. Le 3 Avril 1943 le PIETRO ORSEOLO est mit à quai à Bordeaux. Au cours des trois traversées océaniques en violation du blocus le PIETRO ORSEOLO avait passé 164 jours à la mer , couvrant près de 54.000 miles nautiques.

Le 15 octobre 1943, il est réquisitionné par la Kriegsmarine, qui le transforme en sperrbrecher au chantier AG für Seeschiffahrt de Hambourg et le rebaptise ARNO (ce nom n'apparaît pourtant jamais ni dans les Lloyd's Register, ni dans le Gröner).

Le 18 décembre 1943, des Bristol Beaufighter du Coastal Command et des chasseurs Spitfire (131st e 165th Squadron) et Typhoon (Squadrons 183rd, 193rd e 266th) l'attaquent alors qu'il est au mouillage devant Concarneau. Les allemands tentent aussitôt de le faire échouer sur les Glénan mais le PIETRO ORSEOLO, mortellement touché coule à un mille de sa destination.

Il gît par 25 mètres de fond à un mille au nord de l'île Penfret. C'est une épave impressionnante où la visibilité est rarement excellente, mais la faune particulièrement riche.

Ferraillé dès 1944 par la société "La Sirène" puis (1946) S.B.T.S.M. de Charles Le Cras.

Détails rapportés par Gérard, le fils de Gaston :

*En 1943, Gaston fut envoyé par les Travaux Maritimes de Brest aux îles Glénan. Le PIETRO ORSEOLO, forceur de blocus, avait été coulé par des bombardiers.*

*Les journaux locaux ont relaté ce drame : mais le récit qui correspond le plus à mes souvenirs a été écrit dans le livre « Mémoires englouties » de Bruno Jonin et Paul Marec.*

*« Scaphandrier réquisitionnés »*

*C'est l'effervescence à la Kommandatur de Concarneau lorsqu'on apprend le naufrage du PIETRO ORSEOLO, [...] et surtout quand on prend connaissance de sa cargaison.*

*Aussitôt le scaphandrier Gaston Menier est convoqué par les autorités allemandes. L'ordre qui lui est formulé est simple : sauver le maximum de la cargaison engloutie.*

*Malgré le mauvais temps il se rend sur place et le spectacle qu'il découvre dans les cales de l'épave dépasse l'imagination : derrière le hublot de son scaphandre gît pêle-mêle l'hétéroclite et fabuleuse cargaison du Pietro-Orseolo.*

*Pendant trois semaines, avec son associé Charles Le Cras, ils iront mouiller le sablier en bois « l'Ami des Mouettes » au-dessus de l'épave. Officiellement l'équipe réussira à extraire de la coque béante qu'une quinzaine de fûts et 400 tonnes de matériel sur les 13500 qu'elle renferme.*

C'est à cette époque qu'il monte son entreprise de travaux sous-marins spécialisés dans le renflouement.

Il abandonne pour cela les opérations sur le Pietro-Orseolo sur lequel il fut le premier scaphandrier à plonger.

Il intervient pour la récupération et le renflouement de nombreuses épaves sur la côte sud jusqu'en 1953.





Dans les années 1952-1955, Gaston remonte 30 tonnes de nickel

L'histoire racontée par Gérard Meunier, fils de Gaston

*Après une fin de repas bien sympathique, faisant suite aux nombreuses réjouissances de la matinée dont la visite du musée du scaphandre suivit d'un pot offert par la mairie j'observe François Clavel dédicçant quelques exemplaires de son bouquin que j'avais déjà eu l'occasion de lire suite à notre rencontre au salon de la plongée en mars à Paris et par lequel on se rends compte des énormes difficultés ainsi que les imprévues qui peuvent s'opposer au bon déroulement d'une passion (recherches archéologiques sous-marines). Et parfois l'aventure peut-être très proche.*

*Curieusement je me transporte d'une cinquantaine d'années en arrière au bord de la Sioule, rivière située à environ 8<sup>o</sup>0 kilomètres au nord d'Espalion ou armé d'un aimant et à genoux sur une grande bâche, je détachais d'un mélange de sable et gravier les billes de nickel brute qui sortaient directement du fond de la rivière par scaphandrier interposé (mon père en l'occurrence).*



*Huit heures de plongées journalière exécutées pendant les mois de mars à novembre et ceci dans les années 1952-1955, furent nécessaires pour arracher 25 tonnes de nickel du fond de la*

*Sioule dans laquelle il avait été balancé du haut du viaduc des fades pour éviter de tomber entre les mains de l'envahisseur.*



*Après le prélèvement du pourcentage qui revenait aux domaines de Clermont Ferrand, la récupération de ce que nous pouvons appeler n trésor fut rentable pour les deux associés mon père et son frère qui en tant que pilote militaire avait été témoin de l'opération du largage des futs de 200 litres remplis de nickel, cargaison stockées sur les wagons d'un train très spécial.*

L'entreprise de Gaston Menier fonctionne jusqu'en 1953, année de la fondation de la SOGETRAM.

Le voilier de Gaston Meunier : la *Béatrice*



Il part ensuite sur les côtes d'Afrique en tant que capitaine de pêche.

Remerciement de la SAMM à M. Gérard Meunier, fils de Gaston, qui nous a confié l'ensemble des documents.

En hommage à tous les SCAPH pieds-lourds qui ont travaillé jusque dans les années 60.



Philippe Bodénès

Pour la SAMM

