

Mise en ligne : 28 mai 2018.
Dernière modification : 17 décembre 2021.
www.entreprises-coloniales.fr

PÊCHE ET FROID, Paris
port d'attache : Boulogne
Chalutiers congélateurs « Vivagel » et « Pescagel »

Pierre Guillaume Manuel BARRIS,
premier co-gérant

Président de la Société industrielle de la grande pêche
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Industrielle_Grande_Peche.pdf

SOCIÉTÉS NOUVELLES
(*Revue générale du froid*, novembre 1934)

Pêche et Froid. — Société à responsabilité limitée, formée pour la pêche et le traitement du poisson et de tous produits de la mer, en vue de leur conservation et de la fabrication de tous sous-produits. Siège à Paris, 52, rue de Lisbonne. Capital : 400.000 fr. en parts de 1.000 fr. Gérants : MM. Pierre Barris, au siège, et Simon Lessault, à Paris, 15, avenue Stéphane-Mallarmé.

(*Archives commerciales de la France*, 27 juillet 1936)

PARIS. — Modification. — Soc. PÊCHE et FROID, 52, rue de Lisbonne. — Capital porté de 400.000 fr. à 1 million de francs. — J.S.S.

SUR LE FRONT DU TRAVAIL
Hommes du grand large
par Pierre Delon
(*L'Humanité*, 10 mai 1938)

III. — 18 heures sur le pont

Boulogne est le premier port de pêche de France et peut-être d'Europe.
C'est le plus industrialisé et il fournit de poisson toutes les régions de France. Il existe encore les petits patrons pratiquant la pêche artisanale, mais plusieurs milliers de pêcheurs travaillent sur les grands chalutiers jaugeant en moyenne 300 tonneaux brut.
Ils s'en vont très loin dans la mer du Nord et l'Océan, à Ussire, à l'ouest des côtes d'Irlande, pêcher la merlue par des fonds de 300 brasses.

Le plus grand bateau du port, « Le Vivagel », pratique une pêche qui est sans doute celle de l'avenir. Disposant d'un frigorifique, à la température de - 26° par réfrigération à l'air libre, il peut ramener 300 tonnes de poissons en parfait état de conservation.

Il va pêcher la morue à Terre-Neuve ou en Islande. [Il va aussi jusqu'à Dakar, jusqu'en Mauritanie d'où il revient chargé de daurades roses, de courbines, de queues de langoustes.](#) Les voyages peuvent durer de 45 à 60 jours ; il y a de 35 à 50 hommes d'équipage suivant la pêche. Les matelots gagnaient auparavant de 600 à 900 francs par mois ; ils ont actuellement un salaire garanti de 1.250 francs avec les heures supplémentaires payées, ainsi que les repos compensateurs.

À bord des chalutiers, il y a environ 30 hommes. Le patron, le second, un lieutenant, un chef-mécanicien et son second, 3 chauffeurs, un radio, 10 matelots, un mousse et souvent un cuisinier.

Le mousse a de 14 à 16 ans, de 16 à 18 ans il est novice et ensuite il passe matelot ou matelot léger.

La vie à bord

Le chalutier quitte généralement le port le matin, vers 8 heures, l'équipage ayant eu un repos de 24 heures depuis la cessation du travail et de 48 heures si le précédent séjour en mer a été de 12 jours. Il s'en va vers les lieux de pêche : pour aller à Ussire, par exemple, il faut compter de 48 à 60 heures.

Pendant ce temps, les matelots travaillent en trois quarts de 8 heures. Un homme est à la barre et les autres réparent le filet, préparent la pêche.

Le radio, à son poste, est en liaison avec la terre, reçoit les nouvelles concernant la marche du bateau et sa sécurité.

Arrivé dans les mers brumeuses du Nord, sur les lieux de pêche, le chalut est mis dehors. Le patron est sur la passerelle pour suivre les profondeurs.

Le filet est traîné pendant trois heures en moyenne puis viré (retiré). La masse énorme et vivante des poissons s'abat sur le pont. Des matelots les tuent, les jettent dans les « pottes », les caquent (vident), les lavent et les arriment dans les caisses avec la glace.

Et sans arrêt, le chalut est mis dehors, traîné, puis viré à chaque « trait », sa moisson s'abat en tas croulants.

Les hommes travaillent sans trêve, les reins brisés, les membres douloureux, les mains saignantes. Ils ont droit à 6 heures de repos sur 24, ce qui était rare avant juin 36.

Et la tâche s'accomplit par tous les temps, avec les coups de mer qui balaient le pont et parfois les hommes, les inondant, les glaçant.

Les « pieds noirs »

Les hommes de la chaufferie ont aussi un rude travail, dans une atmosphère surchauffée. Ils font en théorie 8 heures plus une d'escarbilles, des heures supplémentaires en cas d'avarie et au port il y a le nettoyage ; en fait, ils accomplissent 12 à 13 heures de travail quotidien, car s'il n'y a pas de cuisinier à bord, ce sont encore eux qui préparent les repas.

Ils demandent le respect de la loi de 8 heures. Ce qui est possible par l'adjonction d'un troisième mécanicien. Les mécanos pourraient ainsi faire les trois quarts et les chauffeurs, ne seraient plus astreints au nettoyage.

Leur revendication est des plus modérées comme d'ailleurs celles des gars du pont. Quelques-uns de ces derniers me disaient l'autre jour :

— Nous ne réclamons pas la limitation de la journée de travail en mer ; tant qu'il y a du poisson, il faut pêcher, mais nous voudrions avoir plus de liberté au port, consacrer plus de temps à nos femmes, à nos gosses dont nous sommes si souvent séparés. Nous ne voulons plus décharger le poisson.

— Qui ferait ce travail ?

— Mais il y a les vieux, les « invalides ». Leur retraite actuelle est insuffisante et ils auraient ainsi, en échange de quelques heures de travail, la possibilité de vivre dignement, d'échapper à la misère.

Une nourriture convenable

Les marins-pêcheurs revendiquent également dans un autre domaine. Des hommes astreints à une vie aussi rude doivent être convenablement nourris, or, ce n'est pas toujours le cas. Le bateau n'emporte que trois jours de viande fraîche ; ensuite c'est constamment du poisson, des conserves et il n'est pas rare, à la fin du voyage, que le pain soit moisi.

Avec leur syndicat, les matelots réclament des vivres de réserve en quantité suffisante, l'établissement d'un menu-type, un cuisinier à bord de chaque bateau et enfin des heures régulières et un temps suffisant pour les repas.

Les armateurs n'oseront tout de même pas dire que leurs équipages sont trop exigeants. (A suivre).

Membres du bureau national et du comité consultatif du poisson
(*JORF*, 8 octobre 1940)

Pêches frigorifiques

M. Maurice Castel, directeur de la Société Pêche et froid

La congélation rapide du poisson (*Revue générale du froid*, juin 1941)

.....
En 1929, on procéda aux premiers essais, du procédé SACIP, qui s'apparente au procédé PIQUE, en éliminant une grande partie des inconvénients précités. Expérimenté avec succès sur le petit chalutier « Sacip »¹, il fut ensuite appliqué, en 1931, par la Compagnie anonyme française de pêche et d'armement, sur ses deux chalutiers de grande pêche transformés « Jean-Hamonet » et « Marie-Hélène » ; puis, après amélioration du procédé et perfectionnement mécanique, par la société « Pêche et froid », à bord des chalutiers congélateurs (1936) « Vivagel » et « Pescagel ».

Ce dernier procédé a fait l'objet en 1938, d'une expertise minutieuse confiée à M. Jean Le Gall, chef de laboratoire de l'Office scientifique et technique des pêches², et, depuis cette date, a été maintes fois décrit³.

Nous n'en rappellerons que les caractéristiques essentielles :

A bord des chalutiers « Vivagel » et « Pescagel », le réservoir de saumure dans lequel est plongé le poisson est constitué par un tambour à axe horizontal, divisé en 8 compartiments par des cloisons radiales. Chacun de ces compartiments ou « augets » peut contenir 400 kg, il entre donc dans chaque tambour 3.200 kg de poissons.

Ce tambour, mobile autour de son axe horizontal, est complètement enfermé dans un coffrage bien calorifugé.

¹ Voir *R. G. D. F.*, 1930, n° 2, p. 40.

² J. LE GALL. — Congélation du poisson par la Société « Pêche et Froid ». Rapport d'expertise présenté le 22 juillet 1938.

³ Voir entre autres le rapport de M. BOURY : Le Froid appliqué à la conservation du poisson, et reproduit dans la *R. G. D. F.*, 1939, n° 4, p. 103.

L'arbre horizontal est creux et porte une série d'ouvertures par lesquelles une saumure refroidie à -20°C est violemment projetée sur le poisson introduit directement dans les augets au moment de leur passage au-dessous d'une trémie de chargement dont l'ouverture supérieure se trouve sur le pont.

Sous l'influence du mouvement de rotation et de l'agitation provoquée par les jets de saumure projetée par l'arbre, la circulation du liquide congélateur est rapide, régulière et la congélation du poisson est uniforme. L'opération dure au maximum 2 heures pour les plus grandes espèces de poissons.

Une fois le poisson congelé, les augets viennent se placer dans leur mouvement de rotation devant un panneau de déchargement par lequel est extrait le poisson qui est immédiatement plongé dans une longue rigole latérale, située le long des tambours congélateurs, et dans laquelle est établie une vive circulation d'eau de mer refroidie. Dans cette rigole, le poisson est rapidement rincé, et, au contact du poisson très froid, l'eau se congèle et forme une pellicule de glace d'épaisseur régulière qui constitue le givrage protecteur assurant la conservation ultérieure du poisson emmagasiné en chambres froides.

Le poisson givré est alors transporté dans la cale réfrigérée où il est maintenu à une température de -18° à -20° jusqu'au moment de son transfert dans le frigorifique portuaire, à l'arrivée du chalutier en France.

Sur chacun de ces chalutiers, il y a 2 tambours de congélation, l'un à tribord, l'autre à babord, ayant chacun son panneau de chargement et pouvant ainsi fonctionner isolément. Les deux tambours en service peuvent donc congeler, d'une façon continue, en 2 heures environ, 6.400 kg de poisson, lesquels, dès leur sortie du chalut, ont été, immédiatement, vidés, étêtés, abondamment rincés à l'eau de mer, avant d'être introduits dans les augets des tambours congélateurs. Pour chacun des tambours, une pompe centrifuge de 750 tonnes assure la circulation d'une saumure de sel marin pur à -22°B , employée comme milieu réfrigérant et refroidie à -21°B par un évaporateur à immersion, 3 compresseurs pour une puissance totale de 250.000 frigories-heures complètent le circuit. Un dispositif spécial assure le refroidissement de la saumure au chlorure de calcium employée pour assurer la température de -18° à -20°C dans les cales.

Depuis 1936, la société « Pêche et froid » a obtenu d'excellents résultats avec ses chalutiers congélateurs. Les améliorations qu'elle a apportées au procédé employé éliminent une grande partie des inconvénients qui, jusqu'ici, persistaient encore dans les autres procédés de congélation par immersion directe dans la saumure refroidie.

L'introduction progressive du poisson dans les tambours congélateurs, la continuité des opérations, la circulation abondante et rapide de la saumure refroidie permettent de maintenir constamment celle-ci au voisinage immédiat de son point eutectique (ou cryohydrrique), limitant ainsi une pénétration possible du sel et assurant une congélation rapide du poisson. De plus, dans les augets de bois tournant lentement, l'abrasion du poisson est réduite, et le contact de la saumure avec les parties métalliques limité, ce qui diminue sensiblement la formation de rouille ; celle-ci, provoquée par l'action de la saumure, corrosive sur les parties métalliques de l'appareil, était nuisible par la coloration du poisson qu'elle causait.

De nouveaux perfectionnements techniques, l'emploi d'alliages spéciaux ont, au cours de ces récentes années, permis d'améliorer encore ce procédé, dont l'intérêt réside surtout dans le fait que la congélation étant faite directement à bord, sur les lieux mêmes de pêche, c'est du poisson rigoureusement frais qui, au sortir de l'eau, est soumis à la congélation. La rapidité des opérations, sa congélation rapide à très basse température font qu'il n'a pas subi la moindre altération et qu'il peut être conservé, avec toutes ses qualités originales de fraîcheur.

Ouverture du nouveau rayon de Poissonnerie «Vivagel» aux «Grandes Galeries»
(*La Tribune juive*, 17 mars 1939)

La direction des « Grandes Galeries » a convié hier, matin la presse strasbourgeoise à l'inauguration officielle de son nouveau rayon de poissonnerie.

En effet, le rayon d'alimentation de « Vivagel » vient de s'agrandir et, vous y trouverez désormais un choix énorme de bons poissons « Vivagel ».

Le « Vivagel », c'est du poisson congelé vivant dans des bateaux de pêche français spécialement équipés à cet effet. Le poisson à peine capturé est plongé, encore vivant, dans de l'eau de mer sursalée et refroidi à environ 20° en-dessous de zéro. Le poisson immédiatement engourdi est sorti au bout d'un moment, rincé à l'eau de mer et placé dans la cale du bateau réfrigérée aussi 20° en-dessous de zéro.

Le bateau entré au port, le poisson est rapidement débarqué et expédié dans les wagons réfrigérants spéciaux.

Aux «Grandes Galeries», ce poisson est placé dans la splendide glacière que nous y avons admirée. Le consommateur, en dégelant le poisson, le retrouvera exactement dans le même état qu'au moment où il a été congelé vivant, sans aucune altération de sa chair restée ferme et savoureuse.

On peut vraiment abdiquer tous les préjugés contre le poisson congelé. car le bon poisson « Vivagel » reconnu par de nombreux docteurs, économistes et cuisiniers de toute la France, nous semble le poisson de mer sain, propre et d'un goût délicieux, par excellence.

C'est le poisson de qualité parfaite qui ne craint aucune concurrence, car le bon poisson « Vivagel » représente un gros progrès et doit faire aimer et consommer davantage le poisson de mer.

C'est le « vivagel » qui nous permet de manger du poisson de mer frais
(*Le Journal*, 4 février 1941)

Plus de droits de douane sur les poissons de mer, frais ou conservés à l'état frais par un procédé frigorifique, venant de l'étranger. Voilà de quoi améliorer notre ordinaire et faciliter notre ravitaillement.

— Sans doute, m'a répondu le plus gros mareyeur de Lyon, sans doute. Seulement, seulement, nous ne recevons pas de poisson de mer, frais ou congelé, de l'étranger.

« Le poisson qu'on mange en France actuellement vient en général des côtes de Mauritanie, et ce sont des chalutiers marocains, donc..français, qui le pêchent. Certains poissons de mer, avant-guerre, nous venaient de Russie et des pays scandinaves, Les arrivages, naturellement, ne nous parviennent plus. »

— Qu'appelle-t-on poisson « conservé à l'état frais par un procédé frigorifique ?

— C'est ce que nous nommons, nous, le vivagel. Un projet est en cours de réalisation, sous la direction de l'Office des pêches, à Vichy: le poisson sera transformé sur les chalutiers même, en vivagel, et c'est sous cette forme qu'il nous sera livré. Ainsi, les. bateaux pourront rester plus longtemps en campagne, aller plus loin à la recherche des meilleurs fonds, donc ne revenir que chargés au maximum.

— En ce moment, dans une ville comme Lyon, reçoit-on beaucoup de poisson ?

— Poissons de rivières, d'étangs, de lacs, oui. De mer, non. Quelques belles pièces de la Méditerranée, mais à des prix prohibitifs pour le consommateur moyen.

— Et pour le poisson d'eau douce ?

— Notre grand réservoir reste la Dombe avec ses carpes et ses brochets. Si nous ne recevons pas de poisson de mer de l'étranger, par contre, nous en recevons encore un peu d'eau douce : des brochets de Tchécoslovaquie notamment.

Tout de même, il n'y a pas de fumée sans feu : ces produits que nous ne recevons pas, exemptés de droits de douane, peut-être allons-nous bientôt les voir sur nos marchés.

LA PÊCHE FRANÇAISE PENDANT LA GUERRE (*La Croix*, 1^{er} octobre 1942)

M. Louis de Veziar donne dans le Journal de la Marine marchande les détails suivants sur l'activité de la pêche maritime française depuis ta guerre.

.....
En Méditerranée, Marseille est en train de devenir un grand port de pêche. Non que le poisson abonde dans cette mer ou les espèces sont de bien petite taille (à part le thon). Mais l'on sait que nombreux sont les chalutiers de grande pêche des ports de la Manche et de l'Atlantique, et les chalutiers hauturiers de Lorient, La Rochelle, Fécamp. etc., qui l'ont choisi comme port d'attache. Désormais, ces unités fréquentent les bancs poissonneux de Mauritanie, ramenant à Marseille d'importants tonnages. Sans doute, avant la guerre, la Société Pêche et Froid y avait-elle déjà des chalutiers congélateurs. Mais la pêche fraîche, salée ou congelée s'est développée à tel point que les apports de la pêche locale y paraissent aujourd'hui insignifiants.

Sète paraît maintenir un tonnage appréciable et l'Algérie contribue, par ses envois de poisson salé, au ravitaillement de la métropole.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELS DE LA GRANDE PÊCHE PIERRE BARRIS ET C^{ie}

(Anciennement « Compagnie franco-coloniale de gérance et de participation ».)

Capital actuel : 11.000.000 de francs.

Siège social à Port-Étienne (Mauritanie).

Apport-fusion par voie d'absorption totale par la « Société d'exploitation du port et des services publics de Port-Étienne », l'ex- « Société industrielle de la grande pêche » et la société « Pêche et Froid ».

(*Cahiers coloniaux*, 5 septembre 1942)

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Industrielle_Grande_Peche.pdf

.....
3° Et la société à responsabilité limitée dite « Pêche et Froid », ayant son siège social à Paris, 52, rue de Lisbonne, représentée par M. Simon Lessault, 4, rue Pierre-Cherest, à Neuilly-sur-Seine (Seine), l'un de ses gérants statutaires ;
