

L'impact des transports ferroviaires sur la filière viande et la consommation carnée à Paris (1850-1920)

Sylvain Leteux

► **To cite this version:**

Sylvain Leteux. L'impact des transports ferroviaires sur la filière viande et la consommation carnée à Paris (1850-1920). Revue d'histoire des chemins de fer, Association pour l'histoire des chemins de fer, 2009, pp.189-203. <halshs-00509390>

HAL Id: halshs-00509390

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00509390>

Submitted on 12 Aug 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Impact des transports ferroviaires sur la filière viande et la consommation carnée à Paris (1850-1920)

Sylvain LETEUX (IRHIS – Lille 3)

Il est couramment admis que le développement du chemin de fer et des techniques nouvelles de réfrigération et de congélation a puissamment contribué au progrès de la consommation de viande dans les pays industrialisés, signe d'une amélioration des conditions de vie au cours du XIX^e siècle. Si cette évolution générale est juste, il est néanmoins souhaitable de préciser en détail quels progrès sont apparus dans les différents niveaux de la filière viande, en distinguant par exemple le transport des animaux vifs de celui des animaux abattus, c'est-à-dire des carcasses, avec tous les enjeux de la question frigorifique. Le cadre 1850-1920 a été choisi car les conséquences du chemin de fer se font sentir de façon très précoce à Paris et que la Première Guerre Mondiale est le tournant majeur en ce qui concerne l'arrivée en France de la viande congelée et l'usage des wagons frigorifiques. Nous avons décidé d'axer notre propos sur la situation parisienne car le chemin de fer va largement favoriser les professionnels parisiens en accentuant le rapport de force ancien qui existe entre la province et la capitale.

1°/ L'impact du chemin de fer sur le transport du bétail vivant

Au début du XIX^e siècle, les bestiaux arrivent à pied jusqu'aux marchés de Sceaux et de Poissy, les deux marchés obligatoires pour l'approvisionnement en bétail de boucherie de la capitale. Pour résister aux longues marches, les bovins doivent être robustes : ils sont âgés de plus de 6 ans. Grâce à la caisse de Poissy (système de garantie du paiement des bêtes par les bouchers¹), en place entre 1802 et 1858, Paris attire des bovins provenant de Normandie et du Centre (Limousin, Bourgogne, Quercy), des ovins de Versailles et de l'Est (Bourgogne, Champagne). L'itinéraire emprunté par les troupeaux entre les marchés obligatoires et Paris est fixé par des règlements de police et des bouviers patentés ont le monopole de cette charge. Le fréquent passage des troupeaux sur les routes de campagne et dans les rues de Paris jusqu'aux tueries particulières, puis à partir de 1818, jusqu'aux 5 abattoirs municipaux (Rochechouart, Ménilmontant, Roule, Grenelle et Villejuif) provoque de nombreuses nuisances et embarras de la circulation.

Avec la mise en place du chemin de fer, le mode traditionnel de transport à pied du bétail est profondément remis en cause. L'ouverture en 1843 de la ligne Paris-Rouen marque le début du déclin du marché aux bestiaux de Poissy, alors que Sceaux est relié par le chemin de fer à Paris en 1852. En 1910, dans ses mémoires, un ancien boucher indique que le marché de Poissy, lieu de parcage et de repos avant la vente, avait toute son utilité quand le bétail venait à pied et par étapes de la province mais perdait tout intérêt avec la possibilité d'embarquer le bétail directement des régions d'élevage jusqu'à Paris².

Grâce au chemin de fer, la zone d'approvisionnement de Paris s'élargit. A partir de 1860, le bétail du Tarn, de l'Aveyron, du Lot et de la Dordogne débarque en train dans la

¹ Pour plus de détails sur ce point, je renvoie à mon article, « Les formes d'intervention des pouvoirs publics dans l'approvisionnement en bestiaux de Paris : la Caisse de Poissy de l'Ancien Régime au Second Empire », *Cahiers d'économie et de sociologie rurales*, 1^{er} trimestre 2005, n°74, pp. 49-78.

² Henry MATROT, *Vieux Souvenirs*, 1910, p 36.

capitale. Des bestiaux plus jeunes peuvent maintenant être envoyés au loin car le voyage ne se fait plus à pied. La qualité de la viande est améliorée car « les chemins de fer ont permis aux propriétaires de bestiaux maigres de conduire leurs animaux dans les régions où l'engraissement pouvait s'obtenir à bon marché. Les échanges de cheptel à engraisser concernaient des masses et des distances considérables. L'une des destinations les plus prisées fut le pays d'Auge vers lequel convergeaient, d'après l'enquête de 1859, des bovins maigres originaires du Boischaut, de la Marche, de la vallée de l'Indre, de Combrailles. L'ouverture de la ligne Paris-Nevers, en 1862, transforma le haut Val-de-Loire en pays d'herbage³ ».

Vus les avantages procurés par le chemin de fer, le Conseil municipal de Paris discute en 1855 de l'implantation à La Villette d'un grand marché aux bestiaux et d'un grand abattoir moderne. Dans un vœu du 19 octobre 1855, les conseillers municipaux demandent la suppression des marchés obligatoires de Sceaux et de Poissy et l'implantation d'un marché plus proche de Paris, desservi par le chemin de fer. Par un décret du 6 avril 1859, la ville de Paris obtient l'autorisation de créer un grand marché aux bestiaux à La Villette, avec un embranchement de chemin de fer relié à la ligne de petite ceinture. Une convention est signée le 26 juillet 1864 entre le préfet de la Seine et le syndicat du chemin de fer de la petite ceinture pour la construction et l'exploitation de l'embranchement du marché aux bestiaux de La Villette. La gare « Paris-Bestiaux » est ouverte en 1867 à la Porte de Pantin, près du marché aux bestiaux. A partir de l'ouverture en 1867 des abattoirs et du marché aux bestiaux de La Villette, les abattoirs parisiens créés en 1818 vont progressivement fermer. Quand l'abattoir de Vaugirard ouvre en 1896, une gare à bestiaux est également prévue.

Dès 1900, la gare de « Paris-Bestiaux » se révèle être trop petite : les deux quais sont insuffisants pour recevoir environ 48 trains par jour (1100-1200 wagons)⁴. Les bêtes qui ne peuvent être expédiées directement à La Villette descendent aux gares de Pantin et de La Chapelle. Si, au niveau national, les animaux de boucherie sont minoritairement transportés par le chemin de fer, la situation est différente à Paris où le recours au transport ferroviaire est très important⁵. Le marché aux bestiaux de La Villette n'est pas simplement la destination finale des bêtes de boucherie, il est aussi une plaque tournante du négoce national du bétail car les marchands de bestiaux parisiens réexpédient une partie de leurs achats vers la province (les régions de l'Est notamment). Ainsi, avant 1914, environ 200 wagons de bestiaux sont réexpédiés vers la province après chaque marché, c'est-à-dire deux fois par semaine (le lundi et le jeudi). La rénovation de la gare « Paris-Bestiaux » est décidée en 1906 mais il faut attendre 1934 pour que la gare soit reconstruite. Cette gare fonctionnera jusqu'en 1974, date de fermeture des abattoirs de la Villette.

Si l'utilisation de la voie ferrée résout de nombreux problèmes pour le transport des bestiaux, elle fait naître des difficultés nouvelles. Le réseau ferroviaire en étoile centré sur Paris empêche des relations directes entre les régions excédentaires en bétail (l'Ouest et le Sud) et les régions déficitaires (le Nord et l'Est). La mauvaise désinfection des wagons provoque des épizooties fréquentes, notamment de fièvre aphteuse. Le manque d'aération des wagons est souvent dénoncé : « l'été, par les chaleurs, la température y est souvent telle qu'il

³ François CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, Fayard, 1997, tome 1, p 570.

⁴ Pour les détails « techniques » sur la gare de Paris-Bestiaux, je renvoie à Bruno CARRIERE, « Une enclave dans la Villette : Paris-Bestiaux (1864-1974) », *La Vie du Rail*, n°1994, 16 mai 1985, pp. 45-47.

⁵ En 1910, au niveau national, sont transportés par chemin de fer environ 20% des bovins de boucherie, 33% des ovins et 50% des porcins. Marcel BAUDIER, *Le commerce du bétail et de la viande en France*, Thèse de Droit, Paris, 1914, p 222.

n'est pas rare de trouver des animaux morts, surtout des porcs⁶ ». Les marchands de bestiaux se plaignent également du manque de ponctualité et de la lenteur des trains, le marché devant être réactif aux cours et à la demande. La politique tarifaire des compagnies ferroviaires est trop complexe et incompréhensible pour les usagers, entre grande et petite vitesse, gros et petit bétail, tête isolée et groupée, etc... Ainsi, en 1913, le prix du transport d'un bovin sur 300 km varie du simple au quintuple : 6 francs pour l'Etat, 7,25 pour le PLM, 10 pour le Nord et l'Est, 11,80 pour le Midi, 13 pour Paris-Orléans, 14 pour l'Ouest, 30 pour le tarif général⁷. L'usage du train ne fait pas disparaître les frais de parcage dans les bouveries, bergeries et porcheries de La Villette car les bêtes doivent se reposer au moins une nuit avant l'abattage pour ne pas être stressée (au risque de donner une viande de moindre qualité). Enfin, les conditions d'embarquement des bestiaux furent une source permanente de conflits et de réclamations⁸.

2°/ L'impact du chemin de fer sur le transport des viandes abattues : l'enjeu frigorifique

Dans son étude du cas dijonnais, Robert Laurent a souligné les changements de consommation dus à la mise en exploitation des voies ferrées. L'apparition des salaisons sur le marché dijonnais est signalée en 1855. Si de la viande de porc expédiée d'Amérique ou du lard de Crimée apparaissent à Dijon au milieu des années 1850, si le chemin de fer rend possible l'arrivée de salaisons, de conserves et de poissons, aucun aliment « ne peut être considéré comme un rival de la viande fraîche ». Les lards salés restent peu prisés ; « ils ne sont achetés que « par les petits ménages » lorsque les prix de la viande fraîche atteignent des taux prohibitifs⁹ ». Des « préparations salées venant d'Amérique » sont signalées à partir de 1878 (jambons cuits, viandes en gelée et langue de bœuf), mais leur consommation demeure réservée aux classes pauvres et n'est « surtout active qu'en temps de crise¹⁰ ». Malgré les recherches de Nicolas Appert et de Pasteur sur la conservation de la viande et les boîtes hermétiques pour les aliments, la consommation de viande fraîche demeure un marqueur social et un enjeu économique fort, d'où l'importance du développement des techniques frigorifiques et de leur adaptation aux modes de transport modernes.

Dès que la vente en gros des viandes à la criée est autorisée aux Halles de Paris, en mai 1849, des bouchers picards envoient par chemin de fer des viandes abattues vers la capitale (car le prix obtenu y est supérieur). A partir de 1849, les bouchers de province expédient régulièrement des pièces de bœuf de bonne qualité (des aloyaux notamment) vers Paris pour les vendre aux Halles par l'intermédiaire de mandataires et de facteurs à la criée car les prix sont plus rémunérateurs. Le transport de ces viandes dépecées se fait dans des bourriches avec des lattes en bois. Mais, pour une bonne conservation, la viande doit être transportée dans certaines conditions de température et d'aération. Tentons d'esquisser une chronologie des progrès des transports frigorifiques.

⁶ Marcel BAUDIER, *op. cit.*, p 243.

⁷ *Ibid.*, p 244.

⁸ Sur ce point, je renvoie à François CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, Fayard, 2005, tome 2, p 281.

⁹ Robert LAURENT, *L'octroi de Dijon au XIX^e siècle*, SEVPEN, 1960, p 101.

¹⁰ *Ibid.*, p 102.

Les premiers wagons à glace sont mis au point en 1867 aux Etats-Unis (système Lutherland de Detroit). Les premiers transports frigorifiques maritimes de viande congelée sont ceux d'Eastmann en 1873 entre New-York et Londres, de Charles Tellier en 1876 entre l'Argentine et la France et de Julien Carré en 1878 entre le Paraguay et Marseille. En 1875 est installée pour des bouchers en France la première chambre froide sans givre (système Mignon et Rouart). Quand les premiers arrivages de viande congelée américaine débarquent à Paris en 1878, les bouchers dénoncent une viande nuisible à la santé. Si les bouchers, comme la plupart des Français, restent sceptiques jusqu'en 1914 sur les qualités de la viande congelée, les avantages de la réfrigération sont assez vite reconnus¹¹. En 1879, la société De Dietrich met sur le marché un wagon isotherme pour le transport de la bière (avec une trappe à glace centrale), qui sera ensuite adapté pour la viande avec des aérateurs sur le toit. En 1896, l'armée installe un frigorifique aux abattoirs de La Villette pour stocker de la viande pour le camp retranché de Paris en cas de guerre ; inutilisé, ce frigorifique sera loué à une société privée pour y stocker de la glace. Des frigorifiques sont installés vers 1905-1910 dans le sous-sol des Halles centrales de Paris, « la resserre », pour y stocker la marchandise invendue.

De nombreuses communications scientifiques publiées dans les années 1880 et 1890 soulignent les avantages sanitaires de la congélation, technique de conservation bien supérieure aux traditionnelles glacières. « Suivant le Dr Lacadie, la viande conservée dans une glacière, c'est-à-dire dans une chambre sans renouvellement d'air, entourée de murs à doubles parois, garnis de substances isolatrices, et renfermant un bac à glace, s'altère assez promptement et prend un goût fade et peu agréable. Au contraire, la viande gelée, conservée dans un courant d'air froid, gardait ses qualités même après un séjour de plus de trois mois dans l'appareil frigorifique¹² ». Malgré le discours scientifique très favorable à la congélation, très peu de sociétés françaises importent des viandes congelées d'origine américaine, alors que le consommateur anglais ne connaît pas de telles réticences¹³. En 1914, sur les 800 000 tonnes de viandes congelées vendues dans le monde, 700 000 tonnes sont importées par la Grande-Bretagne !

Le grand retard de la France dans l'usage des viandes congelées se retrouve au niveau du transport ferroviaire¹⁴. Pour les denrées périssables, la France utilise avant 1914 essentiellement des wagons isothermes et non des wagons réfrigérants (comme le Frigator de Suède). En 1912, seules 0,68 % des denrées transportées par voie ferrée ont été véhiculées par wagons frigorifiques¹⁵ ! La première Guerre Mondiale va complètement bouleverser la situation : le tabou de la viande congelée tombe. En 1916 et 1917, l'armée française couvre 60% de ses besoins en viande avec du « frigo » venant d'Angleterre. En 1918, 80% de la viande est importée, sous forme congelée. En 1919, les baraques Vilgrain écoulent les surplus

¹¹ Quand le frigorifique Fixary est présenté à l'Exposition Universelle de Paris en 1900, l'ancien président du syndicat des bouchers parisiens, Lioré, émet des observations positives. A. CARREAU, « De l'industrie frigorifique dans les abattoirs : nécessité de leur création », *Journal de la Boucherie de Paris*, 11 février 1906.

¹² Charles GIRARD, « Frigorifique », *La Grande Encyclopédie*, Lamirault, vers 1895, tome XVIII, p 176.

¹³ Dans les années 1890, la compagnie Sansinéa est la seule à importer régulièrement en France de la viande congelée d'Amérique. Cette société possède des abattoirs en Argentine et au Venezuela.

¹⁴ Le retard français est tout aussi important au niveau du transport maritime. « Alors que nous possédions seulement 5 navires sur les 900 navires frigorifiques qui sillonnaient les mers en 1913, les Etats-Unis en avaient 150 affectés aux transports de l'Amérique centrale vers les Etats-Unis du Nord. L'Angleterre en avait 209, représentant un tonnage de 220 000 tonnes, plus environ 150 navires affrétés ». Félix FREDALT, « L'industrie frigorifique en France », *Revue politique et parlementaire*, tome 117, octobre 1923, p 8.

¹⁵ Sur 1 466 000 tonnes de denrées transportées en 1912, « 10 000 seulement ont été véhiculées dans des wagons frigorifiques ». Marcel BAUDIER, *op. cit.*, p 246.

des stocks militaires et les civils découvrent la consommation de la viande « frigo ». Un frigorifique est installé en 1917 aux abattoirs de Vaugirard (capacité de 6000 m³). La consommation de viande frigorifiée demeurant forte dans les années 1920, un frigorifique à usage commercial (civil) est installé aux abattoirs de La Villette en 1930, malgré l'hostilité tenace des chevillards parisiens¹⁶.

Evolution des volumes de viande frigorifiée importée en France entre 1914 et 1932¹⁷

<i>Années</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Années</i>	<i>Tonnes</i>
1914	17 774	1928	18 886
1915	182 297	1929	24 955
1917	240 895	1930	51 642
1919	259 593	1931	66 463
1922	39 044	1932	35 122

La forte diminution des importations de viande « frigo » après 1919 s'explique par l'arrêt des commandes militaires et le retour au protectionnisme agricole¹⁸. Avec la dépréciation du franc en juillet 1926, le cours de la viande « frigo » devient supérieur à celui de la viande fraîche, donc la consommation de « frigo » atteint son plus bas niveau en 1927-1928, sans pour autant revenir à la situation d'avant-guerre, quand l'élevage national suffisait à la consommation française (en 1913, la France n'importait que 2029 tonnes de viande)¹⁹. En 1926-1928, les producteurs de bétail français connaissent une grave crise de mévente. Cette surproduction de viande aboutit à la mise en place de contingentements en 1931 (sur le bœuf en septembre et sur le mouton en novembre), ce qui explique la baisse des importations de viande frigo à partir de 1932²⁰. Un fait est indéniable : « la guerre a permis de mettre au point un système de recours aux importations comme élément régulateur du marché national²¹ ».

Les conséquences du premier conflit mondial sur le développement du transport frigorifique sont importantes. En 1914, la France possédait 200 wagons isothermes. En 1918, elle possède 1000 wagons et 1450 wagons américains de 30 tonnes laissés sur le territoire

¹⁶ En 1899, le Syndicat de la boucherie en gros de Paris rejette le projet d'installation dans les abattoirs de la Villette d'un appareil « électro-aseptogène, destiné à la conservation des viandes à l'air libre et à l'état frais ». Les chevillards ont protesté énergiquement en 1900 quand « la Compagnie Française avait souhaité installer à la Villette un atelier de réfrigération par l'ammoniaque » et le Syndicat de la Boucherie en gros de Paris hésita longuement avant de « se décider à déléguer un membre du bureau au 1^{er} Congrès international du Froid qui s'était tenu à Paris en 1908 ». En juillet 1934, le *Réveil de la Boucherie* dénonce le « scandale du frigorifique à la criée des abattoirs » dans une lettre ouverte au Président du Conseil Gaston Doumergue. Pierre HADDAD, *Les chevillards de la Villette : naissance, vie et mort d'une corporation*, Thèse de Doctorat, Paris X – Nanterre, 1995, p 152, 156-157 et p 179.

¹⁷ Bernard-Etienne CAMBAZARD, *La vie chère et le commerce de la viande de boucherie*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Dijon, Faculté de Droit, 1933, p 265.

¹⁸ Un décret du 19 novembre 1920 « subordonne l'importation en France et en Algérie des viandes frigorifiées à une autorisation délivrée par le Ministère des Finances, sur la proposition du Sous-Secrétaire d'Etat du Ravitaillement et avis d'une Commission consultative ». F. FREDAULT, *op. cit.*, p 22.

¹⁹ Camille PAQUETTE, *Histoire de la boucherie*, Le Réveil économique, 1930, p 145.

²⁰ B.-E. CAMBAZARD, *op. cit.*, p 266.

²¹ G. DUBY et A. WALLON (dir.), *Histoire de la France rurale*, Seuil, 1976, tome 4, p 49.

national : le Paris-Orléans en achète 1050, le PLM 200 et l'Etat 200²². Deux gares frigorifiques sont créées à Paris après la fin de la guerre. La gare frigorifique de Paris-Bercy est créée en 1919 par les compagnies PLM, Nord et Est ; elle est gérée par la SFTEF (Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques), qui dispose de 13 000 m³ de frigorifiques pour le stockage de la viande congelée (et de la viande fraîche à partir de 1925). La gare frigorifique de Paris-Ivry est créée en 1921 par la compagnie Paris-Orléans : la compagnie des transports frigorifiques y gère 17 000 m³ de frigorifiques²³. Toute une chaîne du froid se mettant en place, la France va progressivement passer de l'usage du wagon isotherme au wagon réfrigérant, avec une source de froid (glace ou mécanique) et un système de ventilation²⁴.

Cette modernisation rapide du transport ferroviaire frigorifique suite à la Première Guerre Mondiale ne peut être séparée du développement de grands abattoirs modernes en province, proches des lieux d'élevage, ce qui mettra fin au système dominant au XIX^e siècle, c'est-à-dire des abattoirs installés sur les lieux de consommation (les grandes villes). On passe donc, d'une manière très progressive, d'une logique de transport des animaux vivs aux problèmes nouveaux liés au développement du transport des carcasses (animaux morts). Si certains abattoirs ont possédé des frigorifiques assez précocement (Chambéry en 1902, Dijon en 1903), c'est surtout dans les années 1920 que l'installation de frigorifiques se généralisent dans les abattoirs provinciaux (Poitou, Vendée, Nièvre, Auvergne)²⁵. Bien sûr, cette mise en place d'une chaîne du froid cohérente depuis les régions d'élevage jusqu'aux centres urbains de consommation signifie – à terme – l'arrêt de mort d'une profession, les chevillards de la Villette. C'est donc sans surprise que les bouchers en gros parisiens dénoncent comme trust le « comité des viandes » créé en 1920 entre une compagnie de chemin de fer et des abattoirs régionaux industriels²⁶. Comme le signale très bien Marcel Baudier en 1914, « l'hostilité des négociants en bestiaux et des bouchers, surtout des bouchers en gros, contre l'installation des frigorifiques, s'explique par des raisons de routine et aussi par la crainte que leur établissement amène un changement complet dans le régime du commerce et, en particulier, la suppression du commerce du bétail sur pied²⁷ ».

3°/ Le chemin de fer favorise-t-il davantage Paris que la province ?

A partir de 1918, quand les intérêts des compagnies ferroviaires rejoignent clairement ceux de l'industrie frigorifique (et des abattoirs régionaux), l'hostilité des bouchers en gros parisiens est clairement perceptible. Mais, pendant la période 1850-1914, Paris – et notamment les chevillards de La Villette – tire un profit indiscutable du développement du chemin de fer. Grâce au réseau en étoile, Paris s'est imposé très rapidement comme un

²² P. BARATON, *Viande congelée, Exploitation des frigorifiques*, 1923, p 159.

²³ Pour davantage de détails sur ces deux gares frigorifiques, je renvoie à L. LAURE, *La viande frigorifiée*, Félix Alcan, 1927, pp 96-104.

²⁴ Sur les avantages comparatifs des wagons isothermes et réfrigérants, je renvoie à M. A. SIGMANN, « Les wagons frigorifiques sur les réseaux français », *Revue générale des chemins de fer et des tramways*, n°6, juin 1924, pp. 399-417.

²⁵ En 1914, l'Angleterre possédait 300 frigorifiques, la France 5. F. FREDAULT, *op. cit.*, p 8.

²⁶ Pierre HADDAD, *op. cit.*, p 227.

²⁷ Marcel BAUDIER, *op. cit.*, pp. 277-278.

intermédiaire incontournable dans le négoce national des bestiaux. Marcel Baudier résume ainsi la situation en 1914 : « Paris s'est imposé par suite de l'importance propre de son marché et par suite de la facilité des communications tant avec les pays d'élevage du centre et de l'ouest qu'avec les régions de consommation du nord et de l'est. Par suite de la disposition particulière des voies ferrées françaises, les transports directs entre ces régions sont médiocrement établis. Or, ce qui importe dans les transports de bétail, ce n'est pas quelques kilomètres de transport en plus, mais la durée du transport. Les Compagnies ne peuvent assurer des services rapides et directs que s'il y a des courants suffisamment réguliers et importants de trafic. Ainsi, la Compagnie de l'Est, qui reçoit par Pantin tout le bétail provenant de la Villette à destination de Reims, Charleville, Givet, Longwy, a un train régulier qui fait le trajet direct, en une nuit, en petite vitesse, alors que pratiquement les expéditions en grande vitesse exigent un temps plus long. C'est la raison la plus sérieuse de l'importance de la Villette comme marché de réexpéditions. Certes, l'escale amène des frais élevés, mais, dans l'état actuel du commerce, malgré tous les efforts des Compagnies, elle semble difficilement évitable²⁸ ».

Le rôle important de marché de réexpédition de la Villette s'explique non seulement par l'organisation en étoile du réseau ferroviaire français mais aussi par une ordonnance du 23 décembre 1846 qui réforme le droit d'octroi dans un sens très favorable à la capitale. En effet, les abattoirs parisiens sont soumis au régime d'entrepôt : un droit de sortie est perçu sur les viandes et non plus un droit d'entrée sur les bestiaux vivants. Mais, les chevillards parisiens peuvent faire des envois de carcasses à l'extérieur de Paris, en franchise des droits d'octroi. En février 1858, ce régime d'entrepôt est étendu aux particuliers et il est applicable aux abattoirs de la Villette à partir de 1867. Ces dispositions supposent que Paris soit excédentaire en viande, alors qu'elle a toujours été déficitaire. Le chemin de fer vient combler cette lacune.

A la Belle Epoque, le marché aux bestiaux de La Villette est la grande plaque-tournante française du trafic des bestiaux de boucherie. « En 1905, 38% des animaux reçus au marché de la Villette, soit 1 058 336 têtes sur 2 719 090 ont été réexpédiés sur l'extérieur de Paris²⁹ ». En 1911, la proportion des animaux vendus pour l'extérieur est de 29% pour les moutons, 33% pour les taureaux, 36% pour les bœufs, 60% pour les porcs et 67% pour les vaches³⁰. Cette importance du regrat montre le poids économique des commissionnaires en bestiaux de la Villette.

La situation parisienne est compliquée par l'existence des « approvisionnements directs » de la boucherie en gros : les chevillards de la Villette peuvent – tout à fait légalement – introduire du bétail directement dans les abattoirs sans les faire passer par le marché aux bestiaux³¹. La « quatrième rampe » est un lien direct entre la gare de Paris-Bestiaux et l'abattoir, alors que les trois autres rampes permettent de diriger le bétail vers le marché aux bestiaux. Ces achats directs permettent aux chevillards de jouer sur les cours. Ingénieur en chef à la Compagnie d'Orléans, Richard Bloch décrit en 1908 ce stratagème : « Cette quatrième rampe sert ainsi à l'introduction directe, sans passer sur ce marché et sans en subir les frais, des animaux achetés par les bouchers en gros de Paris soit directement sur les

²⁸ *Ibid.*, p 193.

²⁹ Richard BLOCH, « Le commerce des bestiaux et de la viande et les transports par chemins de fer », *Revue politique et parlementaire*, n°170, tome 57, août 1908, p 336.

³⁰ Marcel BAUDIER, *op. cit.*, p 191.

³¹ Les « introductions directes » ont augmenté entre 1902 et 1912, notamment pour les moutons, les veaux et les porcs. Marcel BAUDIER, *op. cit.*, p 190.

marchés de province, soit même à l'arrivée, au débarquement même des trains. On voit immédiatement combien il semble facile, avec un jeu de balance entre ces introductions directes et les achats sur le marché, de faire ainsi à volonté des hausses et surtout des baisses que le télégraphe propage immédiatement dans la France entière³² ». Dans une communication faite en avril 1903 pour la Société Nationale d'Agriculture, un certain Rollin explique que la boucherie en gros s'arrange « de façon à avoir toujours d'avance dans les bouvieries de l'abattoir, les veilles de marché, c'est-à-dire les dimanches et mercredis au soir, un nombre d'animaux variant de 800 à 1000 (il s'agit de bœufs), soit ce qu'il lui faut à peu près pour son abatage du jour du marché et du lendemain. Ses besoins étant ainsi couverts presque pour deux jours, d'une façon économique, puisque les animaux introduits directement aux abattoirs sont affranchis des droits d'entrée, elle n'achète au marché que si les prix lui conviennent. Si l'offre est faible, elle empêche la hausse en n'achetant que peu ou pas, sauf à donner ordre par dépêche à ses représentants en province de lui envoyer ce qu'il faut encore pour suffire à la vente ; si au contraire l'offre est abondante, elle fait pression sur les cours à l'aide de ses réserves en boucherie et détermine la baisse ». Sans l'existence du télégraphe et du transport ferroviaire, un tel système, basé sur une réactivité rapide à l'évolution des cours, ne serait pas possible. Les professionnels parisiens de la filière viande ont donc largement bénéficié à partir du milieu du XIX^e siècle du développement du chemin de fer.

Un dernier point doit être abordé : la situation des consommateurs parisiens s'est-elle améliorée entre 1850 et 1920 grâce au chemin de fer ? Quel rôle a joué le chemin de fer dans le décalage de la consommation carnée de Paris et de la province ? Traditionnellement, au XIX^e siècle, la situation alimentaire est meilleure en ville qu'à la campagne et meilleure à Paris que dans les villes de province. Néanmoins, les chiffres fournis par Emile Levasseur montrent que l'écart s'accroît nettement entre 1862 et 1882 entre Paris, les grandes villes de province et la campagne.

Consommation annuelle de viande par habitant³³

	1862	1882	Augmentation
Paris	66,5 kg	79,3 kg	+ 12,7 kg
Villes de plus de 10 000 habitants	50 kg	58,9 kg	+ 8,9 kg
Reste de la France	18,6 kg	21,9 kg	+ 3,3 kg

Pour expliquer ces écarts, rappelons que plusieurs mesures réglementaires ont été prises à partir du milieu du XIX^e siècle pour favoriser l'afflux des viandes à Paris. En mai 1849, la vente en gros des viandes à la criée est autorisée, ce qui rend le réassort plus aisé. Les prix parisiens plus rémunérateurs incitent les bouchers provinciaux à expédier des colis de viande aux Halles centrales. En 1868, les nouvelles Halles Baltard ouvrent à Paris avec une vente en gros mais aussi au détail des viandes. En 1878, une criée est ouverte aux abattoirs de la Villette : certains chevillards deviennent approvisionneurs des Halles (car la vente en demi-gros est maintenant autorisée) et la vente des viandes foraines (abattues en province) se développe.

Le grand tournant réglementaire date de 1858, quand la liberté du commerce de la boucherie est proclamée à Paris : c'est la fin du système de la caisse de Poissy et le nombre des bouchers n'est plus limité à 500. Non seulement le volume des transactions de viande

³² Richard BLOCH, *op. cit.*, p 338.

³³ Emile LEVASSEUR, *La population française, histoire de la population française avant 1789 et démographie de la France comparée à celle des autres nations au XIX^e siècle*, Rousseau, 1892, tome III, p 42.

double entre 1858 et 1868 aux Halles centrales de Paris, mais les marchands d'aloiaux se multiplient dans le pourtour des Halles : ils favorisent les échanges de beaux morceaux vers les quartiers riches de Paris (les bourgeois préfèrent consommer les quartiers arrière de bœuf : filet, rosbif) et de bas morceaux vers les quartiers populaires (les quartiers avant de bœuf donnent des pièces bouillies : pot au feu, bourguignon, bœuf mode). Cet échange entre les arrondissements de Paris se retrouve au niveau national : les bouchers écoulent en province les quartiers avant et expédient vers la capitale les meilleures pièces, tirées des quartiers arrière (les aloiaux).

Le développement des entrées de « viande morte » dans Paris, notable depuis 1840, devient impressionnant après 1858. Les quantités de viande abattue (boucherie et charcuterie) introduite aux Halles passent de 1 630 405 kg en 1850 à 11 224 422 kg en 1859, 20 247 652 kg en 1869, 23 445 173 kg en 1878, 44 969 427 kg en 1888 et 48 308 133 kg en 1899. 87% de la « viande morte » vient de province, le reste devant provenir de la banlieue³⁴. Le rôle du train dans le développement rapide des entrées de « viande morte » est souligné par Juglar dès 1870 : « Un regard sur la provenance nous prouve que tout l'accroissement a été fourni par la viande de l'extérieur, qui arrive débitée et en morceau à Paris. Rien ne montre mieux l'heureuse influence des facilités de communication par l'extension du réseau des chemins de fer. Le débit plus considérable de la viande n'est pas en rapport avec le développement de la richesse publique, mais bien plutôt avec les facilités de transport et le bas prix des viandes de qualité inférieure. Ce premier effet produit, dans la période si prospère de 1852 à 1859, la consommation de la viande par tête n'augmente plus que de 3 kg, et cet accroissement est toujours fourni par les viandes de l'extérieur ; la viande fournie par les animaux sur pied abattus dans les abattoirs diminue toujours jusqu'en 1859 ; ce qui prouve que la consommation se répand dans les classes moyennes et inférieures de la population³⁵ ». Alfred des Cilleuls fournit des chiffres qui montrent bien que le transport ferroviaire a eu un impact positif très net sur l'amélioration de la consommation carnée des Parisiens.

Origine des viandes consommées à Paris³⁶

	1870	1900	Augmentation
Viande sortie des abattoirs	87 033 763 kg	137 881 498 kg	x 1,5
Viande introduite à la main	17 547 856 kg	40 892 957 kg	x 2,3

L'augmentation de la consommation carnée des Parisiens entre 1850 et 1914 est davantage due aux apports de viande abattue à l'extérieur (provenant des expéditeurs de province ou de banlieue) qu'aux abattages effectués à la Villette et à Vaugirard. Cette proportion de 78% des viandes provenant des abattoirs et 22% provenant de l'extérieur est confirmée par les données de l'octroi de 1901. Richard Bloch nous donne quelques précisions sur cette situation : « Près du quart de la consommation parisienne est alimentée par des envois directs de viandes effectués surtout par les boucheries rurales, malgré l'état inorganique pour ainsi dire et le défaut de moyens de cette boucherie extrêmement morcelée, malgré le défaut de garantie de ses abattoirs particuliers mal ou pas surveillés par la police sanitaire, enfin malgré la campagne que le rapport municipal dit avoir été entreprise contre ces viandes foraines. D'ailleurs, fait à retenir, la plus grande partie de ces viandes de l'extérieur sont des viandes de veau, c'est-à-dire de l'animal qui souffre naturellement le plus du voyage.

³⁴ Gaston CADOUX, *Les finances de la ville de Paris de 1798 à 1900*, Berger Levrault, 1900, p 448.

³⁵ Clément JUGLAR, « Les consommations de Paris et l'octroi », *Journal des économistes*, tome 17, n°51, mars 1870, pp. 434-435.

³⁶ Alfred DES CILLEULS, *L'administration parisienne sous la III^e République*, Picard, 1910, p 85.

On évite donc son transport à l'état vivant parce que le dommage est trop grand, parce qu'il y a même risque de perte ; franchissant un degré, on l'évitera pour le reste du bétail quand producteurs et consommateurs auront définitivement compris que ce mode de transport, outre les souffrances inutiles infligées aux bêtes, déprécie leur qualité et diminue par suite leur valeur³⁷ ». On retrouve alors le discours « modernisateur » qui préconise la construction de grands abattoirs régionaux avec expédition des carcasses vers les centres de consommation par des wagons frigorifiques performants, modèle qui s'imposera finalement en France dans les années 1960.

L'impact du chemin de fer sur la filière viande et sur la consommation carnée des Parisiens est loin d'être simple. Après avoir marqué l'arrêt de mort des grands marchés à bestiaux de Sceaux et de Poissy au milieu du XIX^e siècle, avoir assuré la fortune des chevillards et des marchands de bestiaux de la Villette entre 1867 et 1914, le chemin de fer va favoriser après 1945 le basculement du transport des animaux vivants vers celui des carcasses en wagons frigorifiques. Comme dans d'autres domaines, le chemin de fer agit comme un accélérateur de tendances de long terme. Les nouvelles possibilités d'échanges se trouvent souvent renforcées par les choix réglementaires adoptés par les pouvoirs publics (réforme de l'octroi, libéralisation du marché de la viande). L'impact de la Première Guerre Mondiale dans l'implantation en France de la viande congelée a été clairement souligné. Enfin, loin d'avoir réduit les écarts de consommation existant entre Paris et la province, le chemin de fer a contribué à maintenir – voire à creuser – le fossé qualitatif et quantitatif séparant le Parisien du provincial, surtout s'il s'agit d'un rural.

³⁷ Richard BLOCH, *op. cit.*, p 345.