

## Le transport ferroviaire de denrées périssables en Alsace : l'exemple de la bière

*Railway transportation of perishable goods in Alsace: the example of beer*

**Joël Forthoffer**

---



**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1185>

DOI : 10.4000/rhcf.1185

**Éditeur**

Association pour l'histoire des chemins de fer

**Édition imprimée**

Date de publication : 30 avril 2010

Pagination : 179-186

ISSN : 0996-9403

**Référence électronique**

Joël Forthoffer, « Le transport ferroviaire de denrées périssables en Alsace : l'exemple de la bière », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 41 | 2010, mis en ligne le 30 avril 2012, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1185> ; DOI : 10.4000/rhcf.1185

---

## Le transport ferroviaire de denrées périssables en Alsace : l'exemple de la bière



En 1852, la livraison des derniers tronçons de la ligne de Paris à Strasbourg ouvre en grand le marché parisien aux importantes productions agroalimentaires d'Alsace et de Lorraine, notamment à celle de la bière. La Compagnie des chemins de fer de l'Est et les brasseurs s'entendent très vite pour tirer le meilleur parti de cette nouvelle réalité : trains complets à marche rapide, embranchements particuliers, wagons spéciaux, tout concourt à l'essor de l'industrie brassicole locale, confrontée dans le même temps à la révolution du froid, garant d'une plus grande qualité. Une marche en avant que l'annexion des deux provinces à l'Empire allemand entre 1871 et 1918 ralentit quelque peu. La brasserie Gruber, de Strasbourg, est représentative de ce courant<sup>1</sup>.

### La naissance d'un trafic particulier

Les variations de température liées à la lenteur des équipages et les trépidations inhérentes à l'état des chaussées, néfastes à sa « stabilité », ont longtemps entravé le transport de la bière à longue distance. Le chemin de fer a

---

1- On lira avec le plus grand intérêt l'étude de Jean-Georges Trouillet et Francis Albert, *Chemins de fer et brasseries en Alsace-Lorraine et au Grand-Duché de Luxembourg*, s.l. [autoédition], 2008.

ouvert de nouvelles perspectives, sans pour autant apporter dans l'immédiat une solution exempte de tout reproche. Étaient visés moins les tarifs que les délais d'acheminement. En effet, la bière étant un produit de peu de valeur ne pouvant supporter des prix de transport élevés, la Compagnie de l'Est l'avait volontairement fait passer de la 2<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe de son tarif<sup>2</sup>, soit 0,08 F par tonne et kilomètre jusqu'à 200 km, 0,07 F jusqu'à 300 km et 0,06 F au-delà ; sur quoi venaient se greffer les frais de manutention en gare fixés à 1,50 F par tonne. Par contre, les brasseurs étaient plus critiques à l'égard du temps que la compagnie mettait à effectuer les transports, notamment entre Paris et Strasbourg. Légalement, celle-ci disposait de sept à douze jours pour relier les deux villes : sept jours en application de son cahier des charges (à raison de 24 heures par fraction indivisible de 125 km, non compris les jours de remise, de départ et d'arrivée) et cinq jours en compensation de la réduction tarifaire accordée. Mais si la compagnie usait très rarement de ces délais<sup>3</sup>, elle ne pouvait ignorer en revanche l'obligation qui lui était faite par ce même cahier des charges d'expédier dans « l'ordre de leur inscription » à la gare de départ les marchandises ayant une même destination. Toutefois, sensibilisée aux problèmes des producteurs de bière, elle leur proposa de tourner la difficulté en regroupant leur envoi sur un jour de la semaine afin de former un train complet susceptible de rallier la capitale sans arrêts prolongés en une vingtaine d'heures<sup>4</sup>. Le tout nouveau Syndicat des brasseurs de Strasbourg ayant donné son accord, le premier convoi fut organisé en février 1860. Bientôt, ce n'est plus un train, mais deux puis trois qui furent expédiés chaque semaine. À la fin du Second Empire, la compagnie assurait un service par jour (dimanche excepté) avec départ régulier le matin à 8 h 35 et arrivée le lendemain à 3 h 30, soit en un peu moins de vingt heures<sup>5</sup>.

---

2- Le cahier des charges de la compagnie répartissait les marchandises transportées entre cinq classes en fonction de leur valeur marchande. La bière était initialement incluse dans la 2<sup>e</sup> classe (0,14 F par tonne et par kilomètre) au même titre que les vins, vinaigres et autres boissons.

3- F. Jacqmin, directeur de l'Exploitation des Chemins de fer de l'Est, donne pour exemple un train de marchandises du service courant qui, expédié de Strasbourg à 1 h 20 du matin, arrive à Paris à 6 h 35 du soir le lendemain au terme d'un trajet de près de 41 heures à la vitesse effective de 12 km/h. Ce qui s'explique par les neuf garages imposés au convoi pour céder le passage à vingt-deux trains de voyageurs, garages représentant un total de 12 heures 47 minutes. F. Jacqmin, *De l'exploitation des chemins de fer*, t. 1, Garnier Frères, Paris, 1868, p. 258-259.

4- Entre temps, les Chemins de fer de l'Est avaient accordé aux brasseurs strasbourgeois la possibilité d'expédier la bière par wagons entiers, ce qui permettait une tarification plus avantageuse. Chambre de commerce de Strasbourg (PVCS XXXV, p. 187).

5- F. Jacqmin, *op. cit.*, t. 2, p. 191-193. J.-G. Trouillet et F. Albert indiquent février 1861 pour les premiers trains complets et 1865 pour le service quotidien.

Par une autre dérogation, un quai de la gare de Strasbourg était exceptionnellement ouvert aux brasseurs pendant la nuit, la bière étant amenée à partir de 3 h du matin. À l'arrivée à Paris, l'enlèvement des 1 800 à 2 000 hl de chaque chargement était effectué en cinq heures au plus. Ainsi, de cave à cave (du producteur au destinataire), le délai d'acheminement (transport par le rail et double camionnage au départ et à l'arrivée) n'excédait pas trente heures.

Le développement des expéditions par chemin de fer a fortement contribué à l'accroissement de la production des brasseries de Strasbourg dans les années 1860 (tabl. 1).

**Tableau 1.** Production des brasseries de Strasbourg et part des expéditions ferroviaires (en hectolitres), 1860-1866

Années	Production des brasseries de Strasbourg	Expéditions ferroviaires
1860	233 910	79 620
1861	258 886	109 482
1862	270 774	120 175
1863	281 825	129 333
1864	297 586	138 342
1865	354 838	159 730
1866	399 131	197 320

Source : Syndicat des brasseurs, statistique de la brasserie à Strasbourg, 1867, p. 8 (Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg, M 132 431).

Cette statistique est à rapprocher de celle donnée par F. Jacqmin relative aux arrivages des bières en gare de Paris-Est (non compris les envois étrangers, d'Allemagne essentiellement<sup>6</sup>). Il fait remarquer que les expéditions ont plus que doublé en sept ans et précise qu'elles proviennent pour les quatre cinquièmes de Strasbourg<sup>7</sup> et, pour le dernier cinquième, des gares de Lutterbach, Saverne, Nancy, Metz et Bar-le-Duc (tabl. 2).

6- Les importations étrangères (15 422 hl réceptionnés en gare de Paris-Est en 1864) font l'objet de tarifs internationaux. Les pays du Zollverein arrivent largement en tête (62 %), le complément étant fourni par les Pays-Bas, la Belgique et la Suisse. André Lefèvre, *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique*, Paris, Sedes, 1951, p. 192.

7- Selon J.-G. Trouillet et F. Albert, Strasbourg et sa proche banlieue expédient en 1869 plus de 3 000 hl de bière par semaine, soit plus d'une centaine de wagons, pour l'essentiel vers Paris, mais aussi vers de grandes villes comme Lyon, Marseille, Le Havre.

**Tableau 2.** Arrivages des bières en gare de Paris-Est (en hectolitres), 1860-1866

Années	Arrivages des bières en gare de Paris-Est
1860	97 212
1861	128 610
1862	132 513
1863	139 326
1864	157 866
1865	174 486
1866	197 404

Source : F. Jacqmin, *De l'exploitation des chemins de fer*, t. 2, Paris, Garnier Frères, 1868, p. 194.

F. Jacqmin s'intéresse également au développement de la culture du houblon<sup>8</sup> dans le département du Bas-Rhin – 370 ha / 351 658 kg en 1850, 1 146 ha / 1 089 247 kg en 1864 – et corrélativement à la production des brasseries de ce même département : 194 757 hl en 1850, 491 167 hl en 1864, 643 815 en 1866. Une croissance qui lui permet de conclure : « Sans aucun doute, la fabrication de la bière aurait, sans les chemins de fer, acquis un certain développement ; mais évidemment ce développement eût été très inférieur à celui que nous venons de faire connaître, et dont les chemins de fer ont été le puissant instrument<sup>9</sup>. »

### À la pointe de l'innovation : la brasserie Gruber

De toutes les brasseries strasbourgeoises, la plus importante est alors la brasserie Gruber née en 1855 de la reprise par David Gruber (1825-1880), associé à son frère et à un ami, Reeb, pharmacien tout comme lui, de la brasserie artisanale Clausing fondée en 1839 à Koenigshoffen, faubourg ouest de Strasbourg. Fort d'un savoir-faire acquis parallèlement à ses études de pharmacie en tant qu'apprenti puis ouvrier au sein de brasseries locales, il surmonte les critiques formulées à l'encontre de sa production – surnommée par certains « bière des pharmaciens » – pour faire de son entreprise un modèle du genre. Parmi les premières brasseries alsaciennes à appliquer les dernières découvertes de la recherche bactériologique, notamment les travaux de Louis Pasteur, elle fait aussi figure de pionnière en sollicitant en 1869 d'être raccordée par un

8- Contrairement aux idées reçues, le houblon n'est qu'un arôme et non le principal ingrédient de la bière.

9- F. Jacqmin, *op. cit.*, t. 2, p. 197-199.

embranchement particulier aux voies de la Compagnie des chemins de fer de l'Est *via* la gare de Koenigshoffen (ligne de Bâle à Strasbourg) (fig. 1). Elle est aussi la première à disposer, dès 1872, de ses propres wagons qui, conçus spécialement pour le transport de la bière, ravitaillent régulièrement les « Tavernes alsaciennes » créées par Gruber à partir de 1864 dans plusieurs grandes villes françaises (Bordeaux, Paris, Marseille, Rochefort...), belges et hollandaises (Bruxelles, Anvers, Amsterdam...).

À l'origine, les fûts de bière étaient transportés à bord de simples wagons couverts. Ce qui, l'été, était la source de nombreuses déconvenues, la chaleur provoquant une reprise de la fermentation de la bière et, de là, son altération. L'approche de l'Exposition universelle de Paris de 1867 incite alors l'Allemand Gabriel Sedlmayr<sup>10</sup>, propriétaire de la brasserie Spatenbräu à Munich, et l'Autrichien Anton Dreher, à la tête de la brasserie de Schwechat, dans la banlieue de Vienne, à construire des wagons spéciaux susceptibles de remédier au problème grâce à une bonne isolation et à l'emploi de glace<sup>11</sup>. Cette initiative leur permet de remporter la médaille d'or de la meilleure bière, conjointement avec les brasseries strasbourgeoises qui se sont présentées collectivement, à l'exception de Gruber.

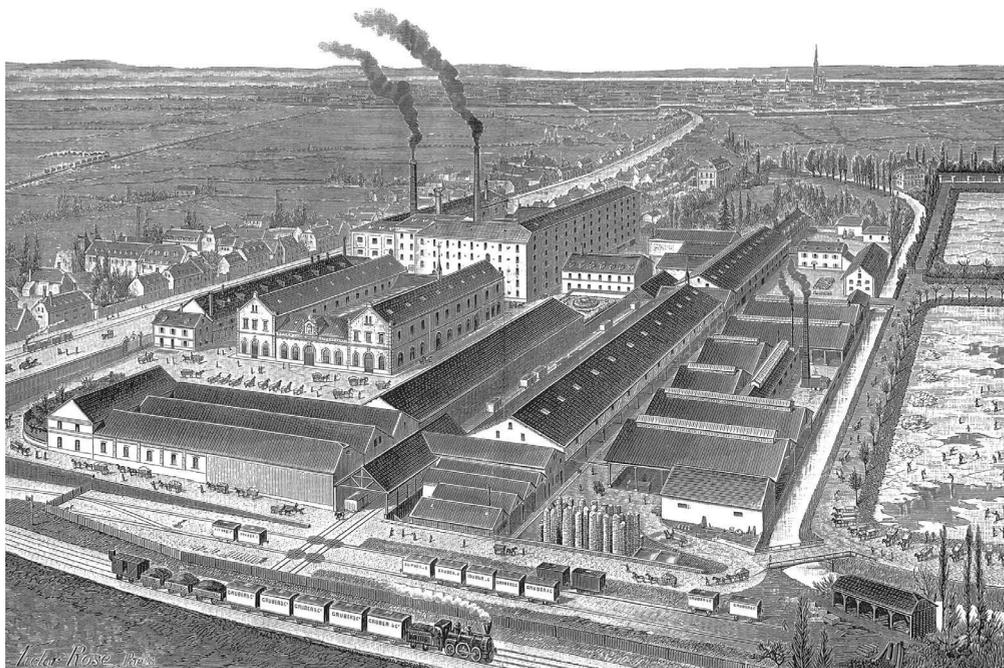
La brasserie Gruber, nous l'avons vu, est la première à se doter de wagons spéciaux (fig. 2). Construits par le constructeur munichois Joseph Rathgeber sur le modèle des wagons Dreher, ils lui sont livrés en 1872 et 1873 en deux tranches de cinq unités chacune, avant donc les six wagons livrés en 1873 par la Compagnie française du matériel de chemins de fer d'Ivry-sur-Seine aux frères Tourtel de Tantonville (Meurthe-et-Moselle), tenus pour être les premiers brasseurs en France à avoir suivi cette voie<sup>12</sup>. Et si la brasserie Gruber est imitée à partir de 1878 par ses concurrents locaux, son parc de wagons à bière reste de loin le plus important d'Alsace-Lorraine avec une soixantaine d'unités au début des années 1880. Environ 160 wagons de ce type sont alors immatriculés sur le réseau des Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine (EL). Ce chiffre n'a cessé depuis de diminuer (138 en 1889, 107 en 1898), certains brasseurs alsaciens, confrontés aux difficultés d'exportation, ayant créé des filiales en France pour contourner la barrière douanière. Il en est ainsi de la

10- Ce même Sedlmayr avait mis en place en 1861 un train de bière hebdomadaire entre Munich et Paris *via* Ulm, Stuttgart, Karlsruhe et Strasbourg.

11- Glace répartie en vrac autour des fûts pour le wagon Sedlmayr, emmagasinée dans des bacs métalliques étanches afin d'éviter tout ruissellement pour le wagon Dreher.

12- Charles Pfitzinger, « Notice sur les wagons glacières des brasseries de la région de l'Est », *Revue générale des chemins de fer*, mars 1888, p.148-154. Précisons que Tantonville est restée française après l'annexion de l'Alsace-Lorraine.

Le transport ferroviaire de denrées périssables en Alsace : l'exemple de la bière



▲ Figure 1. La brasserie Gruber à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec, au premier plan, les voies menant à la gare de Koenigshoffen. L'embranchement particulier (ouvert en 1869) et les wagons frigorifiques « Gruber & Cie » (livrés dès 1872) témoignent des rapports étroits de la firme avec le chemin de fer. À droite, quelques-unes des prairies inondables qui, l'hiver, fournissent l'usine en glace. Julien Turgan, « Les grandes usines, Brasserie Gruber à Koenigshoffen près Strasbourg (Alsace) », *Les Grandes usines*, 16<sup>e</sup> série, Paris, Librairie des dictionnaires, 1888. Coll. Jean-Georges Trouillet.



▲ Figure 2. Au sein de la brasserie Gruber, chargement à quai de fûts de bière dans les wagons frigorifiques de la firme. Carte postale. Coll. Jean-Georges Trouillet.

veuve Gruber qui, en 1887, prend le contrôle de la brasserie Walter-Barthel de Melun, la dote d'installations modernes élevées en bordure de la gare PLM et passe commande de nouveaux wagons. Après la guerre, la concurrence de la route sera préjudiciable à l'emploi de ces matériels.

À la veille de la guerre de 1870, la brasserie Gruber occupait la première place sur Strasbourg avec une production annuelle de 50 000 hl. En 1885, elle est considérée comme la plus importante en Alsace. En 1910, sa production atteint 150 000 hl, insuffisante cependant pour conserver la primauté que lui dispute désormais la brasserie Fisher. Entrée dans son capital en 1934, cette dernière finit par l'absorber en 1959. La brasserie Gruber cesse toute activité en 1965.

### Un trafic annexe : le transport de la glace

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le passage à la « fermentation basse »<sup>13</sup>, qui exige une température peu élevée pour la fermentation du moût (6 à 8°) et pour la garde de bière en cave (0 à 4°), engendre des besoins en glace importants. À défaut de fabriques de glace, la première source d'approvisionnement des brasseurs reste en hiver les cours d'eau et étangs : lors des gels prolongés, la glace naturelle est découpée et stockée dans les caves où elle peut se conserver trois années. La brasserie Gruber possède également d'immenses prairies inondables susceptibles de fournir jusqu'à 20 000 t de glace si les conditions climatiques s'y prêtent ; de quoi alimenter sa nouvelle « glacière » d'une contenance de 6 000 m<sup>3</sup> aménagée en 1869 lors de la réfection de ses installations.

En été, les brasseries font venir la glace des sommets vosgiens voisins ou des glaciers alpins suisses et autrichiens, glace dont le transport est assuré par wagons complets de 10 t.

Le développement des fabriques de glace – en France, les deux premières sont installées précisément dans des brasseries en 1859 et 1869 – conduit à un nouveau trafic, de glace artificielle cette fois-ci (sous forme de barres chargées dans de solides caisses de bois tapissées intérieurement de métal), essentiellement concentré durant les mois d'hiver les plus doux. Le Syndicat des brasseurs de Strasbourg obtient d'ailleurs de l'EL, en 1908, un tarif exceptionnel pour le transport de cette glace par wagons complets.

Le perfectionnement des machines frigorifiques productrices de froid (dès 1859, un compresseur F. Carré à éther éthylique équipe la brasserie Velten

---

13- Louis Schützenberg, brasseur à Schiltigheim, est le premier à introduire en France, en 1847, la méthode de brassage allemande (fermentation basse).

de Marseille<sup>14</sup>), sous l'impulsion notamment du Suisse Raoul Pictet et de l'Allemand Carl von Linde, à l'origine respectivement des compresseur à dioxyde de soufre (1874) et à ammoniac (1876), marginalise progressivement ce trafic. Les plus importantes brasseries d'Alsace-Lorraine s'en sont assez rapidement détachées. Ainsi, la société alsacienne Quiri, qui acquiert en 1885 le brevet Pictet, a pour premier client la brasserie Gruber qu'elle équipe cette même année de caves frigorifiques modernes.

Aujourd'hui encore, en termes de volume de transport de denrées périssables par chemin de fer, la bière reste de loin dominante en Alsace. Cependant, avec l'évolution des modes de consommation, la restructuration du secteur des brasseries et de leur logistique de distribution, nous pouvons nous interroger sur la pérennité de ce trafic.

---

14- La brasserie Schützenberg de Schiltigheim se dote ses caves d'installations identiques vers 1867.