

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

41 | 2010

Approvisionnement ferroviaire et pratiques
alimentaires des citadins

Perspectives

Jean-Pierre Williot



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1207>

DOI : 10.4000/rhcf.1207

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 30 avril 2010

Pagination : 223-225

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jean-Pierre Williot, « Perspectives », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 41 | 2010, mis en ligne le 30 avril 2012, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1207> ; DOI : 10.4000/rhcf.1207

Tous droits réservés

Perspectives



Sans pour autant chercher à contraindre l'histoire de l'alimentation pour inclure le chemin de fer dans tous les sujets qu'elle aborde, nous pouvons sortir du champ des relations entre transport ferroviaire et alimentation qui s'impose spontanément à l'esprit.

Certes, l'étude des flux de marchandises agricoles et alimentaires est en soi un grand sujet. Plusieurs de ses aspects ressortent de cette journée. L'intérêt d'une enquête fine sur les tarifs par produits et dans leur évolution chronologique ou discriminante est certain. Le retour sur les aménagements du territoire doit aller jusqu'à la microhistoire de la distribution, à celle des itinéraires de livraison aux gares et d'implantation d'infrastructures spécifiques, qu'il s'agisse des marchés-gares ou des entrepôts frigorifiques. Une analyse précise des choix techniques dans la construction des types de wagons et de son corollaire juridique, que l'on pourrait restituer par une recherche, certes minutieuse mais très riche d'enseignements, de la conception des règlements de transport et de la jurisprudence en matière d'avaries ou de défauts de livraisons, apportera d'autres voies de compréhension. C'est là peut-être une histoire du commerce ; c'est aussi, grâce à elle, une explication des évolutions des conditionnements et, donc, de la présentation des produits au consommateur qui

se détermine souvent sur ce qu'il voit. L'histoire de certaines sociétés, filiales des compagnies ferroviaires ou développées à l'aide de prise de participations, reste à faire. À quand une histoire de la STEF prenant en compte tous ces aspects ? Des monographies pourraient aussi être rédigées sur des produits en axant plus précisément l'analyse sur leur acheminement par les chemins de fer. Bref, la variété des sujets ne manque pas.

Ces thématiques seront développées ultérieurement, à l'occasion d'autres journées d'étude de l'AHICF. Mais il est possible d'aller au-delà et on peut d'ores et déjà esquisser de nouvelles perspectives.

Il serait très riche d'enseignements de ne pas limiter l'approche des flux alimentaires vers les villes au seul cas français. Les grandes capitales européennes ont suscité des dynamiques semblables nées de la nécessité de les approvisionner, notamment en raison de leur croissance démographique connue à des époques comparables. Le maillage des villes de moindre niveau a également créé des besoins nouveaux, réclamés par les consommateurs et encouragés par les producteurs. Mais d'un pays à l'autre et sans doute aussi d'une région à l'autre, en tenant compte des environnements géographiques et spatiaux, les réponses des compagnies ferroviaires ont pu emprunter des voies différentes. Comment étaient approvisionnées des villes comme Londres et Berlin, Bruxelles et Madrid ? Quelles modalités d'un choix culinaire commun ont pu être le résultat des politiques commerciales des chemins de fer ? Il ne faut pas oublier dans cette approche que des trafics aussi improbables que le ravitaillement des tables londoniennes en pruneaux du Lot-et-Garonne ou la négociation à Châteaurenard de cargaisons de primeurs destinés au marché allemand faisaient partie intégrante de la fonction ferroviaire à la fin du XIX^e siècle. Il pourrait paraître excessif de considérer que les chemins de fer ont joué un rôle central dans la diffusion des produits et des goûts en Europe. Mais ils ont tenu un rôle international de création d'un grand marché européen agricole et gastronomique, drainant en amont toute l'activité de conditionnement et d'emballage des produits à la source de normalisations croissantes.

Se recentrer sur la corporation cheminote invite à développer des recherches spécifiques sur les jardins de cheminots, sur la basse-cour du cheminot, sur les économats et l'accès des agents aux produits alimentaires, sur les cantines et les réfectoires. Il n'est que de relire *La Vie du rail* pour y trouver toute une pédagogie de la nutrition dans les menus proposés aux foyers des cheminots : il y a là une histoire sociale, l'histoire d'une culture corporative mais aussi une histoire de l'alimentation qui concerne un groupe dont la taille représente une grandeur statistique significative.

Un autre aspect peut aussi être envisagé dès lors que l'on se saisit du voyage en chemin de fer. C'est une histoire en cours, intégrée à une étude plus globale de la restauration en mobilité, qui est illustrée ici par la communication de François Caron sur la politique de la restauration ferroviaire en France au XX^e siècle. Le chantier est très large puisqu'il prend en compte les prestations proposées aux voyageurs dans les voitures dédiées au service de restauration et dans la gare, avec l'étape autrefois réputée localement du buffet de gare. Nous avons choisi de l'intégrer dans ces actes pour ouvrir une première perspective.