



Revue d'histoire des chemins de fer

41 | 2010

Approvisionnement ferroviaire et pratiques
alimentaires des citadins

Introduction

Jean-Pierre Williot



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1140>

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 30 avril 2010

Pagination : 9-19

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jean-Pierre Williot, « Introduction », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 41 | 2010, mis en ligne le 30 avril 2012, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1140>

Tous droits réservés

Introduction

Florent, pour passer, dut s'appuyer contre un de ces sacs grisâtres, pareils à des sacs de charbon, et dont l'énorme charge faisait plier les essieux ; les sacs, mouillés, avaient une odeur fraîche d'algues marines ; un d'eux, crevé par un bout, laissait couler un tas noir de grosses moules. À tous les pas, maintenant, ils devaient s'arrêter. La marée arrivait, les camions se succédaient, charriant les hautes cages de bois pleines de bourriches, que les chemins de fer apportent toutes chargées de l'Océan...¹.



Cette mise en situation des halles dans les premières pages du *Ventre de Paris* suggère plus qu'un décor. En quelques mots sont données les impressions que le spectateur de l'énorme ravitaillement alimentaire parisien pouvait ressentir dans le dernier tiers du XIX^e siècle. Profusion, que révèle l'encombrement ; fraîcheur des produits, qu'indiquent sacs mouillés et odeurs d'algues. Quoi de nouveau au fond ? La marée n'est-elle pas toujours arrivée à Paris ? Sans doute, mais la vitesse d'acheminement n'était plus la même qu'aux siècles précédents, les quantités livrées aux gares ne cessaient d'augmenter, son emploi sur les tables, qu'elles fussent celles de la restauration en vogue ou celles de la bourgeoisie gourmande, trouvait plus de facilité, le choix des consommateurs s'élargissait. Les chemins de fer ont transformé le luxe des produits de la mer en ressource culinaire supplémentaire. Le rôle des trains de marée devait en souligner l'importance potentielle sur une grande échelle spatiale au moins jusqu'aux années 1950.

1- Émile Zola, *Le Ventre de Paris*, Paris, Édition Fasquelle - Le Livre de Poche, 1984, p. 34.

D'un exemple on peut faire une généralité et discerner les multiples effets du trafic ferroviaire des produits alimentaires. Plusieurs travaux de François Caron ont démontré toute la richesse d'une approche centrée sur les nombreux enjeux de l'acheminement des produits. Il en a rappelé la diversité dans son *Histoire des chemins de fer* : tarification, prix agricoles, dynamisation des trafics, liens avec l'économie régionale². Il faut continuer d'explorer ce chemin en poussant jusqu'aux pratiques alimentaires des consommateurs dans une histoire de la culture matérielle tirée par les problématiques de l'innovation et de la construction sociale des techniques.

Livrer des marchandises fraîches aux citadins en réduisant les temps de transport contribuait à accroître l'offre de nourriture. Le chemin de fer a bien été au cœur d'une révolution alimentaire structurelle. Il a engendré toutes les techniques permettant un acheminement rapide des denrées périssables, par les itinéraires assurant les principaux flux (marché de Paris et éventuellement son rôle de réexpédition), puis par des envois plus fractionnés vers des villes de moindre taille. Le transport ferroviaire a amplifié la diversification des produits consommés. Il a participé à la libération des contraintes saisonnières, en facilitant l'essor des cultures primeurs dont l'origine tient autant à des saveurs appréciées qu'à la possibilité de réduire l'écart entre deux récoltes. Les champs de pommes de terre conquis à proximité des gares ont ainsi stimulé l'expédition des fameux tubercules nouveaux comme l'extension du réseau PLM a favorisé le succès des salades de Provence ou des fruits du Vaucluse.

Des innovations techniques ont également bouleversé les modes de conditionnement, souvent à l'initiative des compagnies, qu'il s'agisse de préconisations pour créer des emballages particuliers ou simplement de la conception de wagons répondant mieux à des transports de masse et au transport de produits exigeant une réfrigération constante. Concevoir des emballages appropriés pour préserver la qualité des produits ou rendre leur empilement plus pratique répondait en effet à des exigences commerciales croissantes. Rappelons que les compagnies organisèrent souvent des concours d'emballages. Après 1946, il existait à la SNCF un laboratoire de recherche spécialisé sur les emballages. Toute une réglementation des expéditions a accompagné ce mouvement. Normes nouvelles des calibrages, contrôle des cargaisons pour garantir les provenances ont été de longs apprentissages. Prenons en pour preuve les images d'Épinal imprimées dans les années 1900 qui dénoncent les falsifications alimentaires. Sur l'une d'elles, consacrée au beurre, on peut observer que la fraude se fait pour

2- Notamment dans : François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome premier, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 390, 566-572 et tome second, 1883-1937, *ibid.*, 2005, p. 204, 249, 277-280, 377-387, 767.

une part dans les gares où les pots de grès sont soudainement ennoblis de la mention « beurre d'Isigny » alors qu'ils n'arrivent pas du tout de Normandie !

Encourager les expéditions par une politique tarifaire adéquate ouvrait aussi de nouveaux marchés, renforçait des trafics qu'il fallait préserver de concurrences nouvelles. Le rôle discriminant de la tarification en faveur de certaines expéditions ou au profit de trajets spécifiques doit être rappelé. Les tarifs appliqués aux produits frais, notamment agricoles, sont créés à l'initiative des compagnies laissant peu de marge de négociations aux producteurs isolés. S'inspirant de l'exemple allemand, les compagnies ont favorisé la naissance de la profession de groupeur, capable de ramasser avec une certaine régularité un tonnage correspondant à un ou à plusieurs wagons dans un délai donné. Dès lors, l'expéditeur (ou parfois le grossiste en ville) devient le bénéficiaire des avantages tarifaires. Le producteur se satisfait, lui, de voir s'ouvrir de nouveaux marchés.

De ce point de vue, la mise en œuvre de trains spéciaux comme celui des primeurs du PLM a modifié profondément l'approvisionnement parisien. Mais cette stimulation des trafics était un tout. Elle s'appuyait sur un effort de propagande agricole par la création de services spécifiques au PO en 1903, au PLM en 1912, sur le réseau du Midi en 1919. Des voyages d'étude, la distribution de plants, des concours arboricoles, des congrès fruitiers et maraîchers ont complété localement cette action. En fait, de la réunion de congrès à la diffusion d'une propagande qualitative, de l'encouragement aux producteurs à la mise en œuvre de stations de recherche, les compagnies ferroviaires jouèrent un rôle moteur dont les effets en bout de chaîne affectaient le registre alimentaire des habitants des villes.

Enfin, ultime conséquence avant que le consommateur n'en ajoute de nouvelles par la composition même de ses repas, ce sont les quantités livrées qui ont pu atteindre des seuils inconnus auparavant et qui ont ainsi développé l'importance des marchés au bénéfice des acheteurs. Les premières expéditions des plaines du Vaucluse vers les marchés de Lyon et de Saint-Étienne ont lieu en 1865 pour les légumes (navets, carottes, raves), vers le marché de Paris au début des années 1890 pour les fraises de Carpentras. Ces acheminements sont d'abord une performance technique, saluée par la presse. Les tonnages croissent progressivement. Mais ce n'est qu'au terme d'une évolution de plusieurs années qu'un produit est vraiment offert à une masse significative de consommateurs. Pour une part, ceci est lié aux techniques ferroviaires. Les wagons de marchandises agricoles et alimentaires spécifiques – wagon foudre, wagon à lait, wagon isotherme, réfrigérant, frigorifique, wagon à bestiaux – ont favorisé la rationalisation des expéditions et le passage à des volumes

importants. On peut rappeler que, en 1938, 68 % des fruits et légumes parvenus aux Halles de Paris étaient transportés par chemin de fer, comme 86 % de la marée ou 88 % du beurre. Approvisionner les villes depuis des points d'expédition de plus en plus éloignés, à des vitesses et des fréquences d'arrivage qui assuraient une satisfaction régulière des besoins du marché, constitua une évolution essentielle. Celle-ci a contribué à développer les productions locales, assurées de trouver des débouchés croissants, tout en condamnant d'autres foyers agricoles. Ce fut le cas typique du beurre charentais d'Échiré à partir des années 1900³, comme auparavant des fromages de Normandie depuis le Second Empire. Une spécialisation territoriale des cultures et de l'élevage s'est ainsi renforcée qui a fait naître des concurrences. Dans le même temps, les villes se sont émancipées de leur approvisionnement local.

Arrêter l'analyse des effets du chemin de fer aux mutations des territoires agricoles ne donne qu'une vue partielle d'une transformation beaucoup plus considérable. Il y a place dans l'histoire de l'alimentation à s'interroger sur les modalités et la portée des chemins de fer comme acteurs de l'innovation alimentaire en ville. Si la dynamique est engagée, dès le milieu du XIX^e siècle et de manière encore plus décisive à la fin du siècle, elle semble s'être ralentie lorsque la concurrence routière puis l'essor de la grande distribution ont provoqué d'autres bouleversements au cours des Trente Glorieuses. Mais il y a bien un intervalle, des années 1860 aux années 1950, qui constitue un terrain privilégié pour croiser histoire des chemins de fer et celle des comportements alimentaires. Les problématiques sont nombreuses et l'historiographie ferroviaire n'est pas démunie sur cette approche.

Dans une note préparatoire à la journée d'étude dont nous présentons ici les actes, Maurice Wolkowitsch nous a rappelé l'importance des travaux déjà conduits dans ce domaine. Il convient de souligner une nouvelle fois l'apport essentiel des thèses que les géographes ont soutenues au début du XX^e siècle sur l'évolution économique et sociale du monde agricole⁴. Après les

3- Eric Kocher-Marbeuf, « La recherche perpétuelle de l'excellence au travail : l'exemple des fondateurs de la coopérative laitière d'Echiré (1894-1914) », in Dominique Barjot (dir.), *Le Travail à l'époque contemporaine*, Paris, CTHS, 2005, p. 359-382.

4- Albert Demangeon, *La Plaine picarde, Picardie, Artois, Cambresis, Beauvaisis*, 1905 ; Raoul Blanchard, *La Flandre. Étude de géographie de la plaine flamande, en France, Belgique et Hollande*, 1906 ; René Musset, *Le Bas Maine*, 1917 ; Daniel Faucher, *Plaines et bassins du Rhône moyen entre Bas-Dauphiné et Provence. Étude géographique*, 1927 ; André Allix, *L'Oisans, étude géographique*, 1929 ; André Meynier, Ségalas, Levezou, *Châtaigneraie, étude géographique*, 1931 ; Jules Blache, *Les Massifs de la Grande-Chartreuse et du Vercors*, 1931 ; Roger Dion, *Le Val de Loire : étude de géographie régionale*, 1933 ; Pierre George, *La Région du bas Rhône : étude de géographie régionale*, 1936 ; Paul Marres, *Les Grands Causses : étude de géographie physique et humaine*, 1935.

thèses de géographie régionale, d'autres thèses en portant spécifiquement sur le chemin de fer ont abordé les flux d'approvisionnement alimentaire⁵. Il ne serait pas inutile de reprendre les *Annales de géographie* dans leur ensemble car elles sont un réservoir d'études locales très utiles pour développer notre propos⁶. On peut s'appuyer également sur les nombreux articles que des ingénieurs publiaient dans des revues générales : *Revue des Deux-Mondes*, *Revue de Paris*, *Revue politique et parlementaire* et, bien sûr, la *Revue générale des chemins de fer*.

La journée d'étude intitulée « Approvisionnement ferroviaire et pratiques alimentaires des citadins » qui fait l'objet de cette livraison de la *Revue d'histoire des chemins de fer* a été organisée le 15 mai 2009 à l'université François-Rabelais à Tours. En collaboration avec l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, cette réunion s'est inscrite à la fois dans le cadre du programme scientifique 2008-2013 de l'AHICF et dans l'un des axes de recherche du CeRMAHVA consacré à l'histoire et aux cultures de l'alimentation⁷. Elle entre dans le champ d'une histoire des innovations alimentaires⁸. Elle trace quelques pistes de réflexion pour développer des sujets de recherche nouveaux. Il faut signaler que, si l'angle d'approche est un peu différent, plusieurs colloques de l'AHICF ont déjà permis d'aborder les questions du transport de produits alimentaires⁹.

5- Notamment : René Clozier, *La Gare du Nord*, 1942 ; Raymonde Caralp-Landon, *Les Chemins de fer dans le Massif central*, 1959 ; Maurice Wolkowitsch, *L'Économie régionale des transports dans le Centre et le Centre-Ouest de la France*, 1960 ; Robert Marconis, *Midi-Pyrénées XIX^e-XX^e siècles. Transport-Espace-Société*, 1986 ; Dominique Audet-Perrier, « L'Implantation du chemin de fer en Charente et ses conséquences économiques et sociales, 1836-1883 », 1994. Il faut également relire les pages documentées de Christophe Bouneau, « Un exemple de structure régionale de trafic : les principaux courants de transport de la Compagnie du Midi » dans *Entre David et Goliath. La dynamique des réseaux régionaux. Réseaux ferroviaires, réseaux électriques et régionalisation économique en France du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle*, Pessac, MSHA, 2008, p. 149-155.

6- Par exemple : Suzanne Demangeon, « L'approvisionnement de Paris en fruits et légumes », *Annales de Géographie*, n° 206, XXXVII^e année (15 mars 1928), p. 97-121.

7- CeRMAHVA : Centre de recherche sur les Mondes Anciens, l'Histoire de la Ville et l'Alimentation, EA 4247, université François-Rabelais, Tours.

8- Un champ très vaste dont on trouvera quelques esquisses dans : Jean-Pierre Williot et Alain Drouard (dir.), *Histoire des innovations alimentaires, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2007, 302 p., préface d'Alberto Capatti.

9- Paul Claval (dir.), « Les Chemins de fer, l'espace et la société en France », Actes du premier colloque de l'AHICF (Paris, 18-19 mai 1988), *Revue d'histoire des chemins de fer hors série*, n° 1, 1989 ; Paul Claval et Maurice Wolkowitsch (dir.), « Les transports par fer et leurs clientèles », Actes du deuxième colloque de l'AHICF (10-11 octobre 1990), *Revue d'histoire des chemins de fer hors série*, n° 3 (juin 1992) ; « Politiques commerciales des chemins de fer », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 9 (automne 1993) ; Maurice Wolkowitsch (dir.), « Le chemin de fer à la conquête des campagnes,

La première partie de la journée, présidée par Christophe Bouneau, a porté sur les voies qu'il convient d'emprunter pour croiser l'histoire des chemins de fer et l'histoire de l'alimentation. La seconde partie, sous la présidence de Nicolas Marty, a permis de saisir la chaîne ferroviaire du producteur au consommateur dans son ensemble. Au total huit communications ont été présentées. Le quarante et unième numéro de la *Revue d'histoire des chemins de fer* reprend ces présentations auxquelles nous avons ajouté deux articles, leurs auteurs n'ayant pu en donner la version orale lors de la journée. Au total, le tour d'horizon proposé ne prétend pas épuiser le sujet. Il ouvre des voies en se limitant cette fois-ci essentiellement aux trafics de produits alimentaires.

Il a d'abord semblé aux organisateurs que les riches fonds du Centre des Archives historiques de la SNCF au Mans pouvaient faire l'objet d'une présentation spécifique afin d'encourager les recherches dans des perspectives renouvelées¹⁰. Notre intention est autant d'intéresser de jeunes étudiants à l'histoire ferroviaire que d'élargir le spectre des études conduites par les chercheurs en histoire de l'alimentation. La diversité des documents peut étayer plusieurs sujets. Comme le montre Laurence Bour, les brochures commerciales des compagnies et les fiches de tarification renseignent sur les produits transportés ; les archives du Secrétariat du conseil d'administration laissent mesurer les flux et les logistiques, notamment celles qui placent les gares-marchés et la chaîne frigorifique au cœur du système d'acheminement. Nombre de sources imprimées et de périodiques conservés au Mans apportent une connaissance détaillée des procédures réglementaires sur les conditions de transport, l'avarie étant en soi un sujet passionnant puisqu'elle provoque plusieurs innovations, de la technique d'emballage à la contrainte juridique, garantie essentielle des bonnes fins commerciales. Par ces sources, une histoire de la normalisation des conditionnements alimentaires est accessible. On peut aussi y puiser pour traiter de l'histoire du travail en général et des pénibilités des manutentions

(suite de la note 5) L'aménagement du territoire par les réseaux dits « secondaires » en France, histoire et patrimoine, 1865-2001 », Actes du neuvième colloque de l'AHICF (Châteauroux, 6-8 septembre 2001), *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 24-25 (printemps-automne 2001) ; Maurice Wolkowitsch, « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 30 (printemps 2004).

10- Nous tenons à cet égard à remercier très chaleureusement Henri Zuber qui s'emploie à la direction du SARDO-SNCF avec son équipe, au Mans et à Paris, à procurer aux chercheurs intéressés tout le soutien possible dans leurs travaux. Rappelons que, sur les mêmes thématiques, la bibliothèque de l'AHICF (9 rue du Château Landon, 75010 Paris, contact@ahicf.com), celle du Fonds Cheminot (Service du Livre et des Bibliothèques. Cheminot CCE. 140 rue de Bercy, 75012 Paris. Contact : msvergeade@ccecheminots.com) et le Centre de documentation de la SNCF (45 rue de Londres, 75008 Paris. Contact : Documentation.sg@sncf.fr) offrent des ressources multiples, notamment de collections de périodiques ferroviaires.

en particulier. Histoire des techniques est par exemple celle de l'emploi des palettes, en apparence assez pointue mais qui déborde largement sur l'organisation spatiale du transport.

Les actes sont articulés sur trois approches différentes qui balayent l'itinéraire des produits. Il s'agit d'abord d'étudier les relations que les compagnies ferroviaires ont entretenues avec les producteurs agricoles ou les éleveurs, tout à l'amont de la chaîne alimentaire, pour stimuler ou capturer les trafics. Michèle Merger ouvre d'emblée le regard par une mise en perspective depuis l'Italie. Les compagnies ferroviaires ont appliqué des politiques commerciales que l'on retrouve dans le cas français : système de tarification visant à favoriser le transport des produits agricoles – notamment le très spécial « petite vitesse accélérée » –, mise en œuvre de trains spéciaux parcourant la péninsule du Sud au Nord, à l'exemple du Bari-Bologne instauré en 1898, ou saisonniers comme le Bologne-Chiasso en 1905. Le trafic ainsi créé a renforcé la spécialisation agricole de l'Italie méridionale. Par les exportations croissantes, la typicité de produits alimentaires italiens aujourd'hui identifiés comme les bases d'une diète méditerranéenne a pu conquérir les marchés. En dépit de réticences d'exploitation, de la structure même du réseau dont 80 % des lignes ne comportaient qu'une seule voie à la fin du XIX^e siècle, l'exemple donné dans cette communication démontre parfaitement la constitution d'une chaîne alimentaire.

Georges Ribeill s'interroge sur l'efficacité des moyens déployés par les services agricoles des compagnies françaises dans l'arsenal de ces stratégies commerciales bien mises en évidence, de la tarification à l'emballage. Tous les services datent du début du XX^e siècle lorsque la valeur ajoutée des denrées périssables devint un enjeu de transports rapides et lointains. En fait, derrière les principes d'exploitation, l'image du consommateur qu'il convient de rendre captif se dessine : ce qui explique la variété des actions dont les conséquences sont toutes lisibles dans l'assiette du citoyen. Les voyages d'instruction des agriculteurs croisent les pratiques régionales et insistent sur les variétés à cultiver ou à élever les plus rentables, aux dépens, écrit l'auteur, de goûts locaux parfois plus estimables. Les congrès préconisent des méthodes agricoles nouvelles et des choix dictés par le calendrier des marchés. On saisit donc ici comment le chemin de fer est devenu un moyen de sélectionner en amont les produits qui ont constitué le menu du citoyen, du melon à la tomate, du raisin juteux aux variétés à grains fermes.

C'est une autre histoire que rappellent Laurent Rieutort et Philippe Moustier. Les auteurs révisent la vision classique de la transhumance et de ses conséquences en choisissant le cas de l'engraissement des agneaux en Provence. S'ils déplorent les lacunes archivistiques des compagnies ferroviaires, ils les

compensent grâce aux sources produites par les services vétérinaires, à une analyse statistique détaillée et au recours aux témoignages, ceux des écrivains comme ceux des cheminots. On n'a certes pas fini de souligner l'importance de la mémoire collectée pour comprendre, au-delà d'une corporation, les modifications structurelles de la société par la vision des territoires et des modes de vie que relatent les témoignages. La transhumance par voie de fer n'est pas majoritaire mais elle peut prendre ponctuellement une grande importance et s'affirme de la fin du XIX^e siècle à la fin de la décennie 1950. Elle s'explique, disent les auteurs, par des prix de transport avantageux, que mettent à profit les plus grands éleveurs, et par les montagnes éloignées qu'elle permet d'atteindre. Le chemin de fer autorise en fin de compte une rotation rapide en estive et des modalités de transhumance multiples. Mais ces pratiques cessent dès que la concurrence du camion se fait plus efficace, plus souple et plus adaptable à toutes les circonstances locales. L'épisode ferroviaire n'en reste pas moins une étape mobilisant des jeux d'acteurs complexes, entre herbassiers, éleveurs et montagnards. On peut s'interroger ensuite sur celle-ci en termes de bien-être des bêtes, de spécialisation régionale (à l'instar de l'agneau de Sisteron toujours réputé) et finalement de qualité des viandes offertes au consommateur.

Une deuxième partie des actes traite de l'approvisionnement des villes par le chemin de fer. Situé en aval du flux de transport, le point d'observation permet d'appréhender les questions techniques et logistiques qui sous-tendent la croissance des arrivages alimentaires à partir du Second Empire. Elisabeth Philipp met l'accent sur le pôle d'entrée des animaux destinés à la consommation parisienne : les abattoirs de La Villette inaugurés en 1867 et surtout la gare de Paris-Bestiaux. Leur rôle n'est pas seulement à lire en termes de rationalisation de l'organisation de la boucherie et de la substitution d'échelle que permettait le remplacement de Sceaux et Poissy, les anciens marchés, par un établissement spécialisé au nord de Paris. Bien que la corporation n'ait pas d'emblée accepté ce bouleversement, La Villette s'imposa grâce à sa desserte ferroviaire, d'autant plus que l'installation était couplée au marché proche de Paris-Bestiaux. Le désenclavement des élevages régionaux, les délais raccourcis d'acheminement du bétail, la présentation à l'achat de tous les types de bétail sans distinction de jours ou de saisons, l'amaigrissement moindre des bêtes après leur voyage étaient autant de facteurs déclarés comme des indices satisfaisants de la modernité ferroviaire. Mais il faut se garder d'une vision trop optimiste des contemporains. D'une part le chemin de fer n'évite pas des conditions de transport parfois extrêmement pénibles pour le bétail, parqué en attente, acheminé avec lenteur et souvent oppressé dans les wagons, et, d'autre part, toutes les catégories d'animaux n'empruntaient pas cette voie comme le

démontrent les statistiques présentées par l'auteur. Il n'en reste pas moins que le chemin de fer a provoqué l'accroissement des livraisons de viande sur le marché parisien au moins jusqu'aux années 1930 et a maintenu le rôle de La Villette comme marché de redistribution vers les régions.

Bruno Carrière évoque un autre maillon des réseaux ferroviaires : celui, essentiel, du transport frigorifique. On sait la transformation capitale qu'induit la mise en place d'une chaîne du froid sur l'approvisionnement urbain et, curieusement, le démarrage assez lent de cette infrastructure en France en dépit de quelques tentatives limitées avant la Première Guerre mondiale. L'innovation a tardé en France. Elle ne porte vraiment ses fruits qu'au cours de l'Entre-deux-guerres et plus encore lorsque les différentes entreprises de transport frigorifique fusionnent dans la STEF en 1940. Tous les acteurs sont présentés ici : ceux de l'agroalimentaire, notamment les précurseurs que furent les laiteries coopératives ; les compagnies ferroviaires ; les expéditeurs ; les sociétés spécialisées dans le transport frigorifique ; les institutions corporatives comme l'Association française du froid. À nouveau, il convient de souligner le rôle dynamique qu'ont joué les chemins de fer. L'auteur détaille précisément les effets de la stratégie déployée par les Chemins de fer de l'État qui drainent les productions de Vendée, des Charentes, du Poitou, de Touraine. Le gain est quantitatif en termes de marché grâce à la collecte dilatée sur plusieurs territoires, qualitatif également car l'expédition en Grande Vitesse garantit la fraîcheur des produits. Là encore ce sont les enjeux tarifaires qui ont engendré – ou retardé – le développement d'un ravitaillement permettant au consommateur éloigné des lieux de production de connaître en fin de compte des goûts nouveaux (langouste fraîche, beurre non salé, asperges de printemps) ou d'éprouver de nouvelles facilités culinaires grâce à la conservation de produits dans un calendrier pluri saisonnier. Mais cette histoire n'est pas seulement celle du goût qui dicte des pratiques alimentaires. Elle est aussi celle de la relation complexe entre expéditeurs et marché, indépendamment de la volonté des consommateurs. Elle est une histoire des techniques dont les modalités ressortissent à la seule description des différents types de wagons. Elle est enfin une histoire du territoire et de ses infrastructures qui pèsent sur l'alimentation.

Le cas de l'Alsace fait percoler ces différents thèmes dans l'étude que livre Joël Forthoffer. La brasserie fournit un exemple pertinent de la conquête d'un marché dans la seconde moitié du XIX^e siècle et l'enjeu que les concurrences entre fournisseurs peuvent reporter sur les pratiques des citadins. La bière alsacienne qui trouve le débouché parisien et conforte dans la capitale un goût différent des brasseries allemandes accompagne la promotion de produits caractéristiques. Les établissements qui servent à Paris la bière alsacienne

proposent tout autant les choucroutes et les pâtés de foie gras. Sans la tarification des Chemins de fer de l'Est et la requête de trains spéciaux par les brasseurs pour livrer dans les meilleures conditions le marché parisien, le flux aurait-il eu cette importance ?

La troisième partie tente de saisir comment les pratiques alimentaires ont pu être modifiées à cause ou grâce aux chemins de fer. Sylvain Leteux fournit l'occasion de revenir sur la consommation de viande à Paris. Il remarque, directement sur notre sujet, que le chemin de fer a favorisé après les années 1860 une répartition différente des lieux d'engraissement du bétail et ouvert le marché parisien à des provenances d'élevage – donc à des natures de viande et des goûts différents – plus rares auparavant. Il a facilité une forme de régulation des prix appuyée sur une élasticité supérieure des arrivages. Bien que les salaisons vendues aient eu tendance à augmenter, là aussi par l'expansion des moyens de transport, la viande restait un indice de l'aisance des ménages ; la variété, une mesure gastronomique. Si la contrainte de la guerre provoque une plus grande consommation de viande congelée, dès 1919 sa consommation chute et le transport du bétail, ou celui des carcasses dont l'essor date de la multiplication des abattoirs régionaux, reprend aussitôt. En fin de compte la consommation de viande progresse – on le savait – mais de manière très nette à Paris, en quantité et en qualité si l'on s'en tient par exemple à la fréquence de l'ailou sur les tables. Ainsi que l'écrit l'auteur, le chemin de fer agit comme accélérateur de tendances à long terme.

La situation de la société laitière Maggi durant l'Entre-deux-guerres, que présente Nicolas Delbaere, témoigne de l'amélioration globale des rations alimentaires sous l'influence des chemins de fer. La description donne l'idée d'une structure d'approvisionnement du marché parisien très organisée. Les laiteries sont implantées à dessein à proximité des gares. Le bassin de collecte du lait s'étend au-delà de la centaine de kilomètres pour atteindre un volume rentable. L'emploi progressif de wagons spécifiques garantit une meilleure hygiène du lait transporté. Au total, une économie laitière et ferroviaire est articulée dans les années 1920. Mais bien des défauts persistent, condamnant à terme ce mode de ravitaillement : dépotage, pertes de lait, inadaptation des wagons aux fluctuations de la collecte. Le bénéfice du consommateur n'a pas été négligeable pour autant lorsqu'il s'agissait avant tout de disposer de lait. La question était ancienne. Déjà, en 1846, Jules Petiet, ingénieur en chef de l'exploitation du Chemin de fer du Nord, concevait un système plus efficace de collecte du lait pour répondre aux propositions de remplissage des wagons¹¹.

11- Jean-Pierre Williot, *Jules Petiet (1813-1871). Un grand ingénieur du XIX^e siècle*, Paris, Delcambre, 2006, p. 257.

Par le jeu des propositions de communications, c'est surtout le ravitaillement du grand marché parisien qu'il est possible de renseigner un peu plus ici. Mais la problématique mériterait d'être revue dans une autre configuration géographique, celle des régions de départ des produits, pour mieux saisir les effets du trafic ferroviaire à longue et à courte distance dans l'organisation spatiale de la production alimentaire et les flux intrarégionaux qui ont pu en résulter. Le lecteur ne manquera pas de remarquer également toute la difficulté à appréhender le consommateur dans son quotidien. Les communications présentées le saisissent au vol plus qu'elles ne scrutent ses habitudes alimentaires. C'était un pari scientifique. Nous sommes sur le gué que l'on franchira en s'attachant encore plus à coupler le chemin de fer et l'alimentation dans un seule histoire commune. Comme nous le suggérait Maurice Wolkowitsch, le chemin de fer n'a pu peser de façon décisive sur le comportement alimentaire des citadins qu'après avoir réalisé des progrès dans des domaines très différents, l'emploi d'un matériel adapté, l'organisation de l'acheminement des denrées en améliorant les divers délais à prendre en compte qui s'ajoutent au temps passé pour aller d'un lieu de production à un lieu de consommation. Le problème est devenu d'autant plus aigu que des villes toujours plus nombreuses devaient être atteintes. Les services commerciaux ont dû lutter au sein des compagnies pour obtenir des améliorations, par exemple la durée d'ouverture de certaines gares, même la nuit à certaines saisons. Une analyse de l'évolution, dans le temps, des délais montrerait les progrès réalisés.