

L'approvisionnement de Paris en viande et la logistique ferroviaire, le cas des abattoirs de La Villette, 1867-1974

*Supplying meat for Paris and railway logistics: the case of the slaughte rhouses
at La Villette, 1867-1967*

Elisabeth Philipp



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1170>

DOI : 10.4000/rhcf.1170

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 30 avril 2010

Pagination : 113-141

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Elisabeth Philipp, « L'approvisionnement de Paris en viande et la logistique ferroviaire, le cas des abattoirs de La Villette, 1867-1974 », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 41 | 2010, mis en ligne le 30 avril 2012, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1170> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1170>

L'approvisionnement de Paris en viande et la logistique ferroviaire, le cas des abattoirs de La Villette, 1867-1974



Le marché aux bestiaux et les abattoirs de La Villette ont ouvert leurs portes en 1867 sous l'autorité du baron Haussmann¹ qui jugea cette réalisation comme l'une des plus considérables effectuée sous son administration. En effet, en reliant le complexe commercial et industriel à la voie ferrée, il avait mis en place un dispositif moderne qui permettait de prévoir l'approvisionnement de Paris, sur plusieurs jours, en bêtes de boucherie et en viande, et d'éviter les nombreux transbordements de bestiaux et de carcasses qui existaient alors dans la ville. Il mettait à profit non seulement un travail d'enquête amorcé en 1852² en lui donnant un caractère plus décisif, mais il utilisait également tout l'arsenal juridique antérieur à son arrivée au poste de préfet de la Seine en 1853. Et ce fut sous un régime juridique d'entrepôt que « ce vaste

1- Georges Eugène Haussmann, *Mémoires du Baron Haussmann*, Paris, Victor Havard, 1890-1893, trois vol., t. 3, *Grands travaux de Paris*, p. 560-561. Les abattoirs ont droit à à peine plus d'une page.

2- Archives de la préfecture de Police de Paris (désormais : APP) DB 377. *Rapport de la commission instituée pour l'examen des questions relatives à l'établissement d'un abattoir unique sur les terrains de La Villette, à la concession de cet abattoir et du marché aux bestiaux, à l'institution des facteurs dans les marchés en gros de Paris*, Paris, Imprimerie impériale, 1861. Mise en place d'une commission d'enquête en 1852 sur les marchés obligatoires qui s'est traduite par plusieurs rapports annuels (de 1855 à 1858) publiés en 1861.

établissement » fut construit. Cependant, Haussmann dut revoir et actualiser plusieurs des aspects abordés et résoudre leurs difficultés d'application pour assurer le succès de l'entreprise : réunir en un seul lieu les différentes activités du commerce de la viande, réaliser une opération immobilière au nord de Paris, mettre en place un mode de gestion original et faire appliquer un certain nombre de règles propres à ce type d'établissement. Aussi est-ce avec une certaine prudence, doublée d'une réelle détermination, qu'Haussmann spatialise les activités du commerce de la boucherie parisienne.

Au début du XIX^e siècle, les bouchers parisiens abattaient le bétail destiné à la consommation, dans des « tueries » contiguës aux étaux (boutiques) ou établies dans leur voisinage immédiat. La capitale comptait alors quelque 150 tueries particulières et 500 étaux de boucherie. Sous Louis XV déjà, la Prévôté des marchands s'était insurgée contre cette pratique, mais, faute d'argent, n'avait pu les regrouper à la périphérie de la ville ainsi qu'elle en avait émis l'intention. Aussi les Parisiens continuèrent-ils à être confrontés quotidiennement aux problèmes d'une cohabitation jugée chaque jour plus néfaste. « Le sang, écrit Louis Mercier dans son *Tableau de Paris* (1781-1788), ruisselle dans les rues, il se caille sous vos pieds et vos souliers sont rougis [...]. Quelquefois, le bœuf, étourdi de coups et non terrassé, brise ses liens et, furieux, s'échappe de l'ancre du trépas, il fuit ses bourreaux et frappe tous ceux qu'il rencontre [...]. Des femmes, des enfants qui se trouvent sur son passage sont blessés, et les bouchers qui courent après la victime échappée sont aussi dangereux dans leur course brutale que l'animal que guident la douleur et la rage (1). » Pour remédier à cette situation, Napoléon I^{er} décida la suppression des tueries et l'établissement de cinq abattoirs publics disposés à l'extrémité des quartiers périphériques – Montmartre, Ménilmontant, Roule sur la rive droite ; Grenelle et Villejuif sur la rive gauche (décrets des 9 février et 19 juillet 1810). Suspendus en 1813, en raison du mauvais état des finances, les travaux furent repris deux ans plus tard à l'initiative de Louis XVIII et les abattoirs ouverts simultanément le 15 septembre 1818. L'annexion à la ville de Paris des communes comprises dans l'enceinte des fortifications (1859) amena à la capitale trois nouveaux abattoirs : La Villette (dans l'ancien village), Belleville, Château Landon (rive droite) et Les Fourneaux (rive gauche). Un renfort appréciable au moment où le gouvernement s'était prononcé pour la liberté de la boucherie (décret du 24 février 1858), mesure qui eut pour effet d'accroître le nombre des bouchers parisiens, passé de 387 en 1818 à 662 en 1856 et à un peu plus de 1 200 en 1861. Moment choisi aussi par le baron Haussmann pour promouvoir un projet visant au regroupement des abattoirs

et à la création d'un marché aux bestiaux en un site unique, La Villette. Ce dernier marché était destiné à relayer ceux de Poissy et de Sceaux. Autrefois, il était en effet défendu aux bouchers d'introduire dans la capitale du bétail qui n'avait pas été acheté sur l'un ou l'autre de ces deux marchés officiels (2). Une obligation que le développement des chemins de fer avait rendue quelque peu anachronique. Avis partagé par le préfet de la Seine, Berger : « Je crois, écrivait-il dès 1851, que les marchés de Sceaux et de Poissy ont fait leur temps ; on ne comprend pas que les bestiaux qui arrivent du centre de la France et qui débarquent à Choisy soient transportés à Sceaux pour revenir à Paris s'ils sont vendus, ou reconduits de Sceaux à Poissy, s'ils n'ont pas été vendus le premier jour, et, enfin, revenir à Paris pour y être abattus (3). »

(1) Ernest Thomas, *Le Marché aux bestiaux de La Villette et les abattoirs de la ville de Paris. Guide historique et pratique de l'approvisionneur, de l'acheteur, et des employés attachés aux divers services de cette partie spéciale de l'alimentation de Paris*, Paris, Librairie agricole de la maison rustique, 1873, p. 21.

(2) Ernest Thomas, *op. cit.*, p. 11. Le marché de Sceaux se tenait le lundi, celui de Poissy le jeudi, ce qui explique le mouvement des bestiaux d'un marché à l'autre.

(3) En fait, outre Poissy et Sceaux, il existaient trois autres marchés : Bernardins, La Chapelle et Saint-Germain. Tous étaient ouverts à la vente des bovins, ceux de Poissy et de Sceaux ajoutant à leurs fonctions celle des ovins, La Chapelle et de Saint-Germain celle des porcs.

Réunir marché et abattoirs dans Paris

Jusque dans les années 1850, il était fait obligation aux bouchers de la capitale – ou à leurs intermédiaires, les chevillards – d'acquérir les animaux destinés à la consommation des Parisiens dans l'un des deux marchés aux bestiaux de Poissy et de Sceaux et de les conduire à pied jusqu'à l'un des abattoirs de la ville (voir encadré). L'idée de centraliser à Paris, en un lieu unique, la vente et l'abattage de ce bétail est tout à la fois la cause et la conséquence de la suppression de cette contrainte en 1858³. Un projet qui entre aussi dans les vues du baron Haussmann qui préside à la modernisation de Paris. Ce sont précisément

3- En établissant la liberté du commerce de boucherie, le décret condamne de fait les marchés obligatoires de Poissy et de Sceaux. Il met fin également à la Caisse de Poissy qui servait d'intermédiaire entre les bouchers et des forains en versant à ces derniers le prix d'achat des bestiaux, à charge pour les premiers de le lui rembourser. L'une des fonctions principales de la caisse était de faire l'avance aux bouchers de tout ou partie des sommes engagées, moyennant bien sûr un intérêt qui commençait à jouer au-delà d'un délai défini. Une autre de ses fonctions était de prélever au profit de la ville de Paris une taxe sur toutes les ventes. Voir Sylvain Leteux, « 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*, n° 74 (1^{er} trimestre 2005), p. 49-78.

ses services qui chargent une commission de se prononcer sur la pertinence de cette démarche. Mais si un consensus se fait rapidement autour du marché aux bestiaux, il n'en est pas de même pour les abattoirs.

Le marché aux bestiaux

Dans l'air depuis 1842⁴, l'idée de déplacer le marché de Poissy dans Paris intra-muros se renforce avec les progrès du rail, dont les ramifications en province laissent entrevoir chaque jour davantage l'intérêt d'un acheminement rapide et direct du bétail sur la capitale. Est ainsi mise en lumière l'incongruité de continuer à conduire les troupeaux à pied depuis Poissy et Sceaux. Les conclusions de deux enquêtes menées en juillet 1856, l'une à Poissy⁵, l'autre à Sceaux⁶, suffisent d'ailleurs à prouver que la distance qui sépare les deux marchés des abattoirs de Paris était éprouvante pour les troupeaux au point d'entraîner un amaigrissement quasi systématique des bêtes. Pour celles issues de Poissy, on observe ainsi des variations de poids allant de 12 à 38 kg (tabl. 1). La perte était bien moindre pour le bétail en provenance de Sceaux, la différence résultant d'un temps de parcours inférieur de six heures et demie.

Tableau 1. Perte de poids des animaux entre Poissy et les abattoirs

Races	Poids au kg à Poissy	Poids au kg à l'abattage	Différence de poids	Proportion par tête en %
Maraîchine	732	720	12	1,63
	715	695	20	2,80
	620	590	30	4,83
	645	620	25	3,87
Normande	870	845	25	2,87
	800	772	28	3,50
	845	815	30	3,55
	755	732	23	3,04
	870	832	38	4,36
Mancelle	473	455	18	3,80
	510	495	15	2,94
	490	475	15	3,06

4- Narcisse Noël, *Poissy et son histoire*, Cercle d'études historiques et archéologiques de Poissy, 1978, p. 191.

5- *Procès-verbaux des délibérations de la Commission administrative chargée de l'examen des questions relatives aux marchés à bestiaux servant à l'approvisionnement de Paris*, Paris, Préfecture du département de la Seine, 1857, Annexes 1, rapport du 17 juillet 1856, p. 41.

6- *Ibid.*, 21 juillet 1856.

Interrogés en 1857, les marchands de bestiaux ne s'opposent pas au projet de marché unique à Paris. Mieux, ils y voient l'opportunité de doubler la capacité offerte par ceux de Poissy et de Sceaux⁷. Ils ambitionnent ainsi d'y vendre chaque semaine 5 000 bœufs, 40 000 moutons et 4 000 veaux et demandent à cet effet une multiplication des préaux, lices, bouvieries, bergeries, abreuvoirs, parcs de comptage nécessaires à leur commerce, soit une surface globale de plus de cinq hectares et demi.

En dépit de quelques combats d'arrière-garde – les élus de Poissy et de Sceaux, les premiers en particulier, avaient espéré maintenir les marchés malgré les incertitudes⁸ – le marché unique fait l'unanimité. C'est du moins l'impression que laisse le rapport final de la commission publié en 1861 : « Tout le monde s'est trouvé à peu près d'accord pour approuver l'établissement d'un grand marché sous les murs de Paris et pour considérer cette création comme la conséquence prévue et en quelque sorte nécessaire du changement qui s'est introduit dans le mode d'arrivage des bestiaux, par suite du développement des voies ferrées. Économie de temps, réduction du prix de transport, suppression du double trajet entre les marchés de Poissy et de Sceaux qui fatigue le bétail et multiplie pour le commerce des chances de perte, accès du marché mis à la portée d'un grand nombre de bouchers de Paris que l'impossibilité de s'absenter longtemps contraint aujourd'hui à s'en tenir éloignés : tels sont les avantages généraux et considérables que, dans le double intérêt des producteurs et de la consommation, l'administration et le public espèrent de l'institution d'un grand marché à bestiaux sous les murs de la capitale⁹. »

Les abattoirs

Cette même commission repousse par contre la création d'abattoirs uniques : « Nous n'hésitons pas à affirmer que le projet de centraliser les abattoirs a rencontré une appréciation toute contraire à celle du marché¹⁰. » Les intérêts de la boucherie étaient clairement restitués, notamment le refus de voir se développer le monopole des bouchers en gros. La suppression, en février 1858, du Syndicat de la boucherie de Paris (héritier de l'ancienne corporation des bouchers) avait laissé espérer au baron Haussmann une issue favorable. Mais si les élus parisiens répondent finalement de façon positive à sa demande

7- *Procès-verbaux*, 1857. Ces attentes répondaient à l'évolution du marché qui ne pouvait s'étendre plus qu'il ne l'avait fait les années précédentes : en 1850, il ne pouvait contenir que 2 000 bœufs, 6 000 moutons et 900 veaux, au pire 1 000 de plus pour chaque bête. Cf. Narcisse Noël, p. 189.

8- Narcisse Noël, *op. cit.*, p. 190.

9- APP DB 377, rapport cité, p. 25.

10- *Ibid.*, p. 25.

d'établir intra-muros un marché unique et un grand abattoir, ils prennent soin de ne pas se prononcer sur la question de l'importance à donner à ce dernier. En fait, la liberté de la boucherie n'a fait que renforcer l'opposition à l'idée d'un abattoir unique, la profession vivant très mal la perte de ses privilèges¹¹.

Hausmann essaie bien encore d'imposer son point de vue. Ainsi, en 1859, au lendemain de l'acquisition des terrains nécessaires à l'opération, il écrit : « Les abattoirs, qui naguère étaient contigus au mur, se trouvent aujourd'hui au milieu même de la ville, entourés d'habitations qui se pressent et se multiplient. Le passage constant des bestiaux, les émanations fétides que répandent les tueries et les fondoirs ne manquer[ont] pas de compromettre bientôt la sécurité des rues voisines et l'hygiène publique. Il est donc urgent de déplacer les abattoirs, et dès lors, pour mieux assurer l'approvisionnement, l'économie des frais de transport, le bon marché de la denrée, la facilité des opérations du commerce, il importe, en les réunissant en un seul établissement, de les rapprocher du marché aux bestiaux¹². » En vain.

La décision finale revient à la commission qui, après avoir longuement examinée le projet de centralisation des abattoirs « au triple point de vue du commerce de l'alimentation publique, de l'intérêt politique et de la salubrité », est unanime pour écarter l'idée d'un abattoir unique, même pour le service exclusif de la rive droite de la Seine comme retenue un moment à titre optionnel.

Emplacement et construction

Depuis 1857, des opérations foncières étaient en projet du côté de La Villette, tant pour le marché que pour les abattoirs¹³. Le choix du site de La Villette n'est pas surprenant. Ainsi que le confirment les statistiques et le recensement de 1861¹⁴, la population parisienne avait tendance depuis plusieurs décennies à se porter sur la rive droite. Les trois cinquièmes s'y

11- *Ibid.*, p. 27 : « la liberté de la boucherie a eu pour conséquence la multiplication des affaires mais a réduit du fait de la concurrence l'importance des affaires traitées par chacun d'entre eux », et : « Être 501 au lieu des 307... », par exemple.

12- Ernest Thomas, *Le Marché aux bestiaux de La Villette et les abattoirs de la ville de Paris. Guide historique et pratique de l'approvisionneur, de l'acheteur, et des employés attachés aux divers services de cette partie spéciale de l'alimentation de Paris*, Paris, Librairie agricole de la maison rustique, 1873, p. 40.

13- *Ibid.*, 1857. Projet de Lassus, architecte du gouvernement, projetant le marché sur les terrains où vont se lotir les abattoirs dans leur version définitive. Ce projet définit l'opération immobilière en cours qui se réalise deux ans plus tard par décret. Ce plan se trouve également dans une autre source d'archives : Archives de Paris (désormais : ADP) VM 26/3.

14- Toussaint Loua, *Atlas statistique de la population de Paris, 1801-1872*, Paris 1873, microfilm cote Bibliothèque administrative de la ville de Paris (BAVP) 1819.

étaient regroupés. Cette concentration avait déjà justifié la création de cinq abattoirs en 1818 et de cinq autres de 1848 à 1850. Le Nord-Est s'imposait donc comme le terrain d'accueil, sinon du marché, du moins du futur grand abattoir¹⁵. De fait, il est fait mention dès 1857 de 200 000 m² à acquérir à La Villette, terrain qui « permettrait de supprimer les deux abattoirs du Roule et de Montmartre » et de « livrer à la construction les terrains [ainsi libérés] dans des quartiers fort recherchés »¹⁶.

Ce terrain, Haussmann en fait état auprès des élus parisiens qui, par trois délibérations (19 novembre 1858, 14 janvier et 25 février 1859), décident qu'il y a lieu de faire déclarer d'utilité publique l'acquisition par la ville de l'emplacement initialement désigné et des surfaces complémentaires jugées nécessaires.

Le 6 avril 1859, un décret déclare d'utilité publique l'acquisition par la ville de Paris, « soit à l'amiable soit par voie d'expropriation, de tous les terrains et autres immeubles compris entre la rue Militaire intérieure, la rue de Flandre (route impériale n°2), le canal Saint-Denis, le dépotoir et la route d'Allemagne (route nationale n° 3) »¹⁷.

Le décret précède le choix définitif de l'emplacement des installations projetées et l'opération immobilière qui suit est en elle-même l'illustration de la politique de la ville qui favorisait les propriétaires et les spéculateurs¹⁸. L'espace décrit ci-dessus correspondait en effet à un certain nombre de lots appartenant dans leur grande majorité à un cercle de propriétaires, ceux qui se partageaient en quelque sorte le Nord-Est de Paris¹⁹. Autrement dit, dès l'instant où la recherche de terrains était amorcée et l'opération d'utilité publique lancée, il suffisait pour les spéculateurs d'acheter aux divers propriétaires les terrains en lanières²⁰ qui existaient alors aux confins de Paris et de les revendre à la ville en réalisant une plus-value.

15- ADP VM 26/3, mai 1857.

16- APP DB 377, rapport cité, p. 18, proposition de 1857, avec un plan dessiné par Lassus pour la spatialisation des fonctions de l'abattoir.

17- ADP 1338 W 1365.

18- Michel Carmona, *Haussmann*, Paris, Fayard, 2000, p. 207-211.

19- Elisabeth Philipp, *Une entreprise de son temps, la compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris*, Paris, Textuel, 2000. C'était la même famille, Hainguerlot, qui détenait la propriété des terrains avec leurs amis formant le conseil d'administration de la direction des canaux de Paris.

20- ADP 10653/285. Plans cadastraux de 1859. Documents reproduits en annexe (40-41) de la thèse d'Elisabeth Philipp, « L'approvisionnement de Paris en viande, entre marché, abattoirs et entrepôts, 1800-1970 », Paris, CNAM, École doctorale, 2004.

Hausmann justifie l'achat des terrains le 15 juin 1860 dans un mémoire adressé aux élus parisiens : « La ville de Paris avait depuis longtemps le projet de réunir et de ramener à ses portes les deux grands marchés qui l'approvisionnent encore aujourd'hui. Elle hésitait à joindre la dépense d'une entreprise si considérable à toutes celles dans lesquelles les grands travaux qu'elle poursuit l'ont engagée et ne voulait faire tout d'abord que l'acquisition des terrains. [Cependant], en raison de leur position exceptionnelle qui les rend favorables au projet, mais qui en éloigne la spéculation, les terrains pourraient être acquis à un prix ne dépassant pas sensiblement 10 francs le mètre, d'où il résulterait une dépense d'à peu près 2 millions de francs²¹. » Ils coûtèrent en définitive la somme de 8,5 millions de francs²².

Le coût de la construction des installations proprement dites est évalué à plus de 27 millions, somme sur laquelle viennent se greffer les 600 000 francs destinés à financer leur embranchement au chemin de fer de Petite Ceinture « qui rendra le marché et les abattoirs voisins de toutes les gares de Paris »²³. La loi du 3 août 1860 qui autorise la ville à émettre 287 618 obligations pour concourir aux dépenses nécessitées par la récente extension des limites de la ville (annexion de onze communes entières et treize fractions de communes) réserve 17 millions de francs à l'opération²⁴. « Cette dépense pourrait être compensée par la vente des terrains occupés par les abattoirs actuels même s'il est à craindre que ces terrains soient nécessaires pour d'autres établissements et ne deviennent même des occasions de dépenses nouvelles.²⁵ »

Les travaux commencent en septembre 1863 sous la direction de Louis-Adolphe Janvier, architecte, qui signe l'ensemble des plans du marché et des abattoirs²⁶.

La gestion du marché (régie intéressée) est attribuée par voie d'adjudication, le 20 janvier 1865, à L'Approvisionnement, société anonyme de crédit des halles et marchés de Paris²⁷. Les abattoirs, considérés du point de vue de

21- C'est une affirmation très contradictoire avec le décret d'utilité publique du 6 avril 1859.

22- APP DB 377, rapport cité, p. 48. C'est dire la plus-value qui s'est réalisée sur la vente des terrains.

23- *Ibid.*, p. 21.

24- *Eo. loc.*

25- *Ibid.*, p. 22. Ce fut le cas pour les abattoirs de Montmartre à la place desquels on construisit le lycée Rollin dès 1867 : cf. *Mémoires du Baron Haussmann*, t.3, p. 562-563.

26- *Ibid.*, p. 560-561. Selon Ernest Thomas (op. cit., p. 43), plans établis d'après les avant-projets de M. Baltard, architecte en chef de la ville de Paris.

27- Adjudication entérinée par un arrêté préfectoral du 3 février 1865. L'Approvisionnement, qui assure l'essentiel du financement de l'opération (les sommes sont remboursées par la ville en cinquante annuités portant intérêt), devient en 1869 la Société parisienne de crédit.

l'octroi comme un entrepôt pour les viandes et les suifs, sont directement gérés par la ville.

Les abattoirs, bien qu'encore incomplets, ouvrent les premiers, le 1^{er} janvier 1867. Ils sont suivis du marché le 21 octobre de la même année. Le canal de l'Ourcq marque la frontière entre les deux univers (fig. 1). Deux passages jetés sur le canal et exhausés de manière à ne pas gêner la navigation assurent leur jonction : « Pour relier les abattoirs au marché, il a été construit sur le canal de l'Ourcq deux ponts d'une largeur de 21 mètres avec deux rampes d'accès chacun. Ces ponts sont destinés au passage des voitures et des animaux qui se rendent directement du marché aux abattoirs.²⁸ »

La mise en exploitation des abattoirs de La Villette conduit à la fermeture progressive des anciennes tueries du Roule (1863), de Montmartre (1866), de Ménilmontant (1867), de La Villette (1868) et de Belleville (1869). En revanche, celle du marché se traduit par la fermeture immédiate des anciens centres de vente, exception faite de celui de Poissy temporairement maintenu.

La desserte ferroviaire

La grande nouveauté des lieux, ouverts l'année de l'Exposition universelle, réside autant dans l'importance et la modernité de leurs installations que dans leur desserte ferroviaire²⁹ (fig. 2). Depuis 1840, déjà, le chemin de fer avait favorisé l'arrivée des bestiaux sur les anciens marchés de Sceaux et de Poissy³⁰. Dix années plus tard, l'évolution des envois vers la capitale est significative du désenclavement des régions par la voie ferrée³¹. Ainsi, lorsque le marché de La Villette est mis en service, l'habitude était déjà admise d'envoyer les animaux par le rail³², mettant fin au temps des grandes migrations

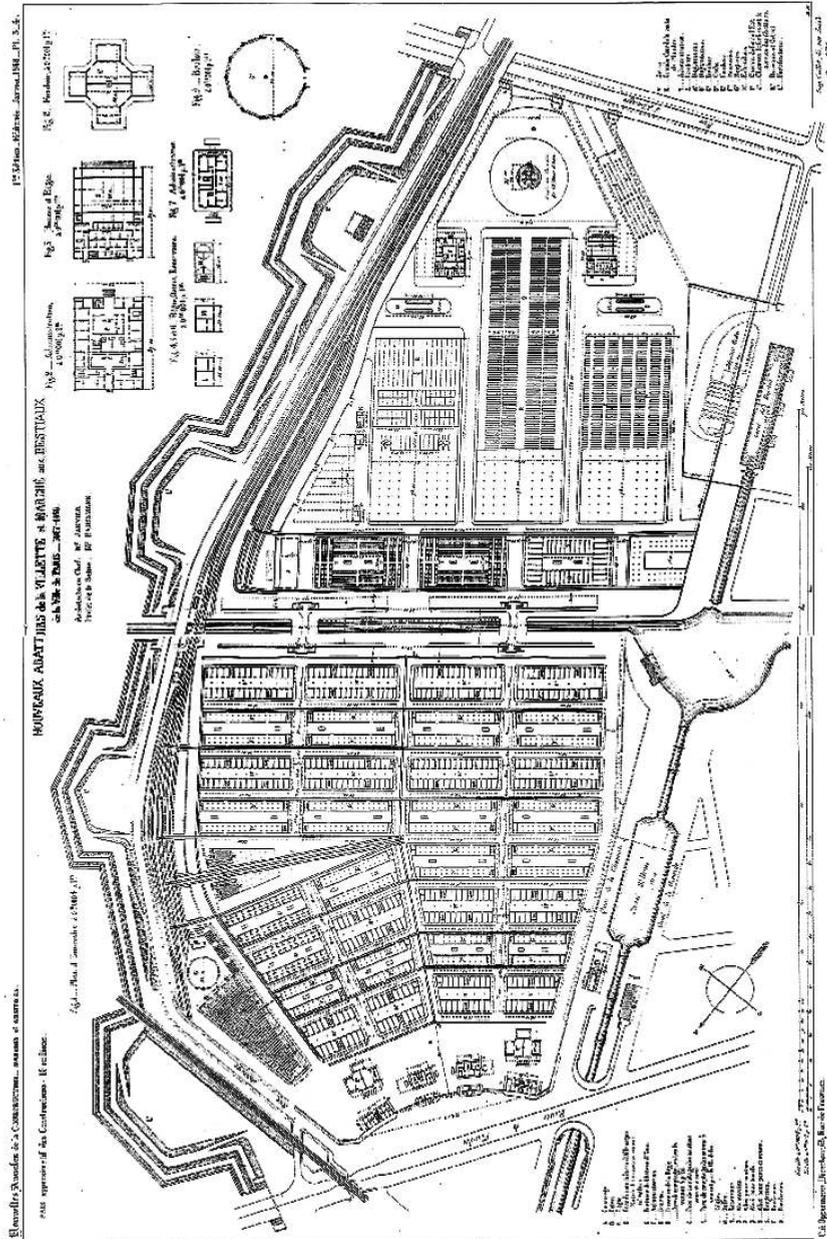
28- Ernest Thomas, *op. cit.*, p. 113.

29- Bruno Carrière, « Une enclave dans La Villette « Paris-Bestiaux » 1864-1974 (1) », *La Vie du rail*, n° 1994 (16 mai 1985), p. 45-47.

30- « La distance de Poissy à Paris, déjà rendue si insignifiante par le chemin de fer de Saint-Germain, sera réduite à rien (35 minutes de parcours) au commencement de 1843, par la mise en activité du chemin de fer de Rouen qui est actuellement en cours d'exécution et qui établit une station au cœur de Poissy, à quelques pas des marchés. » Archives de Poissy, registre des délibérations du conseil municipal, séance du 4 janvier 1842, p. 15.

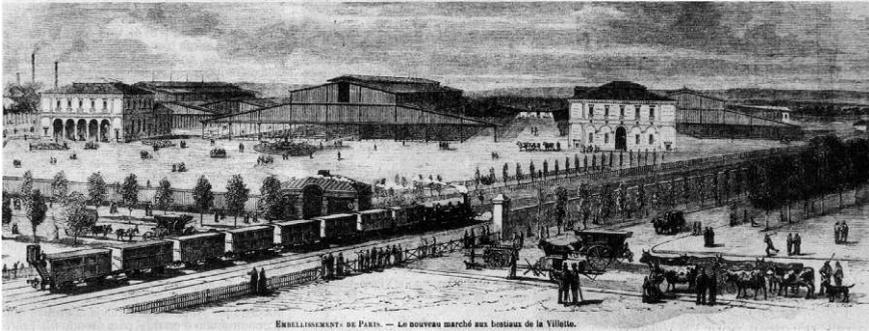
31- Elisabeth Philipp, thèse citée, première partie, chap. 2, cartes « Origines des animaux dans l'approvisionnement de Paris », établies pour toutes les espèces en 1812 et 1850.

32- BAVP 3414. *Enquête législative sur la production et la consommation de la viande de boucherie, ordonnée par les résolutions de l'Assemblée nationale des 13 et 21 janvier 1851*, Paris Imp. de l'Assemblée nationale, 1851, 3 vol. Annexes : « relevés des bêtes amenées sur les marchés par le chemin de fer », et Archives de Poissy, conseil municipal, 1847.



▲ Figure 1. Le plan des installations de La Villette publié par les *Annales de la construction* en 1868. Séparées par le canal de l'Ourcq, les parties haute (marché) et basse (abattoirs) sont mises en relation par trois ponts, dont un emprunté par le chemin de fer. Reste que la partie ferroviaire occupe ici une place sans commune mesure avec la réalité, notamment pour la desserte des abattoirs quasi inexistante avant le début des années 1890.

à pied du bétail vers la capitale³³. Non content de devenir le centre régional d’approvisionnement, le marché de La Villette allait être bientôt une référence nationale du fait de sa position au centre du réseau. Il pouvait ainsi répondre au triple objectif d’être un marché de première main³⁴, un marché de grossistes³⁵ et un marché de référence³⁶.



▲ Figure 2. Le marché aux bestiaux de La Villette en 1867. Au premier plan l’embranchement ferroviaire ouvert le 18 octobre. Établi à deux voies, il coupait à niveau la rue d’Allemagne (actuelle avenue Jean-Jaurès) apportant de nombreux désagréments à la circulation. *L’Univers illustré*, 1867.

La gare de Paris-Bestiaux

Déclaré d’utilité publique par décret du 19 octobre 1864, l’embranchement de Paris-Bestiaux avait fait l’objet d’une convention passée le 26 juillet précédent entre la ville et le Syndicat du chemin de fer de Petite Ceinture qui précisait les conditions de sa réalisation (cession des terrains par la ville, exécution des travaux par et aux frais du syndicat) et de son exploitation (la ville restait propriétaire des installations mais accordait la jouissance de leur exploitation au syndicat). Devant être livrés un an après la remise des terrains – chose faite le 16 juin 1866 –, les travaux avaient été adjugés un mois plus tard jour pour jour, avant même l’approbation du projet définitif prononcée le 29 août.

33- Avec le début de l’ère du transport organisé. Voir Xavier Philippe, *Le Transport d’animaux vivants*, Paris, Éd. Celse, 1998, p. 21.

34- ADP 1338W1365-1920. Rapport de l’Inspection du marché aux bestiaux au Directeur de l’approvisionnement général de Paris, 23 mars 1920. Ce rapport a pour objet la réglementation du marché aux bestiaux et l’établissement des cours ; il veut empêcher la pratique du regrat.

35- ADP 1338W1365-1920. Proposition d’Ambroise Rendu, conseiller municipal, relative à l’organisation des marchés des viandes et denrées à Paris, p. 6. Seuls les commissionnaires et les bouchers en gros ont droit de cité.

36- *Ibid.*, p. 8, « fait pour l’unification des prix de la viande ».



Établi à deux voies, l'embranchement se soude à la ligne de la Petite Ceinture en deux points situés l'un au nord, l'autre au sud de la station de Belleville-Villette, formant ainsi deux bretelles de raccordement. Dans leur parcours, les voies traversent, au moyen de deux viaducs et d'un pont métallique, les rues de Crimée, du Dépotoir, des Prés-Saint-Gervais (actuelle rue Petit), et, à niveau, les rues d'Hautpoul et d'Allemagne (avenue Jean-Jaurès). Elles aboutissent à deux gares distinctes destinées l'une aux besoins du marché (« Paris-Bestiaux »), l'autre à ceux des abattoirs (« Paris-Abattoirs »).

L'embranchement est livré à l'exploitation le 18 octobre 1867, date de livraison des premiers animaux destinés au marché, ouvert trois jours plus tard. La gare de Paris-Bestiaux s'amorce à hauteur du passage à niveau de la rue d'Allemagne et s'étend le long du boulevard Sérurier jusqu'au canal de l'Ourcq. Ses installations se limitent, jusqu'aux années 1930, à sept voies et trois quais : un quai de déchargement dit « de Pantin » (n° 3), un quai de chargement (n° 2) et un quai de désinfection (n° 1). La convention régissant l'exploitation de l'embranchement précise que les opérations de chargement et de déchargement incombaient à la Petite Ceinture, moyennant une redevance par tête de bétail (fig. 3).

◀ Figure 3
Schéma du raccordement et de la gare de Paris-Bestiaux. Atelier Abauzit / La Vie du rail, 1985, publié dans : Bruno Carrière, « Une enclave dans La Villette, "Paris-Bestiaux" (1864-1974) », *La Vie du rail*, n° 1994 (16 mai 1985), p. 45-47.

L'évolution des arrivées à La Villette de 1850 à 1860 montre l'impact rapide de l'utilisation du chemin de fer : progression de 8 % pour les veaux, de 50 % pour les moutons, de 56 % pour les bœufs³⁷ et de 105 % pour les porcs³⁸. Ces résultats reflètent aussi la volonté d'envoi vers La Villette.

La gare de Paris-Abattoirs

La gare de Paris-Abattoirs est établie dans le prolongement de la gare de Paris-Bestiaux, au-delà du canal de l'Ourcq. Le pont qui permet aux voies de franchir la voie d'eau établit une troisième jonction entre le marché et les abattoirs (fig. 4) : « Par un troisième pont construit à l'extrémité orientale du marché et sur le même canal, se trouve une communication facile et prompte du chemin de fer avec les abattoirs. Le tablier de ce pont est tout en fer et pèse de 30 à 40 000 kilogrammes. Placé au niveau des rails, il est mobile, se lève et se baisse au moyen d'un ingénieux appareil hydraulique faisant contrepoids selon que l'on veut livrer passage aux trains ou aux bestiaux³⁹. »



◀ Figure 4. Le pont levant établi en 1871 sur le canal de l'Ourcq mettait en relation les gares de Paris-Bestiaux et de Paris-Abattoirs. Démonté à la fin des années 1960, il devait faire place à un tunnel, creusé mais jamais utilisé. Carte postale, avant 1914. Archives La Vie du rail.

37- Selon *L'Enquête législative* de 1851, les arrivées de veaux en 1850 s'élevaient à 120 485 têtes, celles des bœufs à 183 340 têtes et celles des moutons à 949 528 têtes. D'après Robert de Massy, *Des halles et marchés et du commerce des objets de consommation, à Londres et à Paris*, Rapport à S. Exc. M. le ministre de l'Agriculture, du commerce et des Travaux publics, Paris, 1861, 2^e partie, 1862, p. 145, elles étaient en 1860 respectivement de 130 400, 287 364 et 1 417 815 têtes.

38- Les porcs n'étaient pas toujours comptés dans les statistiques. Ils appartenaient à la charcuterie. *L'Enquête législative* de 1851 donne le chiffre de 96 886 têtes en 1845 ; *l'Annuaire statistique de la Ville de Paris* (désormais : *ASVP*) de 1888 offre un récapitulatif sur plusieurs années, dont 199 181 têtes pour 1872, première évaluation citée. La forte évolution entre 1845 et 1872 (+ 105 %) s'explique par la capacité de cette viande à être conservée, mais surtout parce que, une fois cuite, elle permet une distribution de plats préparés froids accessibles aux ouvriers.

39- Ernest Thomas, *op. cit.*, p. 53.

Cette gare n'a cependant pas eu d'utilisation immédiate. Les rapports annexés aux assemblées générales annuelles du Syndicat de Petite Ceinture font état de cette situation. Ainsi, au début de 1869 : « Le pont levant du canal de l'Ourcq est en état de fonctionner, les voies de la gare des Abattoirs sont posées, et nous pourrions livrer cette gare à l'exploitation dès que l'avancement des travaux des Abattoirs le rendra nécessaire⁴⁰. » Ou encore, au début de 1870 : « Nous avons terminé complètement les travaux de l'embranchement du Marché aux bestiaux ; toutefois la gare des Abattoirs devra rester inachevée jusqu'à l'époque où la ville de Paris aura complété l'installation de cet établissement, et organisé ses services en vue des transports par chemin de fer⁴¹. » Et si la gare est finalement ouverte le 20 octobre 1871, c'est pour les besoins, non des abattoirs, mais de la Compagnie des magasins généraux qui a pris en location, à la préfecture de la Seine, les bâtiments destinés à la porcherie pour y installer une succursale de ses établissements du Pont-de-Flandre⁴². Ce n'est qu'à partir de 1874, après le retour de la porcherie à sa fonction première, que le pont levant sert au passage, outre quelques trains de service de la Ceinture, à la catégorie des animaux débarqués à Paris-Bestiaux et destinés à être conduits directement aux abattoirs sans passer par le marché⁴³.

En fait, après avoir fait naître de grandes espérances⁴⁴, la gare des abattoirs ne trouve son utilité qu'au début des années 1890 après la décision du gouvernement d'accepter l'importation en France de moutons vivants de

40- Syndicat du chemin de fer de Petite Ceinture, Rapport à l'assemblée générale ordinaire du 13 février 1869.

41- Syndicat du chemin de fer de Petite Ceinture, *ibid.*, 12 février 1870.

42- Syndicat du chemin de fer de Petite Ceinture, *ibid.*, 7 mars 1872.

43- ADP 1338W13645 et Ch. Carré, *La Suppression des octrois de la Ville de Paris*, Paris, Guillaumin, 1890, « Introductions directes des bestiaux dans les abattoirs de la Ville de Paris », p. 135. Ceux-ci échappaient au paiement du droit de place que payait chaque tête introduite sur le marché. Ce fut un problème récurrent qui ne trouva jamais de solution dans la mesure où les bouchers étaient libres depuis 1858 de pouvoir acheter sur d'autres marchés, la consigne étant de faire en sorte que Paris soit alimenté selon ses besoins. Cela entraînait en contradiction avec les règlements municipaux, d'autant que, comme le souligne Ch. Carré, l'habitude se propagea aux autres abattoirs : Grenelle, Villejuif, Fourneaux et, plus tard, Vaugirard.

44- « Quand on construisit les abattoirs, on vit les choses fort grandement. Dans la pensée des constructeurs, on devait, entre chaque bâtiment, faire courir une voie ferrée pour desservir toute l'exploitation, transporter la viande vivante et morte selon les besoins ; ces lignes transversales s'appuyaient sur la ligne de Ceinture dont elles dépendaient. Une grue fut même construite dans cette prévision, dépendant des abattoirs. Mais jamais ces lignes transversales ne furent construites. On y a renoncé. La gare édiflée est donc demeurée inutile. Et, jusqu'à présent, l'administration des chemins de fer s'en servait comme d'un hangar pour ses wagons », Labhart, « Le sanatorium de La Villette », *La Semaine vétérinaire*, 12 juillet 1890, p. 458.

provenance étrangère (d'abord interdite à la suite d'une épidémie de fièvre aphteuse), à la condition qu'ils soient directement adressés à La Villette en wagons plombés et strictement isolés des autres bêtes avant d'être vendus et abattus. Pour répondre à ces conditions, la ville fait ériger dans les emprises des abattoirs, le long de l'embranchement ferroviaire, un bâtiment adéquat désigné sous le nom de sanatorium ou lazaret. Inauguré le 1^{er} février 1892, il jouxte la gare de Paris-Abattoirs : « C'est sur toute la longueur de la ligne de Ceinture comprise dans l'abattoir qu'on doit construire un quai de débarquement où seront amenés les wagons chargés des moutons étrangers. Ce quai sera construit en pavés, soudés par du ciment, de manière à en isoler parfaitement la surface et à en permettra un soigneux nettoyage. La gare, inutilisée jusqu'à présent, servira de gare d'arrivée pour les convois. De cette façon, les animaux étrangers arriveront et débarqueront dans des conditions d'isolement absolues⁴⁵. » En deux ans et demi, un peu plus de 842 000 moutons transitent par cette gare, dont une dizaine seulement reconnus malades. Ils « sont reçus sur un quai spécial auquel les wagons accèdent par une courte voie entourées de barrières qui l'isolent exclusivement. Cette voie et ce quai ne servent à aucun autre usage »⁴⁶.

L'alimentation du marché et des abattoirs

L'afflux centralisé des animaux ayant révélé les insuffisances du règlement émis à l'ouverture du marché⁴⁷ à propos de l'appartenance, identité et origine des bêtes, de leurs arrivées à pied ou par rail, de leur destination immédiate (marchés ou abattoirs), il a fallu adopter le règlement et insérer des règles d'ordre sanitaire, commercial, fiscal, pour parvenir à réaliser l'objectif essentiel qui était l'unification des prix de la viande⁴⁸. Par ailleurs, cet afflux soulève le problème de la relation à l'animal comme être sensible qu'il faut apprendre à ménager, à conduire et à traiter avec respect⁴⁹. Le marché devient

45- *Ibid.*

46- Henri Sagnier, « Le sanatorium de La Villette », *La Semaine vétérinaire*, 13 mai 1894, p. 295. Seuls deux wagons pouvant être reçus simultanément, la longueur du quai est portée à 100 m en 1903.

47- ADP PER-310-1921. L'arrêté préfectoral du 10 octobre 1867 fixant les conditions d'entrées des animaux est rappelé et repris dans *L'Annuaire du syndicat de la Boucherie en gros de Paris* de 1921. Les quelques articles concernant le sujet en 1867 n'évoquent que l'ordre d'arrivée des bêtes à regrouper par type et par groupe.

48- APP DB 384. Jules Auffray, *Note complémentaire sur la proposition tendant au remaniement des droits du marché aux bestiaux de La Villette et à l'établissement d'un droit d'entrée*, conseil municipal de Paris, 1903. De même, Ambroise Rendu, *Proposition relative à la réglementation du marché de La Villette*, conseil municipal de Paris, 1918.

49- ADP PER 310-1891, p. 87. Arrêté du 27 juillet 1890 de la préfecture de Police portant sur

donc l'objet d'un règlement étoffé de nombreux articles qui précisent son fonctionnement et le droit⁵⁰. Les professionnels qui ont à traiter leurs affaires sur place doivent également répondre à une certaine éthique⁵¹ permettant la réalisation des objectifs généraux et de faire de La Villette « le critérium de la production des viandes de boucherie »⁵².

Héritier de marchés attractifs, le marché de La Villette rassemble chaque semaine des milliers d'animaux, acheminés par les moyens modernes de transport et redistribués selon un rythme encadré par deux ou trois cents professionnels⁵³. La gestion d'un tel espace, l'acheminement régulier des bêtes, les soins et les contrôles ne peuvent supposer qu'une organisation à caractère officiel pour favoriser et garantir l'authenticité des transactions.

Le principe est de faire passer tous les animaux par le marché. C'est là qu'est contrôlé l'état sanitaire des bêtes, que s'effectuent les ventes et que se décident les prix. Leur entrée dépend de deux facteurs propres à favoriser un approvisionnement régulier : le nombre de marchés et le mode de transport.

Plusieurs marchés en un

De 1867 à 1918⁵⁴ la réglementation autorise la tenue du marché tous les jours de la semaine, excepté le dimanche, et la vente simultanée de toutes les catégories d'animaux (fig. 5 et 6). Ce qui répond aux objectifs qui ont présidé au choix du regroupement des différents marchés : le développement de la consommation et de la production par une offre diversifiée et régulière de viande. La Villette rompt en cela avec la tradition des anciens marchés dont l'alternance des ouvertures assurait certes une quotidienneté de ventes, mais où bovins, ovins et porcs avaient chacun leur jour de présentation.

(suite de la note 49) la création d'un service spécial d'inspection sanitaire du marché. Les animaux qui ont subi des mauvais traitements sont repérés dès l'entrée du marché.

50- ADP PER 310-1888 à 1954. Chaque *Annuaire du syndicat de la boucherie en gros de Paris* apporte des précisions, notamment à partir de 1910, après l'épizootie difficile de 1906 et en vue surtout de la reconstruction de l'ensemble du complexe de La Villette qui se profile dès cette date.

51- ADP 1338W1215-1922. Note sur les commissionnaires et leur agrément.

52- ADP 1338W1365. F. Rollin, « Mouvement du marché de La Villette depuis 1889 », *Bulletin de la Société nationale d'agriculture de France*, séance du 25 juillet 1900. Il est démontré que le discours des chevillards qui justifiaient l'achat de bêtes vivantes à l'extérieur faute d'en trouver suffisamment à La Villette ne tenait pas, et que l'introduction directe de ces bêtes faussait le cours de la viande.

53- La liste des ouvriers travaillant pour le compte des commissionnaires, débarqueurs ou autres n'est pas connue, mais on peut estimer sans trop s'écarter de la réalité qu'ils étaient à peu près ce nombre, voire davantage, sur les plus gros marchés, et de façon intermittente.

54- ADP 1338W1215-1922. Marché aux bestiaux, historique, p. 7.



▲ Figure 5. Arrivée des porcs en gare de Paris-Bestiaux au début du siècle. L'opération était du ressort de l'influente corporation des « débarqueurs ». Carte postale.



▲ Figure 6. Exécutée en 1866 par Janvier, sur les plans de Baltard, la grande halle (halle aux bœufs) un jour de marché en 1960. EPPGHV / Fonds SEMVI.

Seule la desserte ferroviaire des lieux rend possible cette rupture avec le passé, le rail devenant le garant de la fréquence des arrivages et de leur régularité et, par suite, de la fin du cycle des ruptures saisonnières d'approvisionnement⁵⁵. Par ailleurs, fréquence et régularité des envois permettent la tenue de marchés attractifs dont l'écoulement des animaux est garanti par une clientèle *in situ*⁵⁶. Le rail est également synonyme de gain de temps – deux heures de voyage au lieu de sept à huit jours de parcours à pied depuis la Normandie par exemple – et d'économie de moyens : plus besoin de conducteurs chargés d'accompagner les bestiaux sur les routes, quelques « débarqueurs » à leur arrivée en gare suffisent désormais⁵⁷.

À partir de septembre 1918, le nombre de marchés intéressant toutes les catégories d'animaux est ramené à deux ventes par semaine les lundis et jeudis⁵⁸, les veaux et les porcs bénéficiant de deux sessions supplémentaires les mardis et vendredis.

Mais que les marchés soient quotidiens ou limités à des jours précis, le règlement reste strict. Les animaux doivent être enregistrés et présentés dans les halles au plus tard une heure avant le début des ventes. Les retards ne sont pas tolérés⁵⁹ et les animaux arrivés hors délai doivent attendre le prochain marché, source de frais supplémentaires pour les propriétaires soumis aux droits de séjour et d'abri. Le bon acheminement des animaux devient donc primordial pour éviter toute pénalisation.

Par la route ou par le rail

Parvenus à La Villette par la route ou par le rail, les bêtes sur pied sont dirigées soit sur le marché, soit sur les abattoirs. En repoussant toujours plus loin les limites des zones d'approvisionnement, la vitesse compensant la distance, le rail est devenu le maillon indispensable des expéditions sur Paris⁶⁰,

55- Elisabeth Philipp, these citée. Le tableau sur la composition des marchés en 1847 (première partie, chapitre les enjeux, la production) montre les ruptures saisonnières.

56- C'est la clientèle des chevillards et des commissionnaires.

57- Bizet, *op. cit.*, p. 120.

58- ADP 1338W1365. Lettre de la chambre syndicale des commissionnaires en bestiaux et marchands de 1897. Il semble que les herbagers de Normandie soient à l'origine de cette décision dans la mesure où ils décidaient eux-mêmes d'envoyer ou non leurs bêtes.

59- ADP PER 310-1921. Annuaire reprenant le règlement initial de 1869 ; l'art. 1, p. 37-38, expose les règles en cas d'arrivée en retard au marché.

60- Xavier Philippe, *op. cit.*, p. 22-23. Le mauvais état des routes participait à ce mouvement, les animaux étant de préférence conduits des fermes ou des foires régionales vers les gares qui formaient des convois dirigés alors vers Paris par étapes mais sans changement ni interruption.

même si souvent sujet à critique⁶¹. Cela est d'autant plus vrai que si la provenance des animaux reste en général régionale (région parisienne incluse), d'autres pays proches ou des colonies françaises, notamment l'Algérie⁶², sont aussi sollicités. Pour chaque destination (marché ou abattoirs), les animaux peuvent connaître trois ou quatre types de scénarios d'acheminement (tabl. 2).

Les quatre scénarios pour le marché

- Premier cas. Le bétail acheminé par le rail depuis la province est reçu dans les différentes gares terminus parisiennes puis aiguillé vers la gare de Paris-Bestiaux afin d'être présenté dans les halles pour la vente. Tous les bovins (taureaux, bœufs, vaches) arrivent de cette manière⁶³.

- Deuxième cas. Parvenu jusqu'aux terminus parisiens des grandes lignes, le bétail est pris en charge par des voitures hippomobiles (plus tard par des camions) et conduit aux parcs de comptage avant de gagner les halles. Ceci est une règle surtout pour les veaux et les porcs⁶⁴.

- Troisième cas. Il concerne le bétail déjà parqué dans les enclos voisins (à Pantin ou au Pré Saint-Gervais) ou provenant des vacheries de Paris (nourrisseurs)⁶⁵. Leur livraison s'effectue à pied. C'est surtout le cas des moutons, mais aussi des vaches laitières vendues par les nourrisseurs de Paris ou de banlieue⁶⁶. Tous entrent par la porte d'Allemagne (Pantin) et rejoignent les parcs de comptage avant d'entrer dans les halles.

- Quatrième cas. Il intéresse essentiellement les moutons arrivant en wagons plombés de pays étrangers qui, dirigés depuis les gares terminus sur Paris-Bestiaux, sont reçus au sanatorium les mardis et vendredis de 8 h à 16 h. Les bêtes sont vendues au sanatorium même⁶⁷.

61- ADP V2S/2-1906. « Le transport des animaux se fait dans des conditions défavorables, lentes et coûteuses. » Le congrès du Syndicat de la boucherie en gros de Paris prie le ministre des Travaux publics de faire abrégier les délais d'expédition et de transport des bêtes. Il demande « l'application d'un tarif unique pour les bêtes de boucherie de petite vitesse accélérée... »

62- ADP PER 310-1891, p. 305-307. Pour lutter contre les importations étrangères, allemandes et autrichiennes notamment, les chevillards interrogés sur les tarifs douaniers vantaient les mérites des colonies et souhaitaient commercer essentiellement avec elles.

63- Xavier Philippe, *op. cit.*, p. 22.

64- *Ibid.*, p. 22.

65- *ASVP* 1906, p. 223.

66- *ASVP* 1898, p. 321 : un marché spécifique avait été ouvert en 1885. *ASVP* 1906, p. 223 : cette année-là, 3 488 vaches laitières sont vendues.

67- ADP PER 310-1891, p. 92. Art. 1 de l'ordonnance de police du 12 décembre 1890 relative au sanatorium du marché. Outre les horaires, l'ordonnance énumère les étapes que suivent les moutons et les contraintes sanitaires que cela implique.

Tableau 2. Scénarios d'acheminement des animaux

Destination	Voies d'arrivée à La Villette	Provenance	Lieu d'arrivages sur Paris	Acheminement réglementaire	Lieux d'arrivée à La Villette	Direction	Destination
Scénarios							
Marché							
1	Ch. de fer	Régions	Gare terminus Paris	Ch. de fer de Ceinture	Gare du marché	Quais et parcs	Halles
2	Ch. de fer	Régions	Gare terminus Paris	Routes	Parcs de comptage		Halles
3	Portes	Villes proches	Parcs de Pantin ou Pré-Saint-Gervais	Routes	Parcs de comptage		Halles
4	Ch. de fer	étranger ou colonies	Gare terminus Paris	Ch. de fer de Ceinture	Gare du marché	Quais spéciaux	Sanatorium
Abattoirs							
1	Ch. de fer	Régions	Gare terminus Paris	Ch. de fer de Ceinture	Gare du marché	Halles du marché	Échaudoirs
2	Ch. de fer	Régions	Gare terminus Paris	Ch. de fer de Ceinture	Gare du marché	4 ^e rampe	Échaudoirs
3	Portes	Régions	Gare terminus Paris	Routes	Abattoirs		Échaudoirs
4	Ch. de fer	étranger ou colonies	Gare terminus Paris	Ch. de fer de Ceinture	Gare du marché	Gare abattoirs	Lazaret

Sources : Archives de la préfecture de Police de Paris, DB377, La Villette 1906, rapport d'Ernest Barillier sur la réfection des abattoirs de La Villette, p. 6-7 ; Archives de Paris, 1338W1215, historique du marché, p. 44.

Les quatre façons d'entrer aux abattoirs

- Premier cas, le plus courant. Le bétail est conduit depuis les halles du marché jusqu'aux abattoirs par les trois ponts lancés au-dessus du canal de l'Ourcq. Chacun est affecté à une catégorie précise d'animaux.

- Deuxième cas. Rendus à Paris-Bestiaux, le bétail emprunte directement le troisième pont (pont levant) pour rejoindre les abattoirs, sans passer par le marché. C'est ce qu'on appelle les introductions directes qui évitent le paiement des taxes du marché⁶⁸.

- Troisième cas. Le bétail rejoint les abattoirs à pied depuis les gares terminus en suivant un itinéraire imposé par la préfecture de Police. Il entre par la porte de Flandre et franchit les grilles de l'abattoir en direction des échaudoirs⁶⁹.

- Quatrième cas. Il concerne les moutons importés de l'étranger par wagons plombés. Reçus en gare de Paris-Abattoirs, ils sont dirigés sur le sanatorium pour y être vendus et abattus.

Les stratégies qui consistent à choisir un mode d'arrivage plutôt qu'un autre se justifient par la crainte d'un dysfonctionnement toujours possible dans l'acheminement des bêtes par le rail. Le stationnement prolongé des wagons dans les gares terminus parisiennes dans l'attente de leur regroupement et de leur envoi à La Villette est souvent dénoncé. Il se traduit, on l'a dit, par des retards à la présentation des animaux au marché et le paiement de frais supplémentaires⁷⁰. Au-delà de ces raisons légitimes, il existe un éventail de taxes qui freine l'emploi par les professionnels des dispositifs prévus et favorisent des choix individuels⁷¹. Celui, par exemple, de conduire directement les animaux aux échaudoirs sans passer par le marché permet de faire l'économie d'un conducteur et d'échapper aux droits d'abri et de place⁷².

68- ADP 1338W13645. Dossier des entrées directes. Lettre de la chambre syndicale des commissionnaires en bestiaux du 9 juillet 1897 au directeur des Affaires municipales à la préfecture de la Seine.

69- ADP 1338W1215. Dossier « renseignements divers », 1922, historique du marché, « introductions directes aux abattoirs de La Villette », p. 44.

70- ADP 1338W1365, Réunion à Caen du Syndicat des herbagers de la Normandie, du 17 avril 1903, à propos des entrées directes et des conséquences pour le marché.

71- Ch. Carré, *op. cit.*, p. 120-121 : taxes et droits perçus sur le marché. Et surtout ADP V2S/3, 4 et 5 : archives du Syndicat de la boucherie en gros de Paris relatives aux taxes et notamment à celles portant sur les transactions.

72- Ch. Carré, *op. cit.*, p. 135-136.

L'insuffisance des installations ferroviaires

La gare de Paris-Bestiaux reçoit tous les animaux expédiés par le rail, qu'ils soient destinés au marché ou aux abattoirs (à l'exception, comme on l'a dit, depuis 1892, des moutons étrangers voyageant en wagons plombés dirigés directement sur Paris-Abattoirs). Elle assure également les réexpéditions à la clôture des marchés.

Les bêtes sont en général admises la veille des marchés, ou le jour même si elles sont présentées dans les temps impartis. Acheminées depuis la province par convois complets ou par wagons isolés, elles transitent par les gares de regroupement de Pantin (Est), de Bercy (PLM), d'Ivry (PO) et des Batignolles (État) avant d'être redirigées sur La Villette par le chemin de fer de Petite Ceinture. Seuls les trains complets étant admis, les wagons isolés sont rassemblés à L'Évangile (Petite Ceinture)⁷³.

Les installations de Paris-Bestiaux – sept voies de garage et trois quais : deux pour le débarquement et la réexpédition (pouvant recevoir jusqu'à 24 wagons chacun) et un pour les opérations de désinfection (40 wagons) – se révèlent malheureusement vite insuffisantes. Leur saturation conduit à ouvrir la gare au service de nuit à l'automne 1898. La suspension de cette mesure en août 1914 et sa reconduction tacite au lendemain de l'armistice par la décision des débarqueurs d'interrompre leur travail entre 19 h le soir et 4 h le matin, font ressurgir les problèmes d'engorgement, les réseaux étant contraints de retenir jusqu'au lendemain les rames destinées au marché. Ce problème subsiste en dépit de la concession consentie par les débarqueurs de reprendre le travail à 3 h les jours de marché. En effet, le point crucial se situe moins le matin que le soir du fait du télescopage, dans les deux heures précédant la cessation du travail des débarqueurs, des convois adressés par les réseaux qui, pour des raisons à la fois commerciales et techniques, ne peuvent éviter la tranche horaire névralgique de la fin de l'après-midi. Lorsqu'on sait que les débarqueurs ne peuvent « traiter » guère plus de deux rames à l'heure, on comprend mieux l'ampleur du problème. Ainsi, le 17 septembre 1922, après être restée toute la journée sans recevoir un seul train, Paris-Bestiaux voit affluer sept rames entre 17 h 31 et 18 h 26, cinq autres étant annoncées. Cela dit, il n'est pas rare que la gare accueille jusqu'à trente trains en une seule journée.

Le Syndicat de Petite Ceinture doit faire face simultanément à la question épineuse de la suppression du passage à niveau de la rue d'Hautpoul et plus encore de celui de l'avenue Jean-Jaurès (anciennement rue d'Allemagne), très passante du fait de sa proximité avec la porte de Pantin, l'une des sorties

73- Après 1918, les réseaux furent invités à traiter eux-mêmes leurs wagons isolés.

importantes de la capitale. Outre les véhicules, l'avenue sert de passage obligé au bétail conduit à pied au marché. Aussi la présence de ce dernier passage à niveau est-elle unanimement condamnée. « Un anachronisme scandaleux », s'insurge le conseil d'arrondissement de Saint-Denis en 1922, qui poursuit : « Ces animaux se pressent aux abords du passage à niveau et occasionnent des encombrements qui deviennent, à certaines heures, pleins de difficultés et de périls. C'est souvent dans ces moments critiques qu'intervient la fermeture des barrières pour livrer passage aux trains de bestiaux et au retour des rames vides ou, ce qui est invraisemblable, aux manœuvres intérieures de la gare. Il n'existe pas de cas analogue dans toute la périphérie de Paris⁷⁴. » Il est vrai que, en 1925, le nombre de fermetures du passage à niveau entre 7 h et 19 h était de vingt les jours ordinaires et de trente les jours de marchés. La suppression du passage à niveau n'intervient cependant qu'en 1934 après le creusement d'un tunnel et la surélévation de l'avenue vers la porte de Pantin⁷⁵.

D'une façon plus générale, c'est l'ensemble des installations ferroviaires qui est bientôt critiqué, tant celles de l'embranchement (en 1904, déjà, la ville réclame un raccordement plus adapté) que celles des deux gares. En fait, les premières études d'un remaniement global, lancées dès 1908, n'aboutissent qu'en...1928⁷⁶. Le programme préconise la construction de sept quais (trois pour les arrivages, deux pour les expéditions, un pour la désinfection) d'une longueur de 300 m, susceptibles de recevoir jusqu'à quarante wagons, et d'un faisceau de cinq voies d'attente. La crise économique vient malheureusement contrarier sa réalisation, la préfecture de la Seine, en charge des travaux, décidant de freiner les chantiers et de revoir à la baisse les objectifs en ramenant de sept à cinq le nombre des quais et, surtout, en renonçant définitivement à la desserte des abattoirs⁷⁷.

74- Bruno Carrière, « Une enclave dans La Villette « Paris-Bestiaux » 1864-1974 (2) », *La Vie du rail*, n° 1995 (23 mai 1985), p. 39-41.

75- ADP D7S9 22-1893 : toute modification avait été rejetée depuis 1881 par le conseil municipal de Paris, puis à nouveau en 1891.

76- Opération à mener dans le cadre plus général d'une reconstruction complète des abattoirs décidée par une délibération du conseil municipal le 29 décembre 1906. Selon un rapport de l'époque, les abattoirs sont présentés comme « un établissement désuet, inconfortable, répondant mal aux besoins du commerce moderne et surtout conçu contrairement aux principes de l'hygiène, universellement reconnus aujourd'hui ». Gouriet, « Les projets de reconstruction de l'abattoir de La Villette, à Paris », *Le Génie civil*, 20 juin 1914, p. 155.

77- Les travaux sont menés à leur terme en 1939.

Les progrès de la route

L'essentiel des envois de la province vers la capitale se fait par le rail. Du moins jusqu'aux différentes gares parisiennes car, de là, une proportion de plus en plus importante d'animaux poursuit son chemin jusqu'à La Villette soit à pied, soit en voiture. Dans les *Annuaire statistiques de la Ville de Paris*, les locutions « par voies de terre » désignent souvent l'acheminement à pied et « par route » le transport en voiture.

Le recul du rail est dû à plusieurs raisons. Les deux principales sont l'adoption des premières bétailières à traction hippomobile dans les années 1900 et les problèmes d'exploitation rencontrés par la gare de Paris-Bestiaux au sortir de la Première Guerre mondiale. Est signalé la difficulté rencontrée par celle-ci à recevoir la totalité des convois adressés la veille des marchés par suite du refus des débarqueurs de travailler la nuit. Cette situation a pour effet non seulement de reporter certaines ventes à plus tard, mais aussi d'occasionner des frais supplémentaires (gîte et garde) pour les expéditeurs. Les travaux de remaniement des installations ferroviaires entrepris au début des années 1930 aggravent encore ce dysfonctionnement. En effet, par suite d'une diminution des capacités d'accueil de la gare imposée par les chantiers, la multiplication des garages en gare de Belleville-Villette, voire des stationnements sur les voies principales, conduit le Syndicat de Petite Ceinture à inviter les réseaux à interrompre l'envoi des convois de bestiaux à certaines heures de la journée et non plus seulement la nuit. Plus encore, il est entendu en 1928 qu'une partie des dépenses liées au remaniement serait supportée par les usagers pendant cinq ans sous la forme de surtaxes locales. Ces raisons cumulées font alors le bonheur d'un nouveau venu, le camion, particulièrement sur les trajets province-Paris, qui permet d'éviter les attentes liées au transit par les gares parisiennes et les frais de transfert jusqu'à La Villette. La part du rail dans les arrivages s'en ressent immédiatement, passant de 77,2 % en 1927 à 52,7 % en 1932⁷⁸.

Les porcs en train, les moutons à pied

L'utilisation du rail n'est pas la même selon la catégorie des animaux transportés. C'est ce que montre la comparaison du nombre des arrivages par rail par rapport à celui des arrivages globaux en 1890 (tabl. 3). Ainsi, 97 % des porcs empruntent le rail contre seulement 27 % des moutons.

78- Bruno Carrière, art. cit., (2), p. 40.

Tableau 3. Proportion d'arrivages par chemin de fer en 1890

	Chemin de fer	%	Total
Bœufs	221 958	78	283 516
Taureaux	12 507	84	14 816
Veaux	101 529	57	177 632
Moutons	283 511	27	1 052 633
Porcs	375 546	97	385 643

Source : *Annuaire statistique de la ville de Paris*, 1890, p. 340.

Ces différences de traitement s'expliquent par le fait que certains envois sont trop importants pour être transférés par la ligne de Ceinture. C'est notamment le cas pour les moutons qui, débarqués dans les gares de regroupement, sont conduits à pied jusqu'aux parcs voisins de La Villette avant d'entrer au marché par la porte de Pantin.

Les animaux plus fragiles comme les veaux et les porcs bénéficient de conditions de transport spécifiques. La moitié des veaux issus des régions proches de Paris est ainsi transportée jusqu'à La Villette en voitures hippomobiles, l'autre moitié, expédiée de régions plus éloignées, l'étant par le train.

Les taureaux, animaux puissants et dangereux⁷⁹, doivent pratiquement être acheminés en chemin de fer pour plus de sûreté, comme le sont les bœufs blancs réputés pour leur agressivité⁸⁰. Quant aux autres bœufs et vaches, ils sont les favoris de ce mode de transport qui permet de garder leur poids intact à l'arrivée (tabl. 4).

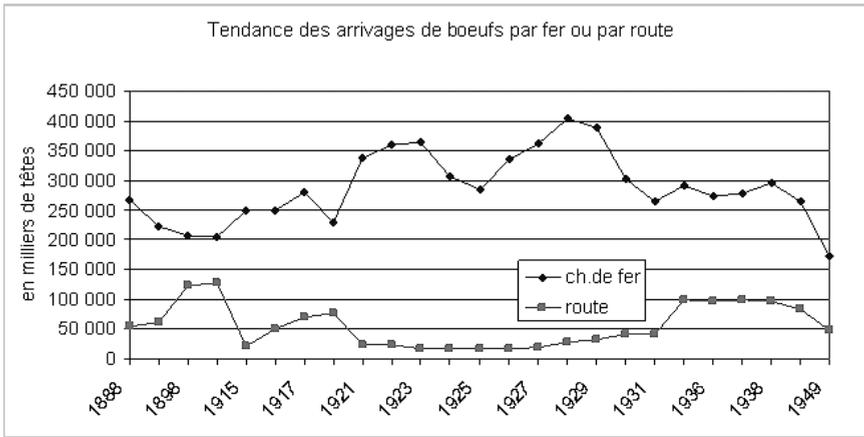
Ce sont les porcs qui, de loin, sont les plus nombreux à arriver directement au marché par le rail. Peu connaissent en effet les entrées à pied par les portes dans la mesure où certaines races sont prédisposées à mourir de crise cardiaque⁸¹.

79- ADP PER 310-1954. Ordonnance de police du 13 avril 1927 concernant le marché aux bestiaux, art. 23 : « Les taureaux ou tout autre animal reconnu dangereux ne peuvent être conduits qu'attachés par une chaîne ou par un double et solide lien, soit sur une voiture, soit sur un seul rang derrière une voiture. »

80- Entretien avec Emile, le bouvier, 1884, A 78, fonds Maison de La Villette.

81- Xavier Philippe, *Le Transport d'animaux vivants*, Paris, Ed. Celse, 1998, p. 31-32, origine du stress.

Tableau 4. Répartition modale des arrivages de bœufs à La Villette, 1888-1949



Lorsqu'ils sont acheminés à pied, les animaux suivent un chemin défini par une ordonnance⁸². En règle générale, ils longent les boulevards des Maréchaux. Les bêtes arrivant en gare de Grenelle (Javel), par exemple, suivent cette voie par le sud jusqu'au boulevard Macdonald. Celles débarquées à la gare de Bercy gagnent les boulevards extérieurs par la rue Gabriel-Lamé, la place de Lachambeaudie, la rue de Dijon et le quai de Bercy pour rejoindre La Villette par le boulevard Poniatowski. L'Ouest de Paris est à l'abri de cette circulation⁸³.

Le bétail doit circuler sur la chaussée, les trottoirs lui étant interdits. Il doit être conduit en petits groupes (bandes) accompagnés et encadrés par un ou deux conducteurs et un chien. Les moutons forment les bandes les plus importantes en nombre, celles des bovins étant limitées à une trentaine de têtes. Vaches et bœufs circulent en bandes distinctes. Les taureaux sont amenés par deux derrière une voiture et solidement attachés. Les veaux et les porcs sont chargés sur des bétailières. En cela, cet acheminement ne diffère pas du mode ancien de conduite des animaux⁸⁴.

82- ADP PER 310-1921, p. 39. Ordonnance de police du 9 déc. 1907 relative à la circulation et à la conduite des troupeaux de bestiaux dans Paris. ADP PER 310-1954, p. 161-162.

83- ADP PER 310-1921, p. 39. Ordonnance de 1907.

84- ADP PER-1903. Ordonnance de police du 20 août 1879, chap. I (dispositions concernant les animaux de boucherie et de charcuterie), art. III (nombre d'animaux). Les bœufs doivent être séparés des vaches, regroupés par 25 (un bouvier et un chien) ou 40 (deux bouviers et deux chiens). Les moutons peuvent former des bandes allant jusqu'à 100 têtes (un conducteur et un chien), 300 par dérogation. Les taureaux et les veaux sont acheminés en voiture, debout. Animaux et voitures doivent être conduits au pas.

À partir de 1929, il est interdit de faire circuler les animaux à pied dans Paris⁸⁵. Après une ultime apparition dans les rues au cours de la dernière guerre par manque de bétailières⁸⁶, ils disparaissent définitivement du paysage urbain dès la reprise de l'activité économique et le transport systématique par camion depuis les gares.

Les réexpéditions

Les animaux sur pied acheminés sur La Villette, que ce soit par le rail ou par la route, ne sont pas tous abattus sur place (tabl. 5). Après avoir été vendus, beaucoup sont réexpédiés soit dans des parcs voisins où ils faisaient l'objet de nouvelles transactions⁸⁷, soit dans d'autres régions pour y être engraisés et abattus. Un certain nombre était conduit dans d'autres abattoirs de la ville⁸⁸. Ainsi, jusqu'à l'ouverture de Vaugirard en 1898, appelé à devenir le second abattoir de Paris, le marché de La Villette continue à fournir les abattoirs de Grenelle, des Fourneaux et de Villejuif, les bêtes repartant avec un certificat de visite du vétérinaire⁸⁹. Plus globalement, on constate, pour la période étudiée, que seule la moitié des bovins, veaux et moutons ont été abattus à La Villette, et un tiers uniquement des porcs⁹⁰. En 1920, par exemple, les réexpéditions du bétail pour la province et l'étranger représentent près de 46 % pour les bovins, 47 % pour les veaux, 20 % pour les moutons⁹¹ ; la proportion est encore plus grande pour les porcs dont 62 % sont redirigés vers les abattoirs périphériques – La Nationale à Aubervilliers, par exemple – ou les abattoirs de Vaugirard qui, en 1952, abat 91 % des porcs arrivés en introductions directes, alors que 10 % seulement venaient de La Villette⁹².

85- ADP PER 310-1935, p. 137.

86- Témoignages photographiques, agence Reuter, Roger-Viollet.

87- *ASVP*, 1898, p. 439, réexpéditions.

88- Vers celui de Vaugirard exclusivement à partir de 1898. Ce nouvel abattoir recevait aussi des animaux directement des gares environnantes.

89- ADP PER 310-1921.

90- D'après les chiffres donnés par les *ASVP* entre 1898 et 1959.

91- La destination des trains de réexpéditions ou de lieux n'est pas connue, mais les arrivées d'animaux sur le marché en provenance de départements du Nord-Est autrefois déficients en animaux de boucherie seraient le signe des échanges fructueux entre La Villette et les régions (Cf. carte de 1956 en annexe de E. Philipp, thèse citée).

92- *ASVP* 1952, p. 647. En raison sans doute de la proximité de la gare Montparnasse, porte de l'Ouest de la France où se concentrait l'élevage des porcs. La carte de 1956 en annexe de ma thèse montre les départements producteurs (Annexes. Documents 77).

Tableau 5. Proportion d'animaux destinés aux abattoirs de La Villette parmi le bétail acheminé au marché, 1898-1923

	Bovins	Veaux	Moutons	Porcs
1898	61 %	69 %	63 %	40 %
1908	58 %	62 %	69 %	39 %
1920	54 %	52 %	80 %	38 %
1923	58 %	51 %	74 %	39 %

Source : calculs d'après les chiffres proposés par l'*Annuaire statistique de la ville de Paris* aux années indiquées.

LA FIN DE LA VILLETTE

Si le rail a joué un rôle essentiel pour le marché, il n'en a pas été de même pour les abattoirs. La gare prévue initialement n'a rempli son rôle qu'à partir de 1892 et, encore, de façon très limitée puisque elle fut utilisée pour la seule réception des convois de moutons d'origine étrangère expédiés en wagons plombés. Quant au transport des carcasses depuis les abattoirs, il se faisait toujours par la route à l'aide, d'abord de voitures à chevaux, puis, dès les années 1930, de camions propriété de sociétés de transport. La décision, arrêtée en 1959, de doter La Villette un marché d'intérêt national de la viande (avec abattoirs et frigorifiques) appelé, avec Rungis, à suppléer la disparition des Halles centrales de Paris aurait pu changer la donne(1). Un accord passé avec la SNCF prévoyait, en effet, la desserte par fer (deux voies à quai d'une capacité de quarante wagons à établir au rez-de-chaussée des nouveaux frigorifiques et un faisceau de réception de trois voies) du futur complexe. La suspension des chantiers, décidée en 1970 en dépit de l'avancement du programme général (une inauguration partielle avait eu lieu un an plus tôt), laissa sans utilité le faisceau de réception établi parallèlement à celui du marché aux bestiaux et surtout le tunnel dont le creusement sous le canal de l'Ourcq, en remplacement du pont levant, venait tout juste de s'achever. L'aspiration au développement local en réaction aux pratiques dirigistes de l'aménagement du territoire des années 1960 et le dépassement des budgets initiaux avaient fini par avoir raison et du marché et des abattoirs de La Villette qui, par décision gouvernementale du 23 octobre 1973, cessèrent toute activité le 15 mars 1974. Provisoirement maintenue en service pour des besoins annexes (garages de trains), la gare de Paris-Bestiaux ferma définitivement ses portes le 31 décembre 1977.

(1) La décision définitive de reconstruire les abattoirs en raison de leur vétusté a été prise par la ville en 1949.

Les chemins de fer ont eu une responsabilité primordiale dans l'acheminement des bêtes vivantes vers le marché central de La Villette mais aussi pour toutes les bêtes destinées à d'autres abattoirs régionaux. La facilité de redistribution des races régionales passant par Paris permit à La Villette de rester jusqu'à sa fermeture le lieu de fabrication des prix de la viande et dans ce sens, les marchands de bestiaux autant que les chevillards des abattoirs se sont battus pour le maintien en lieu et place du complexe commercial qui fit la fortune de quelques uns d'entre eux, tant que l'industrie de retraitement des déchets se maintint autour de La Villette. Les abattoirs régionaux ont récupéré ces activités à partir de la désindustrialisation totale de Paris dans les années 1970.