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

*The impact of railway transportation on the meat industry and meat
consumption in Paris (1850-1920)*

Sylvain Leteux

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1191>

DOI : 10.4000/rhcf.1191

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 30 avril 2010

Pagination : 189-203

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Sylvain Leteux, « L'impact des transports ferroviaires sur la filière de la viande et la consommation carnée à Paris (1850-1920) », *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/1191> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1191>

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

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

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

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

Avec le développement du réseau de chemin de fer, le mode traditionnel de transport à pied du bétail est remis en cause. L'ouverture en 1843 de la ligne de Paris à Rouen marque le début du déclin du marché aux bestiaux de Poissy, alors que Sceaux est relié par le chemin de fer à Paris en 1852. Un ancien boucher indique dans ses mémoires que le marché de Poissy, lieu de parage et de repos avant la vente, utile quand le bétail venait à pied et par étapes de la province, avait perdu tout intérêt lorsque eut été donnée la possibilité de l'acheminer directement par le rail depuis les régions d'élevage jusqu'à Paris².

Grâce au chemin de fer, la zone d'approvisionnement de Paris s'élargit. À partir de 1860, le bétail du Tarn, de l'Aveyron, du Lot et de la Dordogne débarque en train dans la capitale. Des bestiaux plus jeunes peuvent maintenant être envoyés au loin car le voyage ne se fait plus à pied. La qualité de la viande est améliorée car « les chemins de fer ont permis aux propriétaires de bestiaux maigres de conduire leurs animaux dans les régions où l'engraissement pouvait s'obtenir à bon marché. Les échanges de cheptel à engraisser concernaient des masses et des distances considérables. L'une des destinations les plus prisées fut le pays d'Auge vers lequel convergeaient, d'après l'enquête

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

2- Henry Matrot, *Vieux Souvenirs sur les associations syndicales et mutuelles et les anciennes pratiques professionnelles de la corporation de la boucherie*, s.l., 1910, p. 36.

de 1859, des bovins maigres originaires du Boischaut, de la Marche, de la vallée de l'Indre, de Combrailles. L'ouverture de la ligne de Paris à Nevers, en 1862, transforma le haut Val-de-Loire en pays d'herbage »³.

Vu les avantages procurés par le chemin de fer, le conseil municipal de Paris, dans un vœu du 19 octobre 1855, demande la suppression des marchés obligatoires de Sceaux et de Poissy et l'implantation d'un marché plus proche de Paris, desservi par le rail. Par un décret du 6 avril 1859, la ville de Paris obtient l'autorisation de créer à La Villette un grand marché aux bestiaux et un abattoir moderne reliés à la ligne de Petite Ceinture. Une convention est signée le 26 juillet 1864 entre le préfet de la Seine et le Syndicat du chemin de fer de la Petite Ceinture pour la construction et l'exploitation de l'embranchement. Ce dernier – tout comme la gare de « Paris-Bestiaux » qu'il dessert – est livré à l'exploitation le 18 octobre 1867⁴, trois jours avant l'inauguration officielle du marché (fig. 1). L'ouverture de La Villette conduit à la fermeture progressive des abattoirs parisiens créés en 1818⁵.

Figure 1 ▶
Arrivée des troupeaux à
La Villette. Cl. F. Fenino /
La Vie du rail.

3- François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, p. 570.

4- L'embranchement est prolongé en 1868 jusqu'à la gare de « Paris-Abattoirs » (franchissement du canal de l'Ourcq par un pont levant), qui ne remplit un rôle effectif qu'en 1892 seulement.

5- Le projet de l'abattoir de Vaugirard, ouvert en 1896, prévoyait également une gare à bestiaux. Il devra se contenter d'un simple embranchement établi en 1903.

Si, au niveau national, seule une minorité des animaux de boucherie est transportée par le chemin de fer, la situation est différente à Paris où le recours au transport ferroviaire est très important⁶. Le marché aux bestiaux de La Villette n'est pas simplement la destination finale des bêtes de boucherie, il est aussi une plaque tournante du négoce national du bétail car les marchands de bestiaux parisiens réexpédient une partie de leurs achats vers la province (les régions de l'Est notamment). Ainsi, avant 1914, environ 200 wagons de bestiaux sont réexpédiés vers la province après chaque marché, c'est-à-dire deux fois par semaine (le lundi et le jeudi). Or, dès les années 1890, la gare de « Paris-Bestiaux » se révèle trop petite – les deux quais disponibles sont insuffisants pour répondre aux besoins⁷ – et les bêtes qui ne peuvent être expédiées directement à La Villette doivent être débarquées aux gares de Pantin et de La Chapelle. Une étude visant à un remaniement des installations ferroviaires de La Villette est commandée en 1908. Entérinée en 1928 seulement, les travaux se poursuivent jusqu'en 1939. La fermeture du marché et des abattoirs en 1974 conduit au démantèlement de la gare achevé trois ans plus tard.

Si l'utilisation de la voie ferrée résout de nombreux problèmes posés par le transport des bestiaux, elle fait naître des difficultés nouvelles. Le réseau ferroviaire en étoile centré sur Paris empêche des relations directes entre les régions excédentaires en bétail (l'Ouest et le Sud) et les régions déficitaires (le Nord et l'Est). La désinfection insuffisante des wagons provoque des épidémies fréquentes, notamment de fièvre aphteuse. Leur manque d'aération est souvent dénoncé : « L'été, par les chaleurs, la température y est souvent telle qu'il n'est pas rare de trouver des animaux morts, surtout des porcs⁸. » Les marchands de bestiaux se plaignent également du manque de ponctualité et de la lenteur des trains, le marché devant être réactif aux cours et à la demande. La politique tarifaire des compagnies ferroviaires est trop complexe et incompréhensible pour les usagers, perdus entre grande et petite vitesse, gros et petit bétail, tête isolée et envois groupés, etc. Ainsi, au début du siècle dernier, le prix du transport d'un bovin sur 300 km varie du simple au quintuple : 6 francs pour l'État, 7,25 pour le PLM, 10 pour le Nord et l'Est, 11,80 pour le Midi, 13 pour le Paris-Orléans, 14 pour l'Ouest, 30 pour le tarif

6- En 1910, au niveau national, sont transportés par chemin de fer environ 20 % des bovins de boucherie, 33 % des ovins et 50 % des porcins. Marcel Baudier, *Le Commerce du bétail et de la viande en France*, thèse de droit, Charleville, impr. de A. Anciaux, 1914, 331 p., p. 222.

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

8- M. Baudier, *op. cit.*, p. 243.

général⁹. L'usage du train ne fait pas disparaître non plus les frais de parage : les bouveries, bergeries et porcheries de La Villette accueillent les bêtes qui doivent se reposer au moins une nuit avant l'abattage pour ne pas être stressées (au risque de produire une viande de moindre qualité). Enfin, les conditions d'embarquement des bestiaux sont une source permanente de conflits et de réclamations¹⁰.

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

Dans son étude du cas dijonnais, Robert Laurent aborde les changements intervenus localement dans la consommation alimentaire avec l'arrivée du chemin de fer, comme l'apparition sur le marché des premières salaisons en 1855. Il souligne cependant qu'aucun aliment « ne peut être considéré comme un rival de la viande fraîche ». Les lards salés restent peu prisés, « ils ne sont achetés que “par les petits ménages” lorsque les prix de la viande fraîche atteignent des taux prohibitifs »¹¹. Des « préparations salées venant d'Amérique » sont signalées à partir de 1878 (jambons cuits, viandes en gelée et langue de bœuf), mais leur consommation demeure réservée aux classes pauvres et n'est « surtout active qu'en temps de crise »¹². Malgré les recherches de Nicolas Appert sur la mise en conserve des aliments, la consommation de viande fraîche demeure un marqueur social et représente un enjeu économique fort, d'où l'importance du développement des techniques frigorifiques et de leur adaptation aux modes de transport modernes.

Dès que la vente en gros des viandes à la criée est autorisée aux Halles de Paris, en mai 1849, les bouchers de province, séduits par les prix pratiqués, supérieurs à ceux offerts dans leur région, y expédient régulièrement des pièces de bœuf de bonne qualité (des aloyaux notamment). Le transport de ces viandes dépecées se fait dans des bourriches constituées de lattes en bois. Mais pour que leur bonne conservation soit assurée, elles doivent être transportées dans certaines conditions de température et d'aération. Tentons d'esquisser une chronologie des progrès des transports frigorifiques.

9- *Ibid.*, p. 244.

10- Sur ce point, voir F. Caron, *Histoire des chemins de fer en France.*, tome 2, 1883-1937, Paris, Fayard, 2005, p. 281.

11- Robert Laurent, *L'Octroi de Dijon au XIX^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1960, p. 101.

12- *Ibid.*, p. 102.

Les premiers wagons à glace sont mis au point en 1867 aux États-Unis (système Lutherland de Detroit). Les premiers transports frigorifiques maritimes de viande congelée sont ceux d'Eastmann entre New York et Londres en 1873, de Charles Tellier entre Rouen et Buenos Aires en 1876 et de Julien Carré entre Marseille et Buenos Aires en 1877. En 1875 est installée pour des bouchers en France la première chambre froide sans givre (système Mignon et Rouart). Lorsque les premiers arrivages de viande congelée américaine débarquent à Paris en 1878, les professionnels de la filière dénoncent une viande nuisible à la santé. Si les bouchers, comme la plupart des Français, restent sceptiques jusqu'en 1914 sur les qualités de la viande congelée, les avantages de la réfrigération sont assez vite reconnus¹³. En 1879, la société De Dietrich met sur le marché un wagon isotherme pour le transport de la bière (avec une trappe à glace centrale) qui sera ensuite adapté pour la viande avec des aérateurs sur le toit. En 1896, l'armée installe un entrepôt frigorifique aux abattoirs de La Villette pour stocker de la viande pour le camp retranché de Paris en cas de guerre ; inutilisé, cet entrepôt frigorifique est par la suite loué à une société privée qui y stocke de la glace. Des frigorifiques sont installés vers 1905-1910 dans le sous-sol des Halles centrales de Paris (« la resserre ») pour y stocker la marchandise invendue.

De nombreuses communications scientifiques publiées dans les années 1880 et 1890 soulignent les avantages sanitaires de la congélation, technique de conservation bien supérieure aux traditionnelles glacières. « Suivant le Dr Lacadie, la viande conservée dans une glacière, c'est-à-dire dans une chambre sans renouvellement d'air, entourée de murs à doubles parois, garnis de substances isolatrices, et renfermant un bac à glace, s'altère assez promptement et prend un goût fade et peu agréable. Au contraire, la viande gelée, conservée dans un courant d'air froid, garde ses qualités même après un séjour de plus de trois mois dans l'appareil frigorifique¹⁴. » Malgré ce discours scientifique très favorable, très peu de sociétés françaises importent des viandes congelées d'origine américaine, alors que le consommateur anglais ignore ces réticences¹⁵. En 1914, sur les 800 000 tonnes de viandes congelées vendues dans le monde, 700 000 tonnes sont ainsi importées par la Grande-Bretagne.

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

14- Charles Girard, « Frigorifique », *La Grande Encyclopédie*, Paris, Lamirault, vers 1895, tome XVIII, p. 176.

15- Dans les années 1890, la compagnie Sansinéa est la seule à importer régulièrement en

Le retard de la France dans l'usage des viandes congelées se retrouve dans le transport ferroviaire¹⁶. Pour les denrées périssables, la France utilise avant 1914 essentiellement des wagons dotés de bacs à glace mais faiblement isolés. En 1912, seulement 0,68 % des denrées transportées par voie ferrée l'ont été sous froid¹⁷. La Première Guerre mondiale modifie complètement la situation : le tabou de la viande congelée tombe. En 1916 et 1917, l'armée française couvre 60 % de ses besoins en viande avec du « frigo » venant d'Angleterre. En 1918, 80 % de la viande est importée sous forme congelée. En 1919, les baraques Vilgrain écoulent les surplus des stocks militaires et les civils découvrent la consommation de cette viande. Un entrepôt frigorifique d'une capacité de 6 000 m³ est installé en 1917 aux abattoirs de Vaugirard. La consommation de viande frigorifiée demeurant forte dans les années 1920 (tabl. 1), un frigorifique à usage commercial (civil) est installé aux abattoirs de La Villette en 1930, malgré l'hostilité tenace des chevillards parisiens¹⁸.

(suite de la note 15) France de la viande congelée d'Amérique. Cette société possède des abattoirs en Argentine et au Venezuela.

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

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

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

Tableau 1. Évolution des volumes de viande frigorifiée importée en France (en tonnes), 1914-1932

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

Source : Bernard-Etienne Cambazard, *La Vie chère et le commerce de la viande de boucherie*, thèse de doctorat en sciences économiques, Dijon, Faculté de droit, 1933, p. 265.

La forte diminution des importations de viande « frigo » après 1919 s'explique par l'arrêt des commandes militaires et le retour au protectionnisme agricole¹⁹. La dépréciation du franc en 1926 ayant porté la viande congelée à un prix supérieur à celui de la viande fraîche, la consommation de « frigo » atteint son plus bas niveau en 1927-1928. Sans pour autant revenir à celui d'avant guerre lorsque l'élevage national suffisait à la consommation française – en 1913, la France n'importait que 2 029 tonnes de viande²⁰. En 1926-1928, les producteurs de bétail français connaissent une grave crise de mévente. Cette surproduction de viande aboutit à l'établissement de contingentements en 1931 (sur le bœuf en septembre et sur le mouton en novembre), ce qui explique la baisse des importations de viande frigorifiée à partir de 1932²¹. Un fait est indéniable : « la guerre a permis de mettre au point un système de recours aux importations comme élément régulateur du marché national²². »

Les conséquences du premier conflit mondial sur le développement du transport frigorifique sont importantes. En 1914, la France possédait 200 wagons frigorifiques. En 1918, elle dispose d'un millier d'unités auxquelles s'ajoutent les 1 450 unités de 30 tonnes laissées sur place par le corps expéditionnaire américain : le Paris-Orléans en achète 1 050, le PLM 200 et l'État 200²³. Deux gares frigorifiques sont créées à Paris après la fin de la guerre. La

19- Un décret du 19 novembre 1920 « subordonne l'importation en France et en Algérie des viandes frigorifiées à une autorisation délivrée par le ministère des Finances, sur la proposition du sous-secrétaire d'État du Ravitaillement et avis d'une Commission consultative », F. Fredault, art. cité, p. 22.

20- Camille Paquette, *Histoire de la boucherie*, Paris, Le Réveil économique, 1930, p. 145.

21- B.-E. Cambazard, *op. cit.*, p. 266.

22- Georges Duby et A. Wallon (dir.), *Histoire de la France rurale*, Paris, Seuil, 1976, tome 4, p. 49.

23- P. Baraton [sous-intendant militaire de 1^{re} classe], *Viande congelée. Exploitation des frigorifiques*, Extrait de la *Revue de l'Intendance*, préface de M. L. Marchis, professeur à la Faculté des sciences de Paris, Paris, Charles-Lavauzelle et Cie, 1923, 237 p. et planches, p. 159.

gare frigorifique de Paris-Ivry est mise en service en 1920 par la Compagnie Paris-Orléans : la Compagnie des transports frigorifiques y gère 17 000 m³ de frigorifiques²⁴. Celle de Paris-Bercy est ouverte en 1923 par les compagnies PLM, Nord et Est ; elle est gérée par la SFTEF (Société française de transports et entrepôts frigorifiques) qui dispose de 13 000 m³ de frigorifiques pour le stockage de la viande congelée (et de la viande fraîche à partir de 1925). Toute une chaîne du froid se mettant en place, la France va progressivement passer de l'usage du wagon isotherme au wagon réfrigérant, caractérisé par une source de froid (glace ou mécanique) et un système de ventilation²⁵.

Cette modernisation rapide du transport frigorifique par rail ne peut être séparée du développement de grands abattoirs modernes en province. Leur établissement à proximité des lieux d'élevage met fin au système dominant au XIX^e siècle, c'est-à-dire des abattoirs installés sur les lieux de consommation (les grandes villes). On passe donc, d'une manière très progressive, d'une logique de transport des animaux vifs aux problèmes nouveaux liés au développement du transport des carcasses (animaux morts). Si certains abattoirs ont possédé des frigorifiques assez précocement (Chambéry en 1902, Dijon en 1903), c'est surtout dans les années 1920 que l'installation de frigorifiques se généralise dans les abattoirs provinciaux (Poitou, Vendée, Nièvre, Auvergne)²⁶. Bien sûr, la mise en place d'une chaîne du froid cohérente depuis les régions d'élevage jusqu'aux centres urbains de consommation signifie – à terme – l'arrêt de mort d'une profession, celle des chevillards de La Villette. C'est donc sans surprise que les bouchers en gros parisiens dénoncent comme étant un trust le « comité des viandes » créé en 1920 entre une compagnie de chemin de fer et des abattoirs régionaux industriels²⁷. Comme l'explique très bien Marcel Baudier en 1914, « l'hostilité des négociants en bestiaux et des bouchers, surtout des bouchers en gros, contre l'installation des frigorifiques, s'explique par des raisons de routine et aussi par la crainte que leur établissement amène un changement complet dans le régime du commerce et, en particulier, la suppression du commerce du bétail sur pied »²⁸.

24- Pour davantage de détails sur ces deux gares frigorifiques, je renvoie à Louis-Marie-Joseph Laure, *La Viande frigorifiée*, Paris, Félix Alcan, 1927, p. 96-104.

25- Sur les avantages comparatifs des wagons isothermes et réfrigérants, voir M. A. Sigmann, « Les wagons frigorifiques sur les réseaux français », *Revue générale des chemins de fer et des tramways*, juin 1924, p. 399-417.

26- En 1914, l'Angleterre possédait 300 frigorifiques, la France 5. F. Fredault, art. cité, p. 8.

27- P. Haddad, thèse citée, p. 227.

28- M. Baudier, *op. cit.*, p. 277-278.

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

À partir de 1918, lorsque les intérêts des compagnies ferroviaires rejoignent clairement ceux de l'industrie frigorifique (et des abattoirs régionaux), l'hostilité des bouchers en gros parisiens est clairement perceptible. Mais il ne faut pas oublier que ceux-ci – notamment les chevillards de La Villette – ont tiré un profit indiscutable du développement du chemin de fer pendant la période 1850-1914. En effet, grâce à sa position centrale sur le réseau, Paris est devenu très rapidement un intermédiaire incontournable dans le négoce national des bestiaux. Marcel Baudier résume ainsi la situation en 1914 : « Paris s'est imposé par suite de l'importance propre de son marché et par suite de la facilité des communications tant avec les pays d'élevage du centre et de l'Ouest qu'avec les régions de consommation du Nord et de l'Est. Par suite de la disposition particulière des voies ferrées françaises, les transports directs entre ces régions sont médiocrement établis. Or, ce qui importe dans les transports de bétail, ce n'est pas quelques kilomètres de transport en plus, mais la durée du transport. Les Compagnies ne peuvent assurer des services rapides et directs que s'il y a des courants suffisamment réguliers et importants de trafic. Ainsi, la Compagnie de l'Est, qui reçoit par Pantin tout le bétail provenant de La Villette à destination de Reims, Charleville, Givet, Longwy, a un train régulier qui fait le trajet direct, en une nuit, en petite vitesse, alors que pratiquement les expéditions en grande vitesse exigent un temps plus long. C'est la raison la plus sérieuse de l'importance de La Villette comme marché de réexpéditions. Certes, l'escale amène des frais élevés, mais, dans l'état actuel du commerce, malgré tous les efforts des Compagnies, elle semble difficilement évitable²⁹. »

Le rôle important de marché de réexpédition de La Villette s'explique non seulement par l'organisation radiale du réseau ferroviaire français, mais aussi par une ordonnance du 23 décembre 1846 qui réforme le droit d'octroi dans un sens très favorable à la capitale. En effet, les abattoirs parisiens sont soumis au régime d'entrepôt : un droit de sortie est perçu sur les viandes et non plus un droit d'entrée sur les bestiaux vivants. Mais les chevillards parisiens peuvent faire des envois de carcasses à l'extérieur de Paris en franchise des droits d'octroi. Étendu aux particuliers en février 1858, ce régime d'entrepôt est applicable aux abattoirs de La Villette à partir de 1867. Ces dispositions supposent que Paris soit excédentaire en viande, alors qu'elle a toujours été déficitaire. Un manque que le chemin de fer est venu combler. À la Belle Époque, le marché aux bestiaux de La Villette est la grande plaque tournante française du trafic des bestiaux de boucherie. « En 1905, 38 % des animaux reçus au marché de La

29- *Ibid.*, p. 193.

Villette, soit 1 058 336 têtes sur 2 719 090, ont été réexpédiés sur l'extérieur de Paris³⁰. » En 1911, la proportion des animaux vendus pour l'extérieur est de 29 % pour les moutons, 33 % pour les taureaux, 36 % pour les bœufs, 60 % pour les porcs et 67 % pour les vaches³¹. Cette importance du regrat montre le poids économique des commissionnaires en bestiaux de La Villette.

La situation parisienne est compliquée par l'existence des « approvisionnements directs » de la boucherie en gros : les chevillards de La Villette peuvent – tout à fait légalement – introduire du bétail directement dans les abattoirs sans les faire passer par le marché aux bestiaux³². La « quatrième rampe » est un lien direct entre la gare de Paris-Bestiaux et l'abattoir, alors que les trois autres rampes permettent de diriger le bétail vers le marché aux bestiaux. Ces achats directs permettent aux chevillards de jouer sur les cours. Ingénieur en chef à la Compagnie d'Orléans, Richard Bloch décrit en 1908 ce stratagème : « Cette quatrième rampe sert ainsi à l'introduction directe, sans passer sur ce marché et sans en subir les frais, des animaux achetés par les bouchers en gros de Paris soit directement sur les marchés de province, soit même à l'arrivée, au débarquement même des trains. On voit immédiatement combien il semble facile, avec un jeu de balance entre ces introductions directes et les achats sur le marché, de faire ainsi à volonté des hausses et surtout des baisses que le télégraphe propage immédiatement dans la France entière³³. » Dans une communication faite en avril 1903 pour la Société nationale d'agriculture, un certain Rollin explique que la boucherie en gros s'arrange « de façon à avoir toujours d'avance dans les bouvieries de l'abattoir, les veilles de marché, c'est-à-dire les dimanches et mercredis au soir, un nombre d'animaux variant de 800 à 1 000 [il s'agit de bœufs], soit ce qu'il lui faut à peu près pour son abattage du jour du marché et du lendemain. Ses besoins étant ainsi couverts presque pour deux jours, d'une façon économique, puisque les animaux introduits directement aux abattoirs sont affranchis des droits d'entrée, elle n'achète au marché que si les prix lui conviennent. Si l'offre est faible, elle empêche la hausse en n'achetant que peu ou pas, sauf à donner ordre par dépêche à ses représentants en province de lui envoyer ce qu'il faut encore pour suffire à la vente ; si au contraire l'offre est abondante, elle fait pression sur les cours à l'aide de ses réserves en boucherie et détermine la baisse. » Sans l'existence du

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

31- M. Baudier, *op. cit.*, p. 191.

32- Les « introductions directes » ont augmenté entre 1902 et 1912, notamment pour les moutons, les veaux et les porcs, *ibid.*, p. 190.

33- R. Bloch, art. cité, p. 338.

télégraphe et du transport ferroviaire, un tel système, basé sur la possibilité d'une réaction rapide à l'évolution des cours, ne serait pas possible. C'est ainsi que les professionnels parisiens de la filière de la viande ont largement bénéficié du développement du chemin de fer dès le milieu du XIX^e siècle.

Un dernier point doit être abordé : la situation des consommateurs parisiens s'est-elle améliorée entre 1850 et 1920 grâce au chemin de fer ? Quel rôle a joué le chemin de fer dans le décalage de la consommation carnée de Paris et de la province ? Traditionnellement, au XIX^e siècle, la situation alimentaire est meilleure en ville qu'à la campagne et meilleure à Paris que dans les villes de province. Néanmoins, les chiffres fournis par Emile Levasseur montrent que l'écart s'accroît nettement entre 1862 et 1882 entre Paris, les grandes villes de province et la campagne (tabl. 2).

Tableau 2. Consommation annuelle de viande par habitant (en kg), 1862-1882

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

Source : Emile Levasseur, *La Population française. Histoire de la population française avant 1789 et démographie de la France comparée à celle des autres nations au XIX^e siècle*, Paris, Rousseau, 1892, tome III, p. 42.

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

Le grand tournant réglementaire date de 1858, quand la liberté du commerce de la boucherie est proclamée à Paris : c'est la fin du système de la caisse de Poissy et le nombre des bouchers n'est plus limité à 500. Non seulement le volume des transactions de viande double entre 1858 et 1868 aux Halles

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

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

34- Gaston Cadoux, *Les Finances de la ville de Paris de 1798 à 1900*, Paris, Berger Levrault, 1900, p. 448.

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

Tableau 3. Origine des viandes consommées à Paris (en kg), 1870-1900

	1870	1900	Augmentation
Viande sortie des abattoirs	87 033 763 kg	137 881 498 kg	150 %
Viande introduite à la main	17 547 856 kg	40 892 957 kg	230 %

Source : Alfred des Cilleuls, *L'Administration parisienne sous la III^e République*, Paris, Picard, 1910, p. 85.

L'augmentation de la consommation carnée des Parisiens entre 1850 et 1914 est davantage due aux apports de viande abattue à l'extérieur (provenant des expéditeurs de province ou de banlieue) qu'aux abattages effectués à La Villette et à Vaugirard. Cette proportion de 78 % des viandes provenant des abattoirs et de 22 % provenant de l'extérieur est confirmée par les données de l'octroi de 1901. Richard Bloch nous donne quelques précisions sur cette situation : « Près du quart de la consommation parisienne est alimentée par des envois directs de viandes effectués surtout par les boucheries rurales, malgré l'état inorganique pour ainsi dire et le défaut de moyens de cette boucherie extrêmement morcelée, malgré le défaut de garantie de ses abattoirs particuliers mal ou pas surveillés par la police sanitaire, enfin malgré la campagne que le rapport municipal dit avoir été entreprise contre ces viandes foraines. D'ailleurs, fait à retenir, la plus grande partie de ces viandes de l'extérieur sont des viandes de veau, c'est-à-dire de l'animal qui souffre naturellement le plus du voyage. On évite donc son transport à l'état vivant parce que le dommage est trop grand, parce qu'il y a même risque de perte ; franchissant un degré, on l'évitera pour le reste du bétail quand producteurs et consommateurs auront définitivement compris que ce mode de transport, outre les souffrances inutiles infligées aux bêtes, déprécie leur qualité et diminue par suite leur valeur³⁶. » On retrouve alors le discours « modernisateur » qui préconise la construction de grands abattoirs régionaux avec expédition des carcasses vers les centres de consommation par des wagons frigorifiques performants, modèle qui s'imposera finalement en France dans les années 1960.

La définition de l'impact du chemin de fer sur la filière de la viande et sur la consommation carnée des Parisiens est loin d'être simple. Après avoir marqué l'arrêt de mort des grands marchés à bestiaux de Sceaux et de Poissy au milieu du XIX^e siècle et avoir assuré la fortune des chevillards et des marchands de bestiaux de La Villette entre 1867 et 1914, le chemin de fer va

36- R. Bloch, art. cité, p. 345.

favoriser après 1945 le basculement du transport des animaux vivants vers celui des carcasses en wagons frigorifiques. Comme dans d'autres domaines, le chemin de fer agit comme un accélérateur de tendances de long terme. Les nouvelles possibilités d'échanges se trouvent souvent renforcées par les choix réglementaires adoptés par les pouvoirs publics (réforme de l'octroi, libéralisation du marché de la viande). L'impact de la Première Guerre mondiale dans l'implantation en France de la viande congelée a été clairement souligné. Enfin, loin d'avoir réduit les écarts de consommation existant entre Paris et la province, le chemin de fer a contribué à maintenir – voire à creuser – le fossé qualitatif et quantitatif séparant le Parisien du provincial, surtout lorsqu'il habite la campagne.