La trajectoire de la Société laitière Maggi dans la dynamique du transport du lait en France durant la première moitié du ^{xx}e siècle : du bidon à la gare laitière

*The trajectory of the Maggi dairy company in the ongoing process of milk
transportation in France during the first half of the 20th century: from the milk
can to milk railway stations*

Nicolas Delbaere

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1199>

DOI : 10.4000/rhcf.1199

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 30 avril 2010

Pagination : 205-220

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Nicolas Delbaere, « La trajectoire de la Société laitière Maggi dans la dynamique du transport du lait en France durant la première moitié du ^{xx}e siècle : du bidon à la gare laitière », *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/1199> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1199>

La trajectoire de la Société laitière Maggi dans la dynamique du transport du lait en France durant la première moitié du ^{xx}^e siècle : du bidon à la gare laitière

L'industrie laitière n'est pas seulement un secteur spécialisé dans la transformation du lait, mais aussi et surtout une industrie de transport, depuis la collecte de la matière agricole jusqu'à la distribution des produits dérivés du lait. Ses liens avec les chemins de fer sont nombreux depuis l'établissement, dès le dernier tiers du ^{XIX}^e siècle, de nombreuses laiteries à proximité des voies ferrées. Et ceux-ci ne cessent de se renforcer jusqu'au milieu du siècle suivant par l'établissement d'embranchements particuliers, la mise au point de wagons spécifiques, l'extension du cercle d'approvisionnement et l'accès à de nouvelles zones de distribution. Ainsi, dès 1899, grâce à l'action de Pierre Dornic, l'Association centrale des laiteries coopératives des Charentes et du Poitou organise un service de wagons réfrigérés afin de livrer leurs beurres à Paris depuis Surgères¹. Selon l'étude d'Eric Kocher-Marboeuf, « l'isolation est créée en remplissant de liège l'intervalle existant entre la paroi du wagon et un contre-cloison intérieure. À l'intérieur de cet espace protégé, de grands bacs à glace sont disposés sur des étagères où sont stockées les bourriches. Ainsi

---

1- Paul Mercier, « L'Association Centrale des Laiteries », *L'Industrie du beurre*, n° 3 (21 janvier 1906), p. 2.

les mottes parviennent-elles à Paris à une température comprise entre +10° et +12° Celsius »².

Pour le lait de consommation, la situation reste particulière en raison de la fragilité de cette matière agricole vivante. En dépit des progrès de la « pasteurisation » (procédé qui incombe aux laiteries locales avant envoi) dans les années 1890, il s'altère vite et demande donc à être transporté rapidement vers les centres de consommation. Une exigence à laquelle les chemins de fer ont répondu par la mise en place de relations sinon accélérées, du moins obéissant à des marches spécifiques, et par la mise à disposition de wagons adaptés. Le rail est ainsi devenu – et il le restera jusqu'au milieu du xx^e siècle – le principal vecteur d'approvisionnement du lait des grandes agglomérations, notamment de Paris qui suscite la création de sociétés majeures de distribution du lait : la Société anonyme des fermiers réunis (SAFR) et surtout la Société laitière Maggi (SLM). Cette dernière connaît un formidable essor par l'extension de son cercle d'approvisionnement qui passe de 150 km jusqu'à près de 400 km au cours des années 1930 grâce à la localisation de ses laiteries près des voies ferrées. Collectant près de 100 millions de litres en 1937, la SLM constitue un acteur clé du secteur, même si ses ventes n'intéressent que la capitale et sa banlieue. Elle sera pourtant démantelée dès la fin de la décennie suivante.

Si l'approvisionnement laitier de Paris a déjà fait l'objet d'une étude par François Vatin³, celle-ci ne concerne pas de manière spécifique le transport ferroviaire. Notre recherche s'appuie à la fois sur les fonds des Archives nationales du monde du travail à Roubaix (ANMT)⁴, sur une partie des archives

---

2- Eric Kocher-Marboeuf, « Pierre Dornic : le “maître à penser” des laitiers des Charentes et du Poitou », in Thérèse Charmasson (dir.), *Formation au travail, enseignement technique et apprentissage*, Paris, éditions du CTHS, 2005, p. 277.

3- François Vatin, *Le Lait et la raison marchande, essais de sociologie économique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1996, 206 p.

4- Les Archives nationales du monde du travail ont pour mission de collecter, de traiter, de conserver et de mettre à la disposition du public les fonds d'archives dits « du monde du travail » (Archives nationales du monde du travail. BP 405, 78, boulevard du Général Leclerc, 59057 Roubaix Cedex 1). Le fonds 202 AQ 1331 recense l'ensemble des sites de la SLM, soit près de vingt laiteries localisées principalement dans le Nord et l'Est : Beaune-la-Rolande (Loiret), Breuil (Oise). Chars (Seine-et-Oise), Crèvecœur (Oise), Damville (Eure), Estrées-Saint-Denis (Oise), La Faloise (Somme), Maintenon (Eure-et-Loire), Méru (Oise), Milli (Oise), Montiéramey (Aube), Nanteuil (Seine-et-Marne), Nogent-Saint-Vernisson (Loiret), Provins (Seine-et-Marne), Saint-Omer-en-Chaussée (Oise), Saint-Paul (Oise), Saint-Pierre-du-Vouvray (Eure), Ully-Saint-Gorges (Oise), Verneuil (Eure).

de la Société Nestlé⁵ (qui a absorbé Maggi en 1947) et sur de nombreuses revues spécialisées dont *L'Industrie laitière*⁶ et la *Revue générale des chemins de fer*. D'autres fonds, dont ceux de Maggi à Itancourt⁷ et du Centre des archives historiques de la SNCF, au Mans, pourraient encore enrichir cette recherche.

L'étude de la SLM, depuis sa construction jusqu'à sa liquidation, constitue une clé de compréhension qui permet de saisir à la fois le développement de l'approvisionnement du lait par le chemin de fer et son abandon au profit de sociétés utilisant la route et de nouveaux conditionnements. Cependant, il ne s'agit pas d'établir une monographie d'entreprise, mais de tenter de comprendre l'évolution du transport laitier par le rail, en analysant en particulier le développement des wagons, depuis le wagon glacière jusqu'au wagon réservoir.

Le lait : une matière vivante transportable jusqu'à la veille de la Grande Guerre ?

Au dernier tiers du XIX^e siècle, les découvertes scientifiques sur les microbes, initiées par Pasteur et reprises par Émile Duclaux pour le lait, mettent en évidence le paradoxe de cette « substance alimentaire de premier ordre » qui, selon René Lezé, « est malheureusement aussi un excellent terrain de culture pour les microbes, dont il nourrit des milliers d'espèces toujours prêtes à l'envahir ». Et notre homme d'accuser le lait d'être un « agent de transport de certaines maladies contagieuses » comme la fièvre typhoïde, la scarlatine et la diphtérie. Ce qui explique sans doute, poursuit-il, que « le rayon d'approvisionnement de Paris, où tout est combiné pour des transports rapides, ne dépasse guère 150 km » et que « pendant qu'il y a des contrées entières qui ne savent que faire de leur lait, il y en a d'autres qui ne savent comment s'en procurer »⁸.

5- Un bâtiment situé à Vevey regroupe toutes les archives du groupe Nestlé S.A. Elles sont ouvertes aux chercheurs pour toute la période comprise entre 1866 et 1971 (Nestlé S.A., CH 1800, Vevey, Suisse). Elles comprennent également les archives des filiales françaises, regroupées dans des cartons portant le nom de la société : les sociétés Peter, Cailler et Kohler, intégrées à partir de 1904 et jusqu'en 1971 ; Ursina, avec ses filiales françaises Guigoz, Lait Mont-Blanc et Claudel, qui intègre Nestlé en 1971 ; Maggi, qui s'associe en 1947 avec la Société Nestlé & Anglo Swiss Condensed MilkC°.

6- *L'Industrie laitière* (1876-1966), qui paraît de manière quasi ininterrompue durant la période et qui est suivie par la *Revue laitière française* depuis 1967.

7- Maggi, La Voie d'Urville, 02240 Ribemont, France.

8- René Lezé, « Les procédés de conservation du lait », *L'Industrie laitière*, n° 10 (10 mars 1889).

Le transport du lait par la route : une voie d'avenir ?

Lezé se fait l'écho ici (son étude date de 1889) d'une situation qui prévalait avant la diffusion, à partir des années 1890, des travaux de Duclaux sur la « pasteurisation » du lait qui, chauffé quelques secondes à haute température puis refroidi, permettait une plus longue conservation. Avant la mise en œuvre de ce procédé par les laiteries locales, le lait était particulièrement vulnérable et sa qualité restait tributaire, pour beaucoup, de la rapidité avec laquelle étaient menés sa collecte et son acheminement vers les centres de consommation.

La collecte était assurée alors par des voitures à claires-voies tirées par des chevaux, équipage le plus approprié pour parvenir au cœur des exploitations, souvent desservies par des chemins peu praticables. De quoi récolter « au maximum 1 000 à 1 100 litres de lait après avoir parcouru 20 à 25 km »⁹. Très rarement refroidi au départ des lieux de production, le lait, conditionné en bidons de 20 litres, était vite contaminé par une flore microbienne constituée en grande partie par des bactéries. Le phénomène s'aggravait en été, la chaleur transformant « le lactose du lait en acide lactique. Pratiquement, le lait [s'altérait] en devenant acide »¹⁰.

On comprend mieux dès lors que le rayon d'approvisionnement en lait de la capitale soit limité à 150 km, les chemins de fer s'imposant en outre deux contraintes : assurer son expédition de nuit et faire en sorte qu'il soit rendu dans les gares parisiennes suffisamment tôt (vers les 2 heures du matin) afin de pouvoir être distribué aux consommateurs dès les premières lueurs de l'aube. Les bidons étaient confiés à des trains spéciaux composés de wagons à claires-voies (les « laitières ») ou de simples wagons plats.

Le principal souci était d'éviter le réchauffement du lait en cours de route. Lors du ramassage, on se contentait parfois de couvrir les bidons d'une bâche humide. Pour les envois par fer, on se fiait aux mouvements d'air puissants provoqués par la vitesse du train.

Associé à la généralisation de la pasteurisation, l'emploi des wagons frigorifiques – réfrigérés puis isothermes – permet cependant de repousser progressivement les limites des zones d'approvisionnement des bassins de consommation.

9- René Bigorre (ingénieur agronome), « En marge de la productivité, concentration industrielle et artisanat », *L'Industrie laitière*, 1953, p. 143.

10- J. Auclair, « Conservation du lait à la ferme, collecte et transport aux laiteries », *Le Lait, matière première de l'industrie laitière*, Paris, INRA-CEPIL, 1997, p. 233.

Les progrès à l'étranger

L'emploi de wagons réfrigérés (bacs à glace) pour le transport de lait est signalé aux États-Unis dès la fin des années 1860. La *Revue générale des chemins de fer* publie en 1906 une note sur la mise en service outre-Atlantique, par le Pennsylvania Railroad, de wagons réfrigérés. Son auteur fait remarquer d'emblée que le transport des denrées périssables par ce type de matériel prenait « un développement considérable, qui s'explique par l'importance des centres de consommation et leur éloignement des principales régions de production de ces denrées »¹¹. Il précise cependant que si plus de 1 400 km séparaient Chicago de New York, les deux points extrêmes du réseau, le lait, lui, n'était pas transporté à plus de 320 km : la limite pour ces wagons à bogies alimentés en glace (3,5 t réparties dans deux bacs disposés en hauteur de part et d'autre d'un vaste compartiment central) destinés à accueillir des laits non traités¹².

En France, ce type de matériel, introduit comme on l'a dit en 1899 sur le réseau de l'État à la demande de l'Association centrale des laiteries coopératives des Charentes et du Poitou, s'il révolutionne le commerce des beurres et fromages, n'est en revanche guère utilisé pour le lait, les wagons plats et à claires-voies continuant à occuper le devant de la scène. Tout au plus y recourt-on pour quelques relations plus longues : avec ajout de glace au départ des dépôts privés de toute installation susceptible de refroidir suffisamment le lait avant son expédition, sans glace pour ceux ayant recours à la pasteurisation. Dans ce dernier cas l'isolation des wagons, bien que sommaire, était jugée suffisante pour assurer la bonne conservation du lait. La Société laitière Maggi est également parmi les premières entreprises de distribution à en faire usage.

Le réseau laitier Maggi

Au début des années 1880, Julius Maggi (1846-1912) élabore une soupe nourrissante dans son moulin de Kemptall, près de Zurich. À base de « farines de pois, de haricots et de lentilles assez fines »¹³, son produit est commercialisé sous le nom de « farines de légumineuses Maggi ». En 1886, il fonde sa propre société, la Fabrique des produits alimentaires Maggi, et lance de

11- Boell (ingénieur en chef du matériel et de la traction des Chemins de fer de l'État), « Note sur la disposition et l'emploi des wagons réfrigérés aux États-Unis », *Revue générale des chemins de fer* (désormais *RGCF*), avril 1906, p. 351- 357.

12- Aux États-Unis, contrairement aux habitudes françaises, le lait n'était pas pasteurisé avant son envoi et il était demandé aux consommateurs de le faire bouillir avant utilisation.

13- Archives Nestlé S.A., Vevey, Julius Maggi, discours prononcé le 23 octobre 1912 en l'église de Kemptall-Lindau, 14 p.

nouveaux « potages prêts à la cuisson, contenant farines, légumes, graisse, sel et épices », présentés sous forme de rouleau compact. En 1890, il met au point un arôme, composé d'extraits de substances végétales et commercialisé sous le nom d'« arôme Maggi ». En 1898, il commercialise, sous forme de capsules puis de cubes, un bouillon concentré à base d'extraits de viande.

En France, face aux insuffisances des procédés de conservation du lait et à l'insuccès de la poudre et du lait concentré, Jules Maggi se propose de répondre à la demande parisienne par la collecte et la distribution d'un produit contrôlé et sûr. À cet effet, il crée en 1902 la Société laitière Maggi (SLM), dont le nombre de points de vente dans Paris passe de 8 en 1903 à 250 en 1906 et 842 en 1914, alimentés par de nombreux dépôts ouverts autour du bassin laitier parisien¹⁴. Cette extension reflète l'importance de la demande parisienne pour le lait frais et de « première qualité ». Dans le même temps, les ramassages moyens journaliers se développent, passant de 50 000 à 80 000 puis à 340 000 litres. En 1907, la société compte près de vingt laiteries situées en partie sur le réseau du Nord, comme le montre la carte suivante (fig. 1).

En novembre 1911, la SLM crée son propre laboratoire de contrôle, l'Institut du lait. En 1913, ses ventes annuelles dans Paris s'élèvent à 65 millions de litres. Afin de limiter la concurrence qu'elle leur fait, une partie des grossistes et des autres sociétés de distribution renoncent à mouiller leur lait. Dès le début de l'année 1907, Maggi fait l'achat de wagons spécifiques qui œuvrent sur les réseaux du Nord, de l'Ouest et de l'Est¹⁵. Il est imité par son principal concurrent, la Société anonyme des fermiers réunis, créée en 1882 par un groupe de crémiers parisiens¹⁶.

En 1913, la part du réseau Ouest-État dans l'approvisionnement en lait de la capitale représente 33 % des livraisons. Les autres compagnies, Orléans, PLM, Est et Nord, y participent pour respectivement 17, 16, 13 et 21 %. À la veille de la Première Guerre mondiale, la distance moyenne d'approvisionnement pour Paris est « d'environ 100 kilomètres, mais près de 15 % du lait parisien [sont] déjà collectés à plus de 150 kilomètres. Ainsi, par exemple, la Compagnie d'Orléans [peut] collecter du lait jusqu'à Châteauroux par des trains partant dans l'après-midi et livrer ainsi le matin à Paris du lait traité la

---

14- Archives départementales de la Somme, 10 R. 12-18, Société laitière, commerçants, particuliers (classement dans l'ordre alphabétique Maggi (société).

15- ANMT, 202 AQ 1331, « Lettre adressée par la Compagnie du Nord en interne, le 16 février 1907, Wagon frigorifique de la Société Laitière Maggi ».

16- F. Vatin, *op. cit.*, p. 52.

▲ Figure 1. La localisation des laiteries et dépôts de collecte Maggi. Source : Archives nationales du monde du travail (ANMT), 202 AQ 1331. Carte établie par l'auteur, fonds de carte extrait de Henri Lartilleux, *Géographie des chemins de fer français*, t.1, La SNCF, Librairie Chaix, 1946, p. 6.

veille à près de 300 kilomètres »¹⁷. Les besoins en lait de consommation n'absorbent pas l'ensemble des volumes acheminés vers Paris. En effet, une partie est transformée en produits à plus forte valeur ajoutée, comme le beurre, les fromages et même les yoghourts.

Du bidon au wagon réservoir : le transport du lait par le rail en France de 1914 à la veille de la Seconde Guerre mondiale

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le transport du lait de consommation bénéficie de deux innovations par l'emploi de camions et de wagons isothermes (sans glace mais à forte isolation).

La Société laitière Maggi est la première à recourir, dès 1905, à des véhicules automobiles pour l'acheminement du lait depuis ses laiteries jusqu'à ses dépôts de vente. Très limitée, voire anecdotique, l'utilisation de ce nouveau mode de transport se développe après guerre, notamment dans les régions proches des anciennes zones de combat riches en camions militaires désormais sans utilité. Réparés avec des moyens de fortune, réaménagés en conséquence, ils ont pour principal avantage d'assurer des tournées plus rapides, voire de toucher des exploitations plus éloignées. Cependant, de nombreux freins ralentissent leur usage, notamment la nécessité pour les laiteries de se doter d'installations pour leur garage et leur entretien, et la difficulté à recruter des chauffeurs et à satisfaire leurs exigences salariales. Il faut tenir compte aussi de l'état des routes et chemins menant aux exploitations, pas toujours très carrossables, qui augmente les risques de pannes et d'accidents préjudiciables à la régularité du ramassage. Aussi, quoique devenue désuète, la traction hippomobile, insensible à ces aléas, se maintient-elle encore majoritairement jusqu'à la fin des années 1930.

L'autre nouveauté est l'emploi de wagons isothermes mis à disposition par la Compagnie de transports frigorifiques (CTF) et la Société française de transports et d'entrepôts frigorifiques (STEF), créées respectivement en 1919 et 1920 par le PO et le PLM soucieux de ne pas laisser sans emploi les wagons frigorifiques restitués par les armées ou abandonnés sur place par le corps expéditionnaire américain¹⁸. Développés à partir de 1915 à la demande des autorités militaires pour le transport des viandes congelées destinées à la troupe, ces wagons permettent de repousser plus encore le rayon d'approvisionnement

---

17- *Ibid.*, p. 44.

18- L'objet de la CTF et de la STEF était, outre le transport sous régime de froid des denrées, françaises ou d'importation, la construction et/ou l'exploitation d'entrepôts frigorifiques destinés à recevoir et à emmagasiner ces divers produits.

des bassins de consommation. Ils offrent en outre le double avantage d'être aussi utiles l'été contre les chaleurs que l'hiver contre les gelées. Toutefois ils n'évincent pas totalement les traditionnels wagons plats ou à claires-voies qui, jusque dans les années 1930, continuent d'être régulièrement sollicités pour les envois à courtes et moyennes distances. C'est à cette époque qu'apparaît un nouveau type de wagon entièrement nouveau : le wagon-citerne.

Les premiers wagons réservoirs aux États-Unis et en Europe

Le réseau Baltimore & Ohio est le premier à faire usage de « wagons réservoirs » pour le transport du lait. En 1922, trois de ces wagons sont en service régulier entre West Farmington (Ohio) et Pittsburgh (Pennsylvanie)¹⁹. Issus de la transformation d'anciens wagons frigorifiques à bogies, ils sont dotés chacun de deux citernes (de 1,95 m de diamètre et de 3,40 m de longueur) d'une capacité globale de 9 500 l. En tôle soudée, elles sont vitrifiées intérieurement et pourvues de tous les organes nécessaires pour les vider, les nettoyer et les stériliser. Le lait est acheminé par la route dans des bidons stérilisés jusqu'à West Farmington où il est refroidi entre 3° et 4,5° C, puis transvasé dans les citernes et transporté à Pittsburgh. Substitués à sept wagons frigorifiques classiques, les nouveaux matériels permettent d'économiser le prix de la glace et de faire l'économie d'un camion et de sept hommes précédemment employés à la manutention des bidons²⁰.

En Europe, ce type de matériel s'impose tout d'abord en Angleterre dès la fin des années 1920²¹.

L'avantage du wagon citerne est la disparition des bidons qui représentent tant à l'envoi qu'au retour à l'expéditeur (vides) un poids mort non négligeable et entraînent des frais de nettoyage, de conditionnement et de manutention importants.

De la création de la STEF au wagon réservoir : vers une économie laitière ferroviaire ?

En France, deux sociétés s'intéressent de près à cette solution : Les Messageries laitières (ML) et la STEF. Nouvellement créées, les Messageries laitières se font remarquer dès 1927 par l'essai de camions dotés de citerne. François Caron précise qu'en 1929 le lait, qui constitue alors le troisième poste

19- « Wagons réservoirs pour le transport du lait », *RGCF*, juin 1922, p. 485-486.

20- H. Lenoir (ingénieur agronome, chargé du service frigorifique du PLM), « Organisation de l'entreposage et des transports frigorifiques sur le réseau PLM », *RGCF*, janvier 1924, p. 29-41.

21- « Les wagons réservoirs à intérieur émaillé pour le transport du lait », *RGCF*, mars 1928, p. 25.

de transports de la STEF après la marée et la bière, se heurte à « la concurrence des services de transport de lait par camions isothermes »²². S'étant fait une spécialité du ramassage, les ML exploitent bientôt deux gares laitières implantées à Paris, gares du Chevaleret à Paris-Ivry (PO) et de Vouillé à Paris-Vaugirard (État), ouvertes respectivement en 1930 et 1931, essentiellement alimentées cette fois par des wagons-citernes.

La STEF n'a pas attendu pour réagir. En 1928, elle convie les trois principales laiteries françaises – Maggi, Les Fermiers réunis, la Société laitière moderne de Lyon – à un voyage d'études en Angleterre pour « examiner la question [des wagons-citernes] sur place ». Et, le 4 novembre 1929, elle fait savoir à Javary, directeur de l'exploitation de la Compagnie du Nord, qu'elle a passé une commande pour la construction d'une citerne d'une capacité de 12 000 litres et de cinq autres de 2 500 litres chacune²³. Une autre incitation est l'instauration de conditions tarifaires avantageuses visant à faciliter l'utilisation ce nouveau type de matériel : le 20 octobre 1929, le tarif spécial intérieur GV n° 3 et le tarif commun GV n° 103 sont modifiés en conséquence.

Cependant, les laiteries manifestent certaines craintes devant l'emploi de ce nouveau matériel. Le 15 novembre 1929, la STEF informe ainsi Javary des réticences de la société Les Fermiers réunis, dirigée par M. Blot : « En ce qui concerne les wagons isothermes, M. Blot n'a pas du tout l'intention de les abandonner [...]. Quant aux wagons citernes, il a bien l'intention de les utiliser à titre d'essai, mais dans une mesure restreinte. [...] Il désirerait faire ses premiers essais à la gare de Paris-La Chapelle pour les laits en provenance du Nord. Il nous demande, en conséquence, d'organiser dans cette gare une gare laitière comportant :

1- un quai bordé, d'un côté, par la voie ferrée ou seraient reçus les wagons citernes et, de l'autre côté, par une cour dans laquelle les voitures pourraient accéder pour apporter les bidons vides et reprendre les bidons pleins ;

2- des cuves dans lesquelles seraient pompés les laits amenés par wagons citernes, puis dépotés en bidons ;

3- une installation spéciale pour le nettoyage des bidons vides²⁴. »

22- Assemblée générale de la STEF, Exercice 1929, cité par François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris/La Haye, Mouton, 1973, p. 472.

23- ANMT, 202 AQ 333 C. 1321, « Transport du lait en citernes isothermes », lettre du 4 novembre 1929.

24- *Ea. loc.*, Lettre de la STEF à la Compagnie du Nord, 15 novembre 1929.

Confrontée à l'ouverture prochaine d'une installation similaire en gare de Paris-Ivry par les Messageries laitières, la STEF souhaite l'aménagement rapide de cette gare qu'elle entend ouvrir à l'ensemble des sociétés laitières. À peine moins de deux semaines plus tard, les Messageries laitières, aux aguets, se proposent de prendre en charge et sa construction et son exploitation²⁵...

La SLM constitue alors l'une des figures majeures de l'économie laitière ferroviaire. Créés pour la plupart au cours de la période 1920-1930 dans un rayon de 300 à 450 km autour de la capitale, une cinquantaine de ses laiteries et de ses dépôts participent à son approvisionnement (fig. 2). Répartis entre les Ardennes et la Vienne, ces établissements emploient près de 5 000 personnes en 1936²⁶. Une partie du lait, distribué dans Paris et sa banlieue par plus de 1 400 points de vente, transite dans ses dépôts des gares laitières de l'Est et du Nord²⁷. En 1937, la SLM collecte jusqu'à 95,5 millions de litres employés tant à la consommation qu'à fabrication de produits dérivés dans ses fromageries parisiennes.

De la bouteille à la brique de lait : l'abandon du transport laitier par voie ferrée

Les origines de l'abandon du rail pour le transport du lait ne sont pas inscrites dans la Deuxième Guerre mondiale, mais dans les années 1930. Aux inconvénients originels, tels que le dépotage, les risques liés à la perte d'énormes volumes de lait, l'inadaptation des wagons à la fluctuation de la collecte, s'ajoutent de nombreux événements conjoncturels limitant l'utilisation des wagons. Les progrès effectués sur le camion ne constituent pas la raison unique de cette désaffection. De plus, après la Deuxième Guerre mondiale, l'avenir du wagon citerne devient de plus en plus incertain, en raison de la situation des deux principales sociétés laitières utilisant le système ferroviaire pour acheminer leur lait : la SLM et Genvrain²⁸. Pendant cette période se développe la bouteille de lait en verre qui écarte l'organisation ferroviaire fondée sur le dépotage des bidons. Désormais, l'embouteillage ne peut-il pas se faire dès la réception du lait à la laiterie et non plus à proximité du bassin de consommation ?

25- Étrennés par la SLM, les premiers wagons-citernes de la STEF n'entreront officiellement en service que le 1^{er} janvier 1932 [N.d.l.R.].

26- 4 712 en 1936, puis 4 418 l'année suivante.

27- Dépôts situés respectivement aux 12, rue du Chemin de fer et 150, rue de La Chapelle.

28- La société Genvrain est créée en 1882. Elle est née du regroupement des ramasseurs et des distributeurs de lait de la région parisienne. En 1933, la société, dirigée par Charles Genvrain (1872-1949), devient une holding après avoir créé une filiale d'exploitation, la SAFR.

▲ Figure 2. La localisation des laiteries et dépôts de collecte Maggi en 1947. Source : Archives Nestlé SA, Vevey, Secrétariat de la direction générale de la SLM, *Établissement de la SLM, Situation au 31 décembre 1947*, Paris, dossier n° 6690. Carte établie par l'auteur, fonds de carte extrait de Henri Lartilleux, *Géographie des chemins de fer français*, t. 1, La SNCF, Librairie Chaix, 1946, p. 7.

De la crise laitière des années 1930 au démantèlement de Maggi

Les épizooties de fièvre aphteuse peuvent limiter le transport du lait entre les différentes régions. En 1937, cette fièvre touche l'ensemble du territoire à l'exception d'une partie de la Bretagne. « Jusqu'à la fin du mois de février 1938, ont été atteints par la maladie plus de 2 millions de bovins²⁹. » La SLM doit faire face à d'énormes difficultés pour procéder à l'acheminement de son lait vers Paris, d'autant que les volumes se restreignent au fur et mesure de la propagation de l'épizootie. Au moment même où la crise de la fièvre aphteuse semble s'éteindre, la France se prépare à un second conflit. Les produits laitiers font l'objet de dispositions particulières. Durant près de dix ans, le commerce du lait de consommation est largement réglementé et surtout rationné. La vente du lait de consommation est limitée sous l'Occupation et les mesures de rationnement ne sont levées qu'en avril 1949. Les principales sociétés laitières parisiennes font alors face à d'énormes difficultés pour acheminer leur lait vers la capitale et surtout pour couvrir les frais d'un produit contrôlé.

Depuis la collecte jusqu'à la distribution des produits, toute l'économie laitière nationale est en pleine tourmente. D'après Jean-Claude Toutain, la production laitière française chute de 55 % entre la veille du conflit et la seconde moitié des années 1940, passant de 155 à 101 millions d'hectolitres³⁰. Entre la crise laitière des années 1930 et l'effondrement de la production, le lait ne paraît plus constituer une activité d'avenir pour certains industriels. L'une des principales sociétés européennes du secteur, la Société Nestlé, ne diversifie-t-elle pas ses activités à partir de cette période ? Au lait s'ajoutent ainsi d'autres matières premières, tels que le cacao (depuis sa fusion avec les Sociétés Peter, Cailler et Kohler au 1^{er} janvier 1929), le café (avec le « nescafé » en 1938) et les produits culinaires (avec le rachat en 1947 de la SA Alimentana, nom porté depuis 1934 par la société holding regroupant toutes les affaires Maggi). « Nestlé Alimentana SA » devient, après la ratification de la fusion par les assemblées générales extraordinaires de Maggi et de Nestlé, le nouveau nom de la holding. En France, poursuivant l'extension de ses activités, la Société Nestlé devient la Société de produits alimentaires et diététiques (SOPAD) en

29- « La fièvre aphteuse en France », *L'Industrie laitière*, mars 1939, p. 65.

30- Jean-Claude Toutain, *Le Produit de l'agriculture française de 1700 à 1958*, tome II, *La Croissance*, *Cahiers de l'Institut de sciences économiques appliquées*, Série A.-F., n° 2, supplément n° 115 (juillet 1961), p. 14.

1945. Quant à la SLM, elle est démantelée dès 1949 en deux entités provisoires, liquidées en septembre de l'année suivante³¹.

La fin de la SLM, avec l'ensemble de son réseau, ne menace-t-elle pas l'avenir du transport du lait par le rail ? De plus, une nouvelle réglementation imposant la vente du lait en bouteilles, le transport ferroviaire s'inscrit-il dans ce nouveau circuit de fabrication et de distribution du lait ?

Du bidon à la bouteille de lait

Depuis la fin des mesures de rationnement, la demande en lait de consommation explose. Cependant, la méthode de distribution du lait à la pinte est dénoncée, car elle présente de grands risques sanitaires en raison des médiocres conditions de transport et d'écoulement du produit. Même s'il a été pasteurisé, le lait en bidon de 20 litres, dit « de Paris », présente encore de nombreux dangers. Pour Maurice Beau, « les effets de la pasteurisation, quand le lait est livré en vrac au crémier détaillant (généralement en bidons de 20 litres), ne se maintiennent qu'à la condition, d'ailleurs jamais remplie, que le lait ne soit pas recontaminé ensuite »³². Cependant, il n'existe pas d'autre moyen de distribution, mise à part la production en bouteilles pasteurisées qui « est insignifiante »³³. L'État facilite alors le financement des chaînes d'embouteillage tout en limitant la vente du lait à partir des bidons dès la fin des années 1940. Il s'appuie sur la loi du 3 juillet 1935 tendant à l'organisation et à l'assainissement des marchés du lait, peu appliquée avant la guerre en raison de la multitude « d'usines laitières souvent installées dans des immeubles conçus pour un tout autre usage. Le matériel y est souvent vétuste et mal installé, les principes d'hygiène trop souvent inappliqués. Ce sont généralement de petites entreprises ayant des frais généraux élevés, ne pouvant pas engager un technicien, ni se moderniser ». Il faut progressivement substituer au bidon la bouteille lavée, pasteurisée ou stérilisée, et protégée par une fermeture hermétique. En 1947, « le Plan, considérant les problèmes en proportion de leur urgence, a retenu vingt-cinq villes de plus de 90 000 habitants dont l'ensemble représente dix millions d'habitants, dont 5 à 600 000 enfants de moins de trois ans. Les besoins en lait de ces agglomérations représentent 1,3 million d'hl. La commission compétente se propose de mettre en bouteilles 30 % de cette quantité, soit 1,3 million d'hl par jour, avec un matériel entièrement automatique

---

31- Archives Nestlé S.A., Vevey, DACE, Note sur la liquidation de la SLM, le 14 janvier 1958.

32- Maurice Beau, *Le Lait et l'industrie laitière*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », n° 377, 1949, p. 38 et 39.

33- « L'Industrie laitière en France et ses dérivés », *La Documentation française, Notes et études documentaires*, n° 760, 10 novembre 1947, p. 11.

pouvant embouteiller 3 000 l/h »³⁴. Rapidement, d'autres moyens sont mis en œuvre, à travers les crédits d'investissement, tandis que l'exigence de la vente du lait Nestlé Alimentana SA en bouteilles pasteurisées est étendue aux agglomérations de plus de 20 000 habitants par le décret du 23 février 1950 rendant obligatoire l'embouteillage du lait.

Face aux manipulations pénibles des bidons depuis leur réception jusqu'à leur nettoyage et remplissage, l'arrivée de la bouteille de verre simplifie l'activité des entreprises laitières. Au début des années 1950, la production de lait de consommation à partir d'une poterie métallique semble relever, à la manière des laitières, d'un autre temps. La bouteille de lait permet aux entreprises laitières de proposer, aux grossistes et aux détaillants, un produit « visiblement » sain et surtout d'y apposer leur marque, à l'instar du beurre et du fromage. La bouteille bouleverse l'image du lait, qui n'est plus exclusivement un produit fermier, mais industriel par son contenant. Elle transforme un liquide agricole en un produit industriel, en conservant le nom, le lait, et la couleur, le blanc, qu'elle affiche, et en lui ajoutant une marque³⁵.

Le transport du lait par le train ne s'inscrit désormais plus dans ce nouveau circuit de production. Le lait de consommation est, de manière générale, directement pasteurisé et embouteillé sur place pour être enfin acheminé par la route vers les différents bassins de consommation. En effet, les progrès accomplis dans la réfrigération des camions assurent la préservation des bouteilles pasteurisées. Cependant, tout comme la vente du lait en bidons, le transport du lait par le train ne s'arrête pas de manière immédiate. En 1953, la vente du lait en bidons représente encore plus de 3 millions de litres par jour contre 1,7 pour celle du lait en bouteilles. À la fin des années 1950, quelques laiteries utilisent encore le train pour livrer du lait vers les grandes agglomérations. Ainsi, la Coopératives des 4 Quantons au Quesnoy, située près de Valenciennes, bénéficie à cette période d'un embranchement ferroviaire pour livrer du lait vers Lille.

Un bilan provisoire

En France, le transport du lait par le rail connaît un formidable essor durant l'entre-deux-guerres avec l'expansion des zones de collecte de grandes sociétés laitières, principalement centrées sur la capitale. Pourtant, cet essor reste limité dans l'espace et dans le temps. En dehors de l'approvisionnement

34- *Ibid.*

35- La bouteille en verre est consacrée au Lactopôle, où chaque modèle est mis en valeur par un éclairage provenant de son socle. www.lactopole.fr

parisien, ce type de transport est restreint, même s'il en existe de nombreux exemples dans d'autres régions, comme en témoigne l'aménagement d'une gare laitière à Marseille. Les wagons réservoirs apparaissent essentiellement durant la période des années 1930 et sont peu adaptés aux besoins des sociétés laitières, à tel point que le transport se fait essentiellement à partir de wagons plats, de wagons à claires-voies ou de wagons isothermes.

Cette étude a tenté de montrer que le lait est une matière vivante peu adaptée aux nombreuses manipulations nées du transport par le rail et qu'il reste un produit à très faible valeur ajoutée. Cette question de la valorisation du lait conditionne même en partie l'avenir des grandes sociétés laitières à la Libération. Rapidement, la modification de la réglementation, le développement de la production de lait en bouteilles de verre, l'aménagement de nouveaux camions réfrigérés bouleversent l'ensemble du marché. Un nouveau circuit se met progressivement en place, avec la transformation du lait directement sur la zone de production. Le transport du lait par le train apparaît d'un autre temps.

Tout au long des années 1960-1970, l'offre connaît de profonds changements, à travers la recherche de nouveaux conditionnements, afin de supprimer les contraintes liées au verre. En 1971, le lancement de Candia et de son emballage perdu annonce la chute rapide de la bouteille de verre, qui ne représente plus que 10 % de la production dès l'année suivante. L'essor de la brique ou de la bouteille en plastique permet de répondre au problème de la valorisation du lait à travers la stratégie de volume, concentrant ainsi l'offre dans quelques usines. C'est ainsi que la plupart des laiteries situées dans les grandes agglomérations sont progressivement fermées.