

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

Note des chemins de fer de l'état sur leur rôle dans l'approvisionnement de Paris

Journal de la société statistique de Paris, tome 73 (1932), p. 42-64

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1932__73__42_0

© Société de statistique de Paris, 1932, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

III

NOTE DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

SUR LEUR ROLE

DANS L'APPROVISIONNEMENT DE PARIS

Le Réseau de l'État contribue pour une large part à l'approvisionnement de Paris.

Desservant des régions essentiellement agricoles et une étendue considérable de côtes, dont les produits de culture, d'élevage ou de pêche sont tous d'excellente qualité, — la réputation de certains va même jusqu'à l'étranger, — les

nombreux trains qui parcourent les lignes de ce réseau apportent à la capitale, rapidement et dans d'excellentes conditions de fraîcheur, le lait, le beurre, les fromages, les œufs, diverses sortes de légumes et de fruits, la viande, les animaux de boucherie sur pied, les volailles, le gibier, les poissons, les crustacés, les huitres et les coquillages, la farine, les vins, le cidre provenant de ses campagnes ou des ports de son littoral.

Le tonnage représente, suivant les années, de 550.000 à 650.000 tonnes par an.

En outre, le Réseau de l'État conduit à Paris d'autres produits naturels, tels que les bois, les matériaux, et de produits manufacturés dont l'expédition est faite dans ses propres gares, ou qui lui sont remis dans les gares d'échange avec les réseaux voisins. L'ordre de grandeur annuel est de 900.000 tonnes environ.

Le total général du tonnage livré à la population parisienne par les gares État de Paris, en grande et en petite vitesse, oscille donc autour de 1.500.000 tonnes par an.

Nous nous occuperons plus particulièrement, dans la présente note, des denrées d'alimentation en provenance des régions ou des ports que le Réseau de l'État dessert.

Le tableau ci-dessous indique les tonnages reçus en 1928, 1929 et 1930 par les gares de Paris-Vaugirard, de Paris-Batignolles et de Paris-Saint-Lazare.

DÉSIGNATION des marchandises	1928	1929	1930
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Lait, crème	157.803	161.107	173.571
Beurre	28.776	28.459	33.884
Fromage	26.346	25.200	22.061
Œufs	35.112	32.472	30.024
Légumes et fruits, pommes de terre	134.523	136.749	177.180
Bananes	32.187	33.445	48.259
Viande abattue	42.485	45.678	45.536
Volaille, gibier	10.189	9.399	12.506
Poissons, crustacés, coquillages	34.350	33.149	33.492
Huitres	15.654	14.460	13.708
Vins	2.797	2.607	1.607
Cidre	1.974	1.763	1.651
Farine	17.169	18.248	20.014
Café vert	35.231	27.993	40.069
Tapioca	2.507	3.645	4.414
Cacao	1.174	342	817
Totaux.	578.227	574.725	658.793

Les nombres représentent des tonnes, comme dans tous les tableaux qui suivent.

L'intérêt que présentent les éléments de trafic énumérés dans ce tableau justifie un examen particulier de chacun d'eux.

Lait

1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
157.803	161.107	173.571

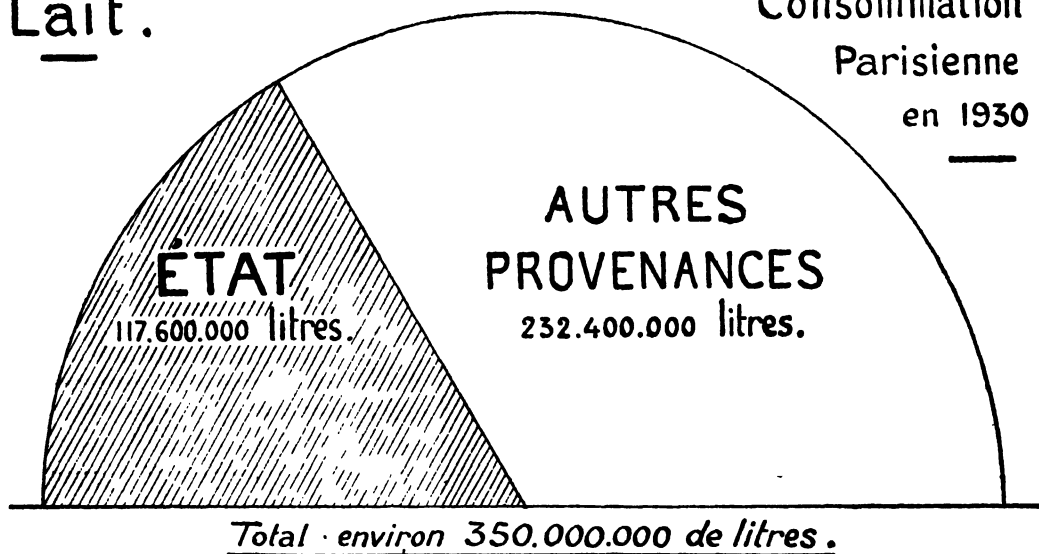
Le Réseau de l'État conduit à Paris une quantité de lait égale à 30 % environ de la consommation totale : 117.600.000 litres en 1930 pour une consommation de l'ordre de 350 millions de litres.

Ces transports, en progression continue pendant les dernières années, bien que la concurrence de la route se montre fort active, font l'objet d'une surveillance constante, et le Réseau de l'État s'efforce de favoriser toutes les initiatives qui peuvent en améliorer l'exécution.

Plus de 120 roulements de wagons dont les itinéraires, minutieusement établis, sont revus aux changements de service, amènent régulièrement et rapide-

Lait.

Consommation
Parisienne
en 1930 .



ment aux gares État de Paris et de la région parisienne le lait de provenances très diverses, dans un rayon de près de 300 kilomètres. Environ 100 de ces roulements desservent les seules gares de Paris.

On envisage même l'organisation d'un trafic de lait des Charentes sur la capitale.

Mais, parallèlement aux conditions matérielles des transports de lait, les conditions d'hygiène doivent être aussi bonnes que possible.

Dans cet ordre d'idées, une gare laitière spéciale a été ouverte en mai dernier à Vaugirard, sur le terrain des Chemins de fer de l'État, en collaboration avec une entreprise particulière.

Elle consiste dans un bâtiment divisé en 10 travées dont chacune renferme un bac isotherme métallique, d'une contenance de 12.000 litres, qui peut être affecté à un seul laitier.

Le lait, centralisé au départ dans les usines de pasteurisation et transporté à Paris en wagons-citernes de 9.000 litres (citernes fixes) ou de 3.000 litres (citernes amovibles sur plates-formes de wagons), est versé dans les bacs par différence de niveau, puis réparti dans les pots, nettoyés sur place, que des camions livrent aux laitiers de détail.

L'entreprise exploitante compte perfectionner encore le mode de livraison : les citernes amovibles, munies de robinets-compteurs, seraient transbordées

de wagons sur camions, ce qui permettrait la distribution du lait dans Paris sans aucun contact avec l'air extérieur, depuis l'usine de pasteurisation jusqu'au domicile du consommateur ou au magasin du détaillant.

La gare laitière de Vaugirard, qui peut entreposer 120.000 litres de lait par jour, soit 43.800.000 litres par an, c'est-à-dire 12 % de la consommation parisienne, n'en reçoit actuellement que 60.000 environ, quantité déjà considérable pour un début, des seules usines de Maintenon, Verneuil, Fontaine-Simon, et la Chapelle-Royale (départements de l'Eure et d'Eure-et-Loir). L'apport du lait de nouvelles provenances est à l'étude.

D'autre part, on étudie également l'établissement d'une organisation laitière spéciale à Batignolles.

Il paraît, enfin, intéressant de signaler l'importance des deux grosses productions normande et charentaise-poitevine, dont la première dépasse par jour 900.000 litres pour le seul département de la Manche et la deuxième atteint près de 2 millions de litres, également par jour. Celle-ci n'était que de 1.200.000 litres en 1928; l'augmentation est due en très grande partie à l'introduction de vaches normandes que le service agricole des Chemins de fer de l'État avait préconisée, et dont il avait démontré les avantages par une propagande active et des voyages d'études.

Ces deux productions, véritables fleuves laitiers, alimentent la consommation courante, l'industrie très développée du beurre et du fromage, celle de la caséine, introduite en France en 1904, à Surgères, centre agricole bien connu de la Charente-Inférieure, et celle du lactose, sans oublier l'emploi du sérum et des résidus à l'engraissement des porcs.

La fabrication de la caséine s'est développée très rapidement puisque, pour une seule Union coopérative, groupement de 40 laiteries, elle est passée de 642 tonnes en 1913 à plus de 3.500 tonnes en 1930.

Le lactose donne un tonnage minime, mais son emploi est très important en pharmacie et en confiserie.

En Normandie, nous citerons, à titre d'exemple, Chef-du-Pont, petit village de 450 habitants, où l'on peut traiter, chaque jour, jusqu'à 90.000 litres de lait.

Sur les tonnages indiqués au début de ce chapitre, 6.989 tonnes en 1929 et 25.046 tonnes en 1930 ont été transportées dans des wagons frigorifiques.

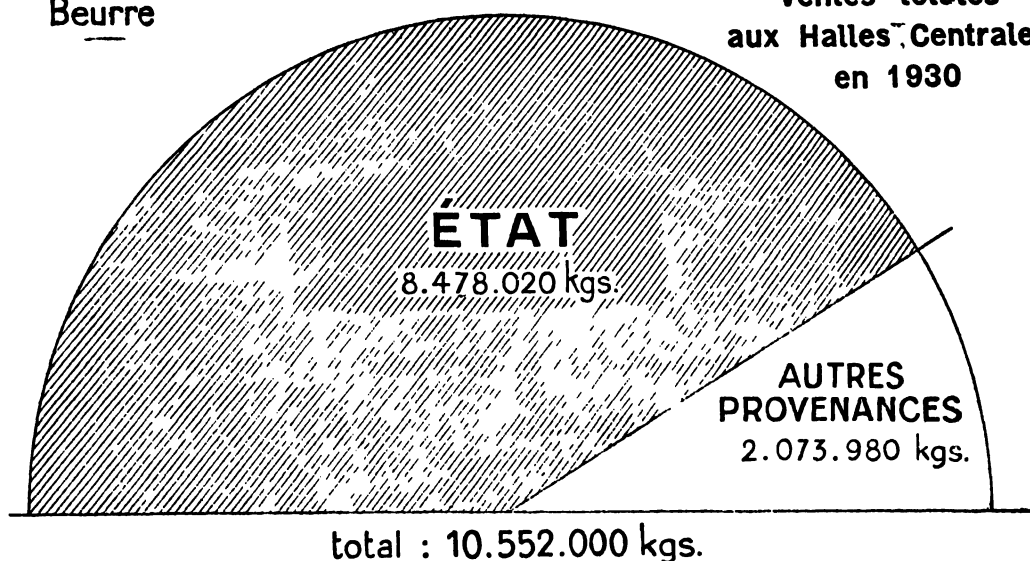
Beurre.

1928	1929	1930
Tonnes 28.776	Tonnes 28.459	Tonnes 33.844

Les arrivages dans les trois gares État de Paris atteignent, actuellement, un peu plus de 78 % des entrées dans la capitale : en 1930, 33.884 tonnes sur un total de 43.203 tonnes, dont 40 % environ sont réexpédiées sur la banlieue.

Beurre

Ventes totales
aux Halles Centrales
en 1930



Si l'on considère le beurre vendu aux Halles Centrales, dont le tonnage presque entier parvient, d'ailleurs, par chemin de fer, la part du Réseau de l'État dans les arrivages est encore plus forte.

	TONNAGE total reçu aux Halles	TONNAGE apporté par l'ensemble des réseaux	TONNAGE apporté par le Réseau de l'État	Proportion des arrivages du Réseau de l'État sur le tonnage vendu
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
1928	10.549	10.517	8.451	80 %
1929	9.897	9 813	7.807	79 %
1930	10 552	10 281	8.478	80 %

Les provenances principales sont : la région charentaise-poitvine (principalement les départements de la Charente, de la Charente-Inférieure, des Deux-Sèvres et de la Vendée), la Normandie, notamment les départements de la Manche—Carentan, Chef-du-Pont, Valognes, Ducey, Pont-Hébert, etc. — et du Calvados, la Bretagne, surtout le département d'Ille-et-Vilaine la Sarthe et l'Orne.

Le groupe constitué par les laiteries de Charente et du Poitou, dont la production laitière est considérable, ainsi que nous venons de le voir, a fabriqué en 1930 21.572 tonnes de beurre, dont 11.500 tonnes ont été expédiées à Paris.

Le département des Deux-Sèvres a envoyé à la capitale 5.000 tonnes sur sa production complète de 7.000 tonnes et le département de la Vendée 1.500 tonnes sur 2.700 tonnes.

On estime généralement que la région charentaise fournit près des trois cinquièmes de la consommation parisienne.

Les transports sur Paris en wagons frigorifiques se sont élevés en 1929 à 2.950 tonnes et en 1930 à 3.868 tonnes; 5 roulements spéciaux assurent ces transports.

Fromage.

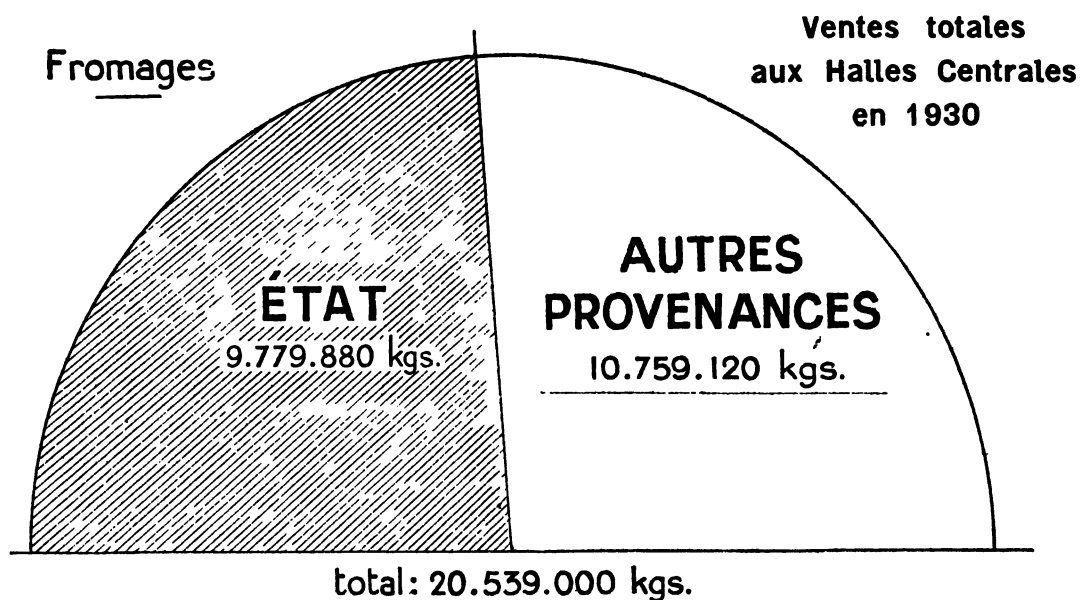
1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
26 346	25 200	22.061

Ces tonnages représentent à peu près 44 % des entrées totales à Paris dont une partie seulement est consommée sur place (52, 60, 75 % suivant les années), le reste faisant, comme pour le beurre, l'objet de réexpéditions.

Le tableau ci-dessous indique la part du Réseau de l'État dans les arrivages aux Halles Centrales, lesquels ne dépassent pas 40 à 45 % des réceptions à Paris.

	TONNAGE total parvenu aux Halles	TONNAGE apporté par l'ensemble des réseaux	TONNAGE apporté par le Réseau de l'État	PROPORTION des arrivages du Réseau de l'État dans le total reçu aux Halles
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
1928	19 487	10 451	9 838	50 %
1929	19 895	10 005	9 976	50 %
1930	20 539	18 553	9 779	47,6 %

Les départements desservis par les Chemins de fer de l'État produisent des fromages à pâte tendre : camembert authentique (pays d'Auge délimité officiellement), livarot (Lisieux et vallée d'Auge), type camembert (Normandie



et Maine), Pont-l'Évêque, toute la série des fromages frais dénommés " double-crème, suisses, demi-sel " (pays de Bray) et les pâtes spéciales, telles que

le Port-Salut (Mayenne) et la gamme des fromages de chèvre (Vienne et Deux-Sèvres notamment).

Pour donner une idée de l'importance qu'atteignent certains produits, nous indiquerons que la fabrication du camembert authentique, commencée en 1760 par M^{me} Harel dans une ferme du hameau de Camembert (Orne), utilise chaque jour plus de 400.000 litres de lait et livre à la consommation environ 250.000 fromages, dont la moitié environ viennent aux Halles Centrales par les lignes de l'État.

La Mothe-Saint-Héraye (Deux-Sèvres) est le siège d'une coopérative laitière dont l'action se limite à tout ce qui concerne le lait de chèvre. C'est l'unique coopérative de ce genre existant actuellement en France. Elle traite 8.000 litres par jour.

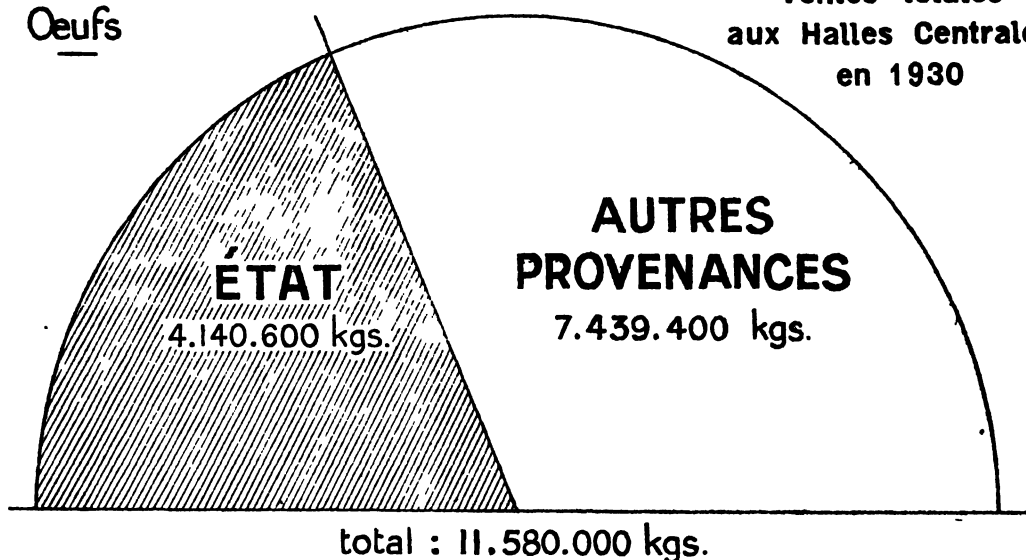
Oeufs.

1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
35.112	32.472	30.024

Environ 20 à 25 % des œufs reçus à Paris sont réexpédiés, principalement dans la banlieue.

Oeufs

Ventes totales
aux Halles Centrales
en 1930



Sur le total des entrées, 37 à 38 % proviennent des lignes du Réseau de l'État. La proportion est la même en ce qui concerne les ventes aux Halles Centrales.

	TOTAL des ventes aux Halles Centrales	TONNAGE apporté par l'ensemble des Réseaux	TONNAGE apporté par le Réseau de l'État	PROPORTION du tonnage. État sur le total des ventes
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
1928	10 825	10.797	4 133	38%
1929	10 960	10 854	4 204	39%
1930	11 580	11 069	4.140	37%

Les principales régions productrices sont : la Normandie le Maine, la Bretagne, notamment les départements d'Ille-et-Vilaine, des Côtes-du-Nord et du Morbihan, la Vendée et les Charentes (œufs roux de Maran , qui sont également très appréciés par les Ang'ais) .

Les transports d'œufs congelés, provenant du Havre, se sont élevés en 1929 à 788 tonnes, et en 1930 à 1.184 tonnes; ils ont eu lieu en wagons frigorifiques.

Légumes et fruits.

1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
134.523	136.749	177.180

Le tableau qui suit indique la fraction de ces tonnages reçue aux Halles Centrales, en comparaison avec le total des ventes et des arrivées par chemins de fer :

	TONNAGE vendu par les mandataires aux Halles	TONNAGE apporté par l'ensemble des Réseaux	TONNAGE du Réseau de l'État	PROPORTION du tonnage. État sur le total des ventes
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
1928	96.686	93.221	15.612	16%
1929	112.927	109.332	14.918	13%
1930	128.044	123.436	15.963	12%

Nous allons donner quelques indications sur les sortes les plus intéressantes de légumes et de fruits récoltés dans les régions, ou introduits par les ports que le Réseau de l'État dessert.

Choux-fleurs.

La culture en est très importante; elle a lieu en Bretagne (pays de Léon, notamment : Roscoff, Saint-Pol-de-Léon, Plouescat, Plouénan et Taulé, pays de Saint Malo), dans le Cotentin (Barfleur, Cherbourg) et dans la région angevine.

Dans le seul département du Finistère, qui comprend le pays de Léon, la plus grande partie des terrains affectés aux cultures maraîchères est planté en choux-fleurs.

Les arrivages à Paris, en provenance du Réseau de l'État, se décomposent comme suit, pour les trois dernières années :

PROVENANCES	ÉPOQUES DE PRODUCTION	1928	1929	1930
		Tonnes	Tonnes	Tonnes
Saint-Malo	1 ^{er} octobre à fin avril	4.198	2.815	2.160
Léon	Fin novembre à fin mai	1.424	5.106	10.908
Cotentin	Début de mars à fin mai	1.936	2.156	2.172
Anjou.	Fin mars au début de juin	7.071	2.439	8.276
	Totaux	14.629	12.516	23.516

Les choux-fleurs bretons n'ont été introduits sur le marché parisien qu'après la création des chemins de fer. On signale cependant qu'un producteur ros-covite avait déjà effectué, en 1830, un voyage d'affaires à Paris.

Artichauts.

Ils viennent surtout du Léon (mai à octobre), de l'Anjou (fin mai à fin juillet) et aussi de la région niortaise.

Roscoff et Saint-Pol-de-Léon, centres principaux de la production bretonne, expédient, suivant les années, de 2.000 à 3.500 tonnes sur Paris et sur les grandes villes du Nord de la France.

La gare de Vaugirard a reçu de toutes ces provenances :

En 1928	3.872 tonnes
En 1929	3.438 —
En 1930	5.848 —

Salades et légumes de la contrée de Nantes.

La culture maraîchère nantaise produit, sur une étendue de 80 hectares environ, des carottes, des radis, des navets, des haricots, des melons et des salades, dont Paris reçoit une assez grande quantité.

Les arrivages par les lignes de l'État se sont élevés :

En 1928, à	2.930 tonnes
En 1929, à	4.900 —
Et en 1930, à	4.900 — environ

Melons de Vendée.

Cette production, assez importante, a fourni à Paris :

En 1928...	772 tonnes
En 1929	1.407 —
En 1930	960 —

Cresson de la région parisienne.

On le cultive dans la région de Magny, Liancourt, Chars, et Paris en absorbe la totalité :

En 1928	317 tonnes
En 1929	1.159 —
En 1930	1.400 —

Tomates des Canaries.

Entre novembre et mai, les Canaries envoient à Paris, par le port de Dieppe et la ligne de l'État, un assez fort contingent de tomates fraîches :

De novembre 1929 à mai 1930	1.500 tonnes
De novembre 1930 à mai 1931	2.440 —

Pommes de terre.

Indépendamment des pommes de terre sélectionnées pour semences au sujet desquelles nous n'avons pas à nous étendre ici, on récolte dans les départements

desservis par le Réseau de l'État des pommes de terre « Primeurs » (Bretagne-Roscoff, Saint-Malo, Tréguier, Paimpol—Cotentin et Noirmoutier), qui font leur apparition sur le marché en mai, et des pommes de terre de consommation courante dont les plus grands producteurs sont : la Bretagne (Côtes-du-Nord, Finistère, Ile-et-Vilaine, Loire-Inférieure et Morbihan) et le Maine (Sarthe et Mayenne).

Sur les 1.416.000 hectares affectés en France à la culture des pommes de terre, 189.000, soit 13,5 %, appartiennent à la Bretagne et 39.000, soit 2,8 % au Maine; au total, 228.000 hectares et 16 %.

La production de ces deux régions en 1930, année moyenne, a été la suivante :

Bretagne	19.618.000 quintaux
Maine.	4.990.000 —
Ensemble	24.608.000 quintaux

soit, respectivement, 14,6 % et 3,5 %. Au total : 18 % des 134.289.970 quintaux auxquels s'est élevée la production générale de la France.

Accessoirement, pour montrer quelle est, sur le Réseau de l'État, la très grande importance de cette culture, nous indiquons que la récolte annuelle des pommes de terre en Bretagne est évaluée à un milliard de francs.

Le trafic du Réseau de l'État sur l'intérieur du pays représente, par an, 130.000 à 140.000 tonnes, dont Paris absorbe, en moyenne, de 30 à 45 % :

1928.	54.625 tonnes
1929.	45.573 —
1930.	60.440 —

La part relative aux pommes de terre « prime » a été, par région de provenance :

PROVENANCE	1928	1929	1930
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Bretagne	5.112	8.294	13.850
Cotentin	3.042	2.730	2.901
Noirmoutier	1.109	1.369	1.141
Totaux.	9.263	12.393	17.892

On cultive des sortes très diverses. Comme primeurs, il y a lieu de citer la « Royal Kidney » et la « Marjolaine » ; les variétés de pommes de terre de consommation courante qui donnent le plus fort tonnage sont « l'Institut de Beauvais » et l'« Industrie ».

Pommes.

Une très grande partie de la production française est récoltée sur le Réseau de l'État, en Normandie, en Bretagne, dans le Maine et dans le Sud-Ouest. Cette production, extrêmement variable suivant les années, va de 3 à 50 millions de quintaux.

Ci-dessous les tonnages reçus à Paris pendant les trois dernières années :

1928	1929	1930
Tonnes 5.508	Tonnes 5.500	Tonnes 3.584

La Sarthe, en particulier, fournit des pommes de table que les consommateurs apprécient beaucoup, notamment, la « reinette du Mans ».

Le Réseau de l'État travaille d'une manière très active à l'assainissement des fruits. Depuis deux ans, son service agricole a fait traiter plus de 3.000 arbres dans 24 Centres de la Sarthe et d'Ille-et-Vilaine; 12.000 autres l'ont été sous son patronage; les équipes de spécialistes, les appareils et les produits sont transportés gratuitement et plus de 5 tonnes d'huile d'anthracène ou de dérivés de cette huile ont déjà été employées en pulvérisations sur des pommiers ou des poiriers. Pendant l'hiver 1931-1932, 11 tonnes des mêmes matières, au minimum, seront appliquées à 5.000 ou 6.000 pommiers, répartis en 26 centres de de l'Orne et du Calvados.

Le Réseau de l'État seconde également, autant qu'il le peut, les efforts faits en vue de la standardisation des produits et de leurs emballages.

Bananes.

L'importation des bananes a lieu dans trois des ports desservis par le Réseau de l'État : Dieppe, Le Havre et Nantes. Les deux premiers de ces ports alimentent la consommation parisienne.

Dieppe reçoit des bananes des Canaries. Ce trafic, qui s'est intensifié depuis le début de 1925, demeure en progression constante :

1928.	34.007 tonnes
1929.	37.043 —
1930.	53.162 —

Les bananes importées par Dieppe sont toutes à destination de Paris.

Elles arrivent au port dans des bateaux spécialement aménagés, qui font le trajet en quatre jours et demi à six jours, suivant le temps, et sont transbordées immédiatement dans les wagons, au moyen de grues spéciales enlevant 12 à 15 caisses à la fois.

D'octobre à mai, le transport se fait en wagons isothermes; on a chargé dans les wagons de ce type : en 1929, 16.025 tonnes, et en 1930, 27.487 tonnes.

Lorsque le chargement d'un navire ne peut être expédié en entier immédiatement, le reliquat est emmagasiné dans des locaux agencés pour cet usage où, notamment, la température voulue est entretenue avec soin.

Au Havre, les efforts conjugués du Port autonome et du Réseau de l'État ont permis, depuis le printemps 1931, de recevoir les bananes de la Colombie, du Honduras et du Guatemala, qu'une puissante firme importait jusqu'alors par l'étranger.

On termine, en ce moment, les aménagements réservés à ce nouveau trafic.

Fin octobre dernier, le total des expéditions sur Paris s'élevait à 4.800 tonnes environ, mais des quantités considérables vont également en province, dans toutes les directions.

Pommes, cerises et fruits de la Vallée de la Seine.

Ces fruits vont, plus particulièrement, en Angleterre, mais il se fait un certain trafic sur Paris où les régions de Bonnières, de Gaillon et de Vernon expédient annuellement plus de 700 tonnes (cerises et prunes).

Viande.

Les gares du Réseau de l'État expédient sur Paris des animaux abattus (viandes foraines) qui comprennent, surtout, des moutons et des porcs, de la viande congelée en provenance de l'Amérique du Sud et de l'Australie, importée par La Rochelle et par Le Havre, enfin des animaux sur pied, bœufs et vaches, veaux, porcs, moutons et chevaux de boucherie.

Sur les entrées totales de viande à Paris, la part du Réseau de l'État représente de 20 à 25 %.

Viande abattue fraîche.

Les gares État de Paris ont reçu, en provenance du Réseau :

En 1928	44.105 tonnes
En 1929	38.604 —
En 1930	35.861 —

Les principales régions productrices sont : la Normandie, surtout la Manche, la Sarthe, toute la Bretagne, la Vendée, les Deux-Sèvres et la Charente-Inférieure.

Le département de la Manche a donné le tonnage le plus important (près de 7.500 tonnes); viennent ensuite la Vendée et les Deux-Sèvres avec un tonnage de l'ordre de 5.000 tonnes pour chacune, l'Ille-et-Vilaine, qui a dépassé 4.000 tonnes; la Charente-Inférieure avec environ 3.500 tonnes; le Finistère avec 3.000 tonnes (Landerneau et Morlaix, notamment); les Côtes-du-Nord dont les envois ont été supérieurs à 2.500 tonnes (Plouaret, Belle-Isle-Bégard, etc...).

En 1929, 27.082 tonnes, et, en 1930, 23.039 tonnes ont été transportées en wagons frigorifiques.

Viande congelée.

Le Réseau de l'État a fourni à Paris :

En 1928	1.574 tonnes
En 1929	3.881 —
En 1930	9.675 —

Toute cette viande a été chargée dans des wagons frigorifiques.

En résumé, la contribution totale du Réseau de l'État à la consommation

parisienne en viande de boucherie abattue, fraîche ou congelée, s'est élevée, pendant les trois dernières années :

En 1928, à	45.679 tonnes
En 1929, à	42.485 —
En 1930, à	45.536 —

Trente-six roulements de ramassage, dont cinq frigorifiques, sont organisés pour le transport de la viande à Paris, depuis les points extrêmes du Réseau. Voici quelques exemples de la rapidité de ces transports :

Départ de Brest à 7 h., arrivée à Paris le jour même à 22 h. 30,
Départ de Carentan à 18 h. 25, arrivée à Paris le lendemain à 3 h.,
Départ de Châteauneuf-sur-Charente à 6 h. 22, arrivée à Paris le lendemain à 1 h. 43.

Animaux sur pied.

Ils sont expédiés sur les gares de Paris-Batignolles, de Paris-Vaugirard et de Paris-Bestiaux; ces deux dernières approvisionnent les marchés et abattoirs de Vaugirard et de la Villette.

Le tableau ci-dessous donne, par catégorie, le nombre des animaux reçus dans l'ensemble des trois gares pendant les années 1928, 1929 et 1930 :

	1928	1929	1930
Bœufs et vaches	277.893	260.422	203.205
Veaux et porcs	617.799	613.682	591.800
Moutons	151.035	96.682	48.791
Chevaux de boucherie	32.488	37.012	32.089
Totaux	1.079.815	1.007.798	875.885

Il paraît intéressant d'indiquer quelle est, sur ces nombres, pour les bovins, pour les veaux et porcs et pour les moutons, la part relative à l'approvisionnement des marchés de Vaugirard et de la Villette, en comparaison avec les quantités correspondantes apportées aux mêmes marchés par l'ensemble des chemins de fer :

	1928		1929		1930	
	ARRIVAGES de l'ensemble des Réseaux	ARRIVAGES du Réseau de l'État	ARRIVAGES de l'ensemble des Réseaux	ARRIVAGES du Réseau de l'État	ARRIVAGES de l'ensemble des Réseaux	ARRIVAGES du Réseau de l'État
Bœufs et vaches	405.000	273.124	452.000	258.836	367.000	200.065
Veaux et porcs	1.054.000	604.742	1.088.000	600.712	945.000	588.035
Moutons	1.273.000	150.719	1.048.000	96.563	980.000	48.662
Totaux	2.792.000	1.028.585	2.588.000	956.111	2.292.000	834.762

Les pourcentages du Réseau de l'État sont les suivants :

Bœufs et vaches	de 54 à 59%
Veaux et porcs	de 55 à 62%
Moutons	de 5 à 11%
Ensemble	de 36,3 à 36,9%

Les transports d'animaux vivants sont exécutés avec célérité, comme on s'en rendra compte par quelques exemples :

Grande vitesse :

Départ de Dieppe à 17 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 3 h.,
 Départ du Havre à 21 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 4 h.,
 Départ de Cherbourg à 14 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 4 h.,
 Départ de Granville à 18 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 5 h.,
 Départ de Morlaix à 9 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 5 h.,
 Départ de Rennes à 16 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 5 h.,
 Départ de Châteaubriant à 15 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 5 h.,
 Départ de Niort à 16 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 5 h.

Petite vitesse :

Départ de Neufchatel-en-Braye à 17 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 4 h.,
 Départ du Mans à 12 h., arrivée à Paris dans la nuit même à 4 h.,
 Départ de Morlaix à 12 h., arrivée à Paris le lendemain, à 12 h.,
 Départ de Pont-Rousseau (Nantes) à 16 h., arrivée à Paris le lendemain à 14 h.,
 Départ de Niort à 18 h., arrivée à Paris le lendemain à 17 h.

Nous terminons, enfin, cet exposé relatif au transport de la viande en donnant les principales provenances des animaux vivants transportés à Paris par le Réseau de l'État :

Pour les *bovins* : La Manche, le Calvados, l'Orne, Maine-et-Loire, la Vendée, les Deux-Sèvres, la Sarthe;

Pour les *veaux* : la Sarthe, Eure-et-Loir, Maine-et-Loire;

Pour les *porcs* : la Loire-Inférieure, la Vendée, Maine-et-Loire, la Sarthe, la Manche;

Pour les *moutons* : Seine-et-Oise, Eure-et-Loir et l'Eure.

Volailles et Gibier.

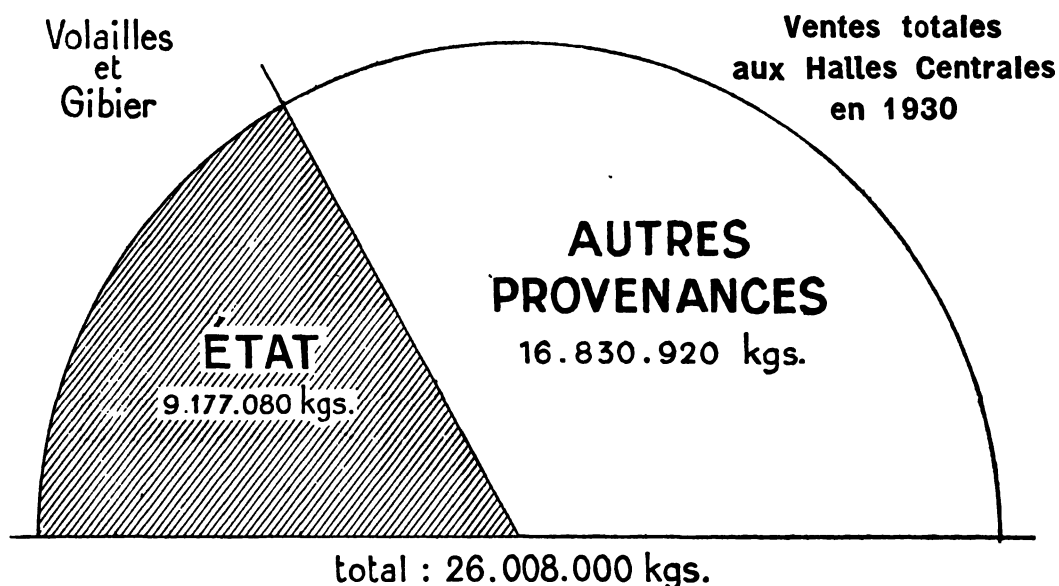
1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
10.189	9 399	12.506

Ces tonnages représentent 35 % des entrées totales à Paris (35.544 tonnes en 1930).

Sur les quantités vendues aux Halles Centrales seules, la part du Réseau de l'État a été la suivante :

	TONNAGE mis en vente aux Halles	TONNAGE apporté par l'ensemble des Réseaux	TONNAGE apporté par le réseau de l'État	PROPORTION des arrivées de l'État sur le total vendu
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
1928	23.444	23.224	8.008	34 %
1929	22.109	21 918	7.771	35 %
1930	26.008	25.444	9.177	35 %

Parmi les principales provenances, il convient de citer : les Deux-Sèvres, qui donnent le plus fort tonnage (plus de 2.000 tonnes); la Loire-Inférieure (de 1.700 à 2.000 tonnes); la Vendée (environ 1.900 tonnes), avec ses volailles à plumage noir et ses canards « type nantais » élevés surtout dans la région de Challans; Eure-et-Loir (1.500 tonnes) qui produit des poulets de grain des races



de « Houdan » et de « Faverolles » et les volailles excellentes, bien que moins renommées, de Brou, Illiers, Courtalain, Châteaudun; la Sarthe (près de 1.000 tonnes), dont tout le monde connaît les poulardes du Mans et de La Flèche.

Sept roulements spéciaux de wagons frigorifiques sont affectés au transport des volailles sur Paris (1.126 tonnes en 1929 et 2.329 tonnes en 1930).

Poissons, Crustacés, Coquilles.

1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
84.350	33.149	33.492

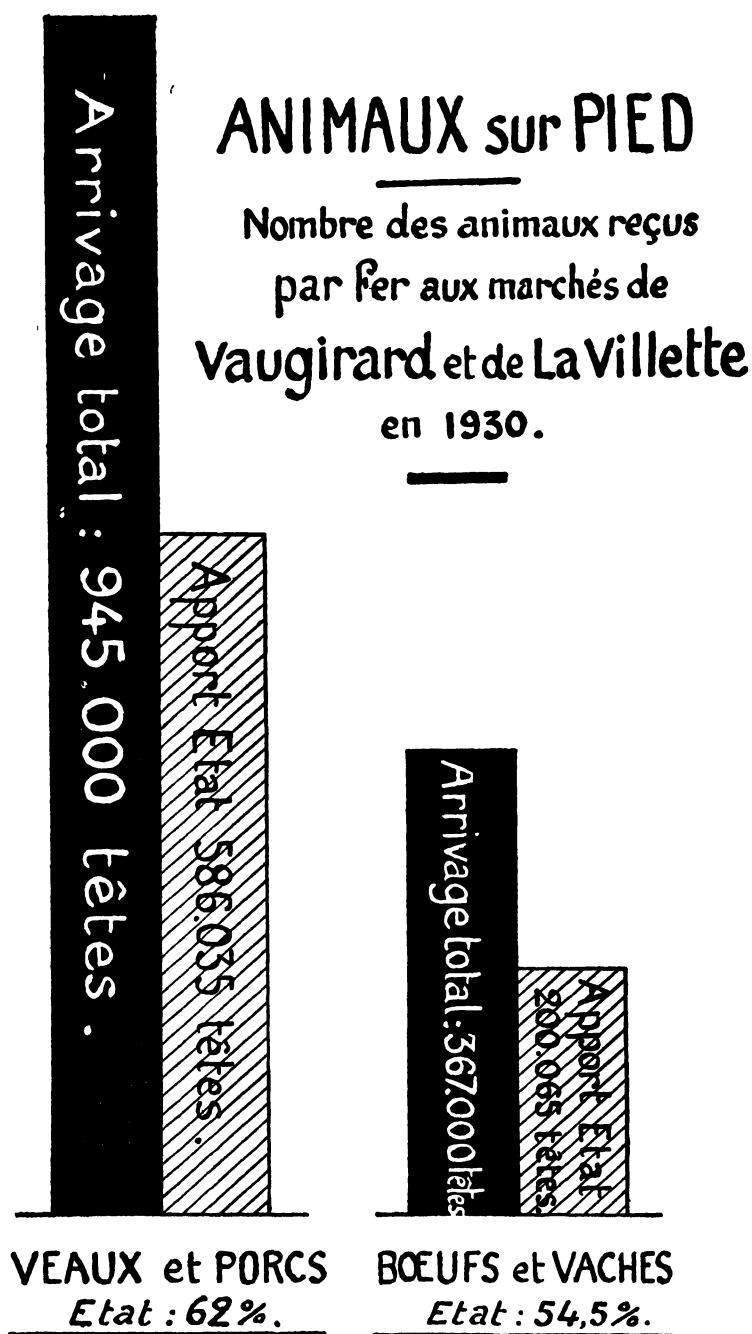
Ces totaux se rapportent à la marée fraîche, à la morue, aux crustacés et aux coquillages, mais ne comprennent pas les arrivages d'huîtres dont il sera question plus loin.

En admettant, comme on l'a fait, que la consommation parisienne soit de l'ordre de 80.000 tonnes par an, la part du Réseau de l'État dans cette consommation serait d'environ 40%.

La proportion est sensiblement la même sur les ventes aux Halles Centrales seules (total des arrivages par fer en 1930 : 61.900 tonnes), auxquelles ont été affectées 24.987 des 33.432 tonnes reçues dans les gares État de Paris en 1930.

Les 1.800 kilomètres de côtes que dessert le Réseau de l'État abritent de nombreux ports de pêche dans lesquels 40 % des bateaux qui constituent l'effectif total de la France ont leurs points d'attache.

Les principaux de ces ports sont, par ordre d'importance et en ne citant

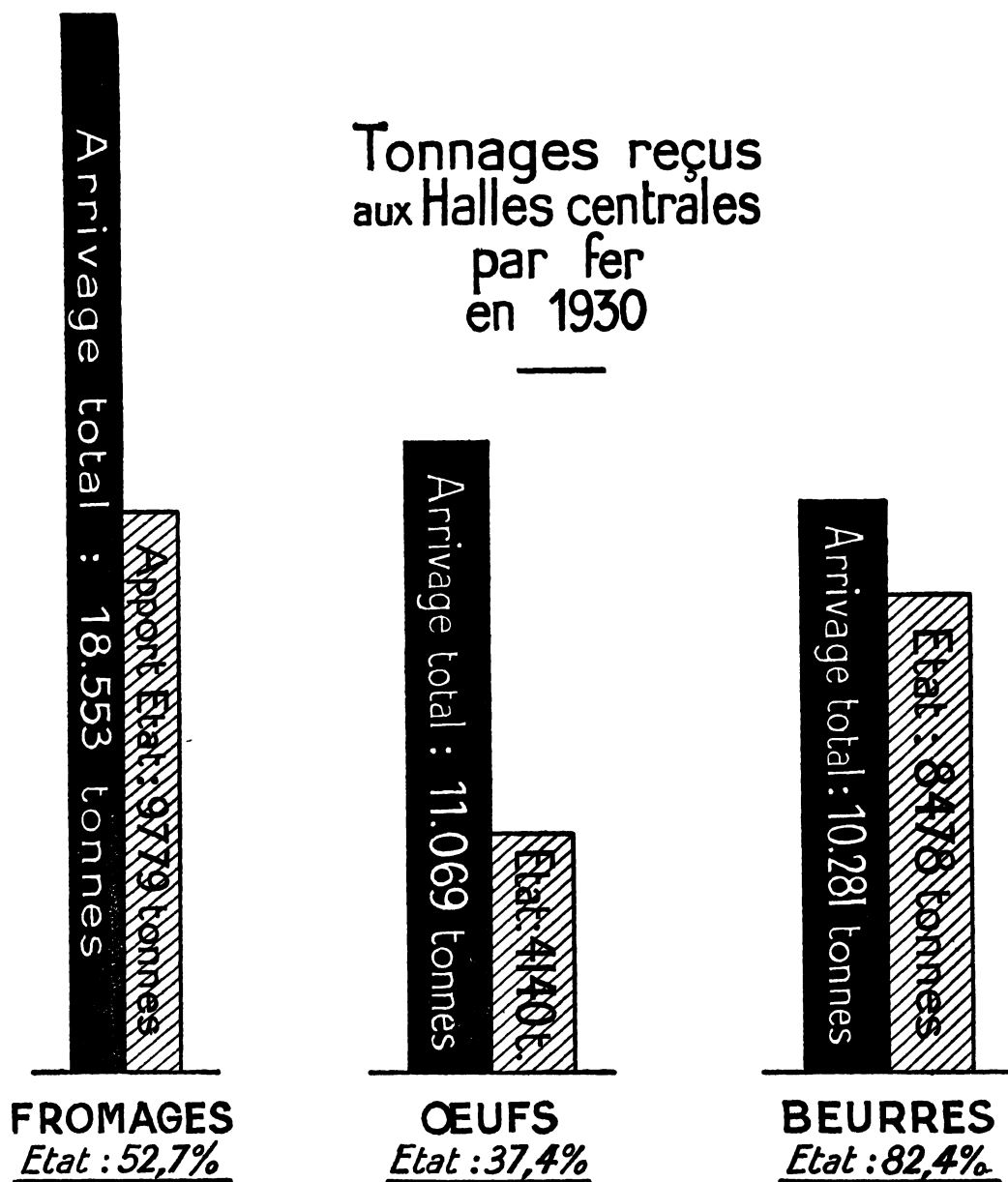


que ceux dont le tonnage annuel dépasse 1.000 tonnes : la Rochelle, Dieppe, Fécamp, Cherbourg, Les Sables-d'Olonne et Brest.

Le port de La Rochelle, le deuxième des ports français pour la marée fraîche

et le premier pour la morue, possède près de 740 bateaux qui pêchent surtout la morue, le merlu, la dorade et la raie. Il donne à lui seul plus de la moitié du tonnage expédié par l'ensemble des ports du Réseau et fournit à Paris de 4.000 à 5.000 tonnes suivant les années.

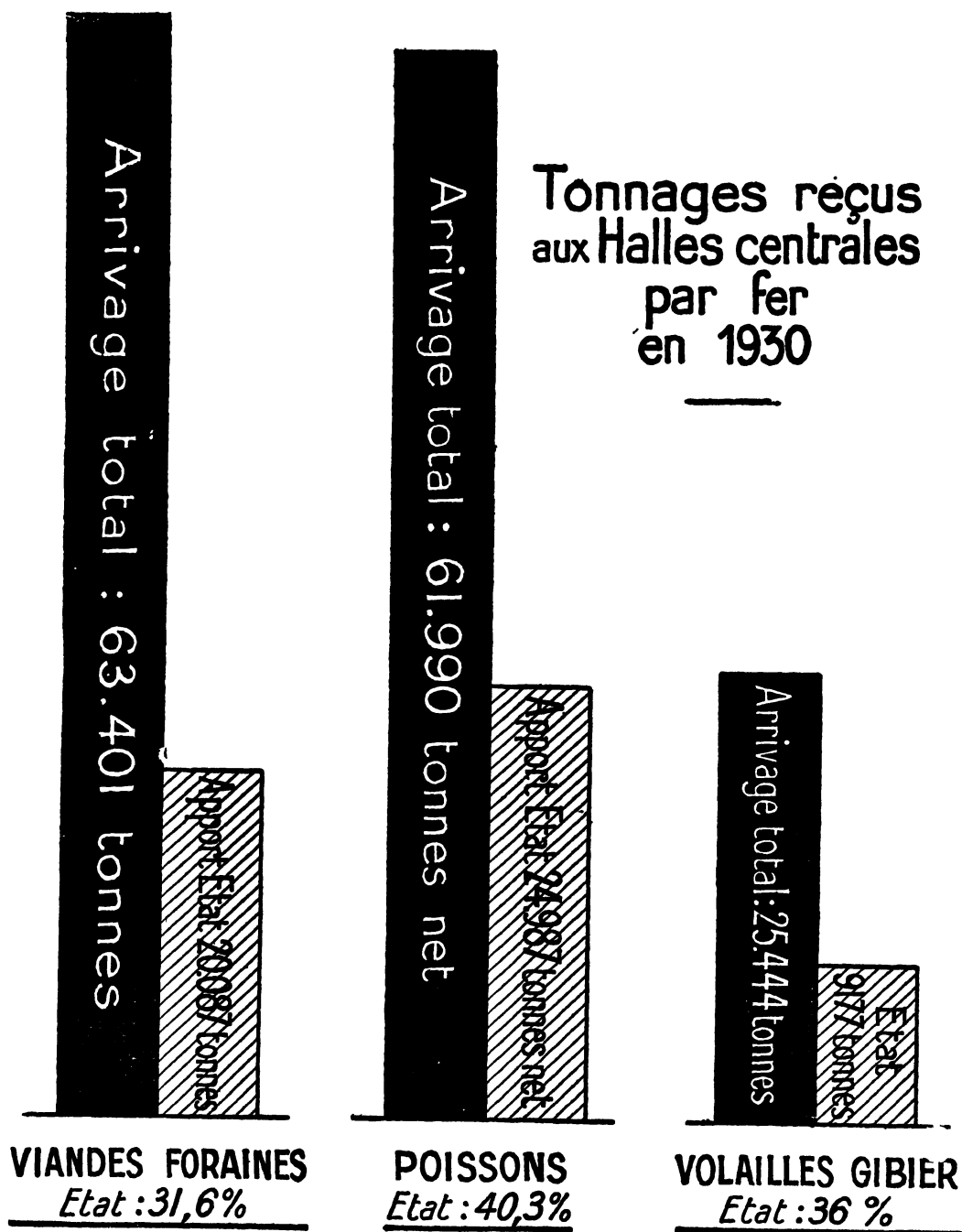
Dieppe s'est spécialisé dans le commerce du poisson frais, et surtout, en dehors du hareng, du poisson fin. Sur la pêche de ses 110 bateaux, auxquels



viennent s'ajouter dans la saison du hareng (octobre à avril), de nombreux navires étrangers, il expédie à Paris 2.500 à 3.000 tonnes de harengs, turbots, barbues, soles, rougets et maquereaux.

Fécamp (182 unités) arme pour la pêche de la morue et expédie surtout l'excédent des harengs et des maquereaux non utilisés par ses importantes usines de saurissage.

Cherbourg, avec ses 273 bateaux, contribue pour 1.000 tonnes environ à l'approvisionnement de la capitale en merlans, rougets, raies, congres, surmulets, turbots et soles.



Les Sables-d'Olonne (412 bateaux) expédient, jusqu'à présent, assez peu sur Paris.

Les ports bretons de Brest, Camaret, Roscoff, Paimpol, Lannion, Saint-Malo, etc... envoient aux consommateurs parisiens des poissons frais d'espèces diverses et des crustacés (plus de 1.500 tonnes par an) qui, malgré la distance, leur parviennent vite, régulièrement et en excellent état de fraîcheur, grâce à l'organisation des acheminements et à l'emploi d'un matériel frigorifique et isotherme approprié.

D'autre part, c'est le Réseau de l'État qui achemine sur Paris le poisson de certains ports importants de l'Atlantique, bien qu'il ne les desserve pas directement (Lorient et Douarnenez, notamment).

Enfin, Paris reçoit d'Angleterre, par Dieppe et la ligne de l'État, principalement en provenance de Grimsby (côte Est) et de la Cornouaille, un assez fort tonnage de poissons frais ou fumés (lottes, brêmes, saumons, truites, haddocks et kippers) :

En 1928	1.597 tonnes
En 1929	2.752 —
En 1930	4.544 —

Le transport de la marée sur Paris est assuré par 29 roulements de wagons, dont 5 isothermes; 16 ont lieu chaque jour et 13 sont mis en marche, suivant les besoins, plusieurs fois par semaine. Le tonnage chargé en wagons isothermes s'est élevé à 2.436 tonnes en 1929 et à 5.050 tonnes en 1930.

L'affectation et l'acheminement de ces roulements ont été déterminés après de minutieuses études et sont très fréquemment revus. On s'efforce, notamment, de fixer le départ de la gare desservant le port de pêche à l'heure la plus tardive possible de l'après-midi ou de la soirée, et d'accélérer suffisamment le transport pour que le poisson puisse être servi au déjeuner du lendemain dans une zone très profonde en arrière du port, et, au plus tard, au dîner du surlendemain dans les localités extrêmement éloignées.

Paris et la région parisienne appartiennent à la première de ces zones, pour tous les ports qui expédient du poisson par les lignes de l'État.

En ce qui concerne la desserte des Halles Centrales, la marée remise dans l'après-midi est livrée aux pavillons le lendemain matin, avant l'ouverture du marché.

Huitres.

1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
15.654	14.469	13.708

La principale région productrice se trouve sur les rives de la Seudre, rivière du département de la Charente-Inférieure (Le Chapus, Bourcefranc, Marennnes, la Grève, La Tremblade, Arvers, Chaillevette, Étaules, etc...).

On y cultive des huitres plates, dites de Marennnes, et des huitres portugaises. Ces dernières ont pris une extension rapide et sont, actuellement, les plus nombreuses (1 milliard 136 millions en 1929 contre 378 millions en 1920).

Les arrivages à Paris sont particulièrement importants à la fin de l'année :

du 20 au 31 décembre 1930, 389 wagons ont transporté dans la capitale 3.465 tonnes, soit, environ 53.900.000 huîtres de la Seudre.

Le chargement a lieu dans des wagons spécialisés que des trains à marche rapide conduisent jusqu'à destination. Pendant les grands froids, la Société des wagons frigorifiques du Réseau de l'État met du matériel isotherme à la disposition des expéditeurs.

Les huîtres apportées aux gares vers 17 heures parviennent à Paris le lendemain vers 14 heures.

Il paraît intéressant de montrer avec quelle vitesse les transports sont prévus dans toutes les directions : les huîtres de la Seudre remises le jour A vers 15 à 17 heures, parviennent à La Haye le jour C à 14 heures, à Rotterdam le jour C à 19 heures, à Berlin et à Hambourg, le jour D à 4 heures.

Boissons.

Pendant les trois dernières années, les gares État de Paris ont reçu des seules provenances du Réseau :

	1928	1929	1930
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Vin	2.797	2.607	1.617
Cidre	1.974	1.763	1.651
Totaux	4.771	4.370	3.268

Le vin vient de l'Anjou, du Saumurois, de la Touraine et du Bordelais; le cidre, principalement de la Normandie (Vallée d'Auge, notamment), de la Sarthe et de la Mayenne.

De plus, les trains de l'État conduisent à Paris des tonnages importants de boissons diverses qui proviennent de régions françaises qu'il ne dessert pas ou qui sont importées par ses ports :

En 1928	21.095 tonnes
En 1929	21.007 —
En 1930	21.358 —

Farine.

Les minoteries situées sur le Réseau de l'État (Montivilliers, Flers, Le Mans, Pléchâtel, Nantes, Machecoul, pour ne citer que les principales), ont fourni à Paris des tonnages de farine assez importants, malgré l'existence de grands moulins dans la région parisienne :

1928	1929	1930
Tonnes	Tonnes	Tonnes
17.169	18.248	20.014

Café, Tapioca, Cacao.

Les tonnages ci-dessous ont été importés par Le Havre :

	1928	1929	1930
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Café vert.	35.231	27.993	40.069
Tapioca	2.507	3.645	4.414
Cacao	1.174	342	817

Transport de marchandises diverses sur Paris.

En dehors des denrées dont chaque catégorie vient d'être examinée sommairement, le Réseau de l'État transporte à Paris de grandes quantités de marchandises diverses, provenant des départements qu'il dessert ou empruntant simplement ses lignes, ainsi que nous l'avons déjà indiqué au début de cette note.

La liste ci-dessous fait connaître l'ordre de grandeur des arrivages annuels les plus importants :

Céréales, farines, graines	de 80.000 à 100.000 tonnes
Sucre, mélasse	1.800 à 3.000 —
Combustibles minéraux.	environ 400.000 —
Combustibles végétaux.	de 15.000 à 25.000 —
Bois de construction	30.000 à 50.000 —
Chaux, ciment, plâtre	45.000 à 60.000 —
Matériaux de construction	environ 60.000 —
Produits métallurgiques.	de 100.000 à 120.000 —
Huiles minérales.	environ 9.000 à 10.000 —
Huiles végétales	environ 2.500 —
Produits chimiques.	environ 3.000 —
Papier, carton.	environ 40.000 —
Tissus.	de 15.000 à 20.000 —
Céramique, verrerie.	7.000 à 9.000 —
Fourrage, paille	environ 5.000 —
Mobilier, objets manufacturés divers.	environ 30.000 —

Transports en wagons frigorifiques et en wagons isothermes.

Dès le printemps de 1899, les Chemins de fer de l'État, comprenant tout l'intérêt présenté par l'application aux transports de marchandises périssables des procédés de conservation par le froid, ont mis quelques wagons spéciaux à la disposition des laiteries coopératives des Charentes et du Poitou. Ces wagons ont servi à des transports de beurre, notamment sur Paris.

En 1902, 18 wagons ordinaires se trouvaient transformés en wagons frigorifiques, avec double paroi, matière isolante et bacs à glace et, depuis cette époque, les Chemins de fer de l'État ont progressivement augmenté l'importance de leur parc.

Aujourd'hui, la « Société d'Exploitation des Wagons frigorifiques du Réseau de l'État » dispose de 1.050 véhicules, dont 312 isothermes à boggies, 396 isothermes à 2 essieux, 128 frigorifiques et 214 aménagés pour les transports de grande vitesse (viande, etc.)

L'activité se porte plus particulièrement vers l'organisation des roulements réguliers de ramassage, qui procurent aux expéditeurs les avantages des wagons frigorifiques, même pour de petites quantités de marchandises, moyennant une surtaxe minime.

Nous avons donné ci-dessus, pour chacun des principaux produits utilisant ce mode de transport, le nombre des roulements et le tonnage transporté sur Paris.

Améliorations de tarifs dont a profité l'approvisionnement de Paris par le réseau de l'État

Le Réseau de l'État participe à toutes les dispositions tarifaires applicables sur plusieurs réseaux qui sont susceptibles d'intéresser son trafic sur Paris, et il a provoqué lui-même un certain nombre d'améliorations ne touchant que ses propres transports. En voici le résumé :

Beurres et fromages de diverses provenances normandes sur Paris-Batignolles et Paris-Vaugirard.
Viandes congelées du Havre sur les gares de Paris.
Lait en wagons-citernes des gares des Grands Réseaux sur la région parisienne.
Lait en pots métalliques d'au moins 10 litres transportés en wagons réfrigérants ou isothermes des gares des Grands Réseaux (sauf Midi) sur la région parisienne.
Bananes, cacao en fèves et café, des gares desservant des ports de mer sur certaines gares de Paris.
Conserves de crustacés, de poissons, sardines, thon, des gares desservant des ports de mer sur la région parisienne.
Tapioca, par wagons de 10 tonnes d'Harfleur et du Havre, sur Batignolles, Vaugirard et Rueil.
Farine expédiée de gares État situées dans l'Eure, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, aux gares État dans le périmètre de la Grande Ceinture;
Racines de manioc d'Harfleur ou du Havre sur Batignolles;
Cresson de la région de Chars, Liancourt, etc..., sur les Halles Centrales de Paris;
Veaux et porcs de la région desservie par la ligne locale de Ligré-Rivière à Richelieu (Indre-et-Loire);
Bouteilles vides sur la région parisienne;
Groupages de marchandises en grande et en petite vitesse sur Paris;
Bois à brûler de différentes provenances sur la région parisienne;
Bois exotiques du Havre et de Rouen sur la région parisienne;
Enfin, diverses tarifications avantageuses pour les matériaux de construction destinés à la région parisienne : chaux, ciments, briques, ardoises, carreaux en grès ou en terre cuite, moellons, pierres meulières, pierres de taille ébauchées ou façonnées, pavés, gravier, sable pour la construction.

Conclusion.

En résumé, on peut évaluer approximativement comme suit, pour ce qui concerne les denrées les plus importantes, la participation du Réseau de l'État à l'approvisionnement de Paris.

Lait	environ	1/3	de la consommation parisienne
Beurre	—	3/4	—
Fromages	—	2/5	—
Œufs	—	2/5	—
Légumes, fruits	—	1/3	—
Viande	—	1/4	—
Animaux de boucherie sur pied	—	1/3	—
Volailles, gibier	—	1/3	—
Poissons, (marée fraîche, morue) crus-tacés, coquillages	—	1/3	—

Nous avons donné des exemples de la rapidité avec laquelle les denrées, le poisson et les animaux arrivent à Paris, même en provenance des points les plus éloignés. Nous avons également indiqué que l'exécution des transports faisait l'objet d'une surveillance et d'études incessantes, au double point de vue de la vitesse et de la régularité.

Mais, cet exposé serait incomplet s'il laissait sous silence un autre élément important : c'est l'action du Réseau auprès de sa clientèle et, notamment, ici, auprès des agriculteurs, des éleveurs et des mareyeurs.

Le personnel spécialisé de Paris ou de la province se tient en contact permanent avec les producteurs et avec les consommateurs. Le Réseau participe d'autre part à des expositions, foires, congrès, conférences, voyages d'études en France ou à l'étranger et organise lui-même des manifestations du même ordre.

Nous citerons, entre autres :

- Une propagande et des visites d'agriculteurs en Normandie pour l'expansion de la race bovine normande, notamment dans les Charentes et le Poitou;
- Un Congrès à Rennes touchant diverses améliorations à la culture ou à l'élevage bretons
- Une semaine de la pêche rochelaise;
- Un Congrès du lin à Rouen;
- Une Semaine de la pomme de terre en Bretagne;
- Des démonstrations et des concours d'appareils pour le désherbage par l'acide sulfurique et pour le curage des fossés;
- Des voyages d'études d'agriculteurs du Sud-Ouest, de la Sarthe et du Calvados dans les fermes de la Beauce;
- Des démonstrations de traite mécanique;
- Une propagande en faveur des abattoirs industriels;
- Un congrès de la pomme;
- Un voyage d'études des producteurs de l'Ouest au marché des fruits de Londres;
- Un voyage d'études de nos producteurs de légumes à Cologne;
- Des journées agricoles dans le Calvados, à Nantes (culture maraîchère);
- Un congrès maraîcher au Mans;
- Un voyage en Hollande de délégués de l'« Union des Marais de l'Ouest » pour la mise en valeur des régions marécageuses de la Vendée et du Poitou;
- Une visite d'agriculteurs des Ardennes dans le Cotentin;
- Une propagande, des démonstrations et des facilités pour le traitement des arbres fruitiers, en vue de l'assainissement des fruits — nous avons donné à ce sujet quelques détails en parlant des pommes;
- Un train des engrais qui circule à travers toutes les régions du Réseau;
- Un train du poisson;
- Une exposition du lait à Paris;
- Une exposition des vins et des spiritueux, également à Paris;
- Des expositions de tous produits agricoles à Rouen, Angers, Nantes, le Mans, Dijon, Lyon, Anvers et Cologne.
- La participation à une exposition d'emballages et de standardisation des fruits, légumes et primeurs, dans un local de Paris-Saint-Lazare.

L'Académie d'Agriculture a bien voulu encourager ces efforts. Elle a décerné au Réseau de l'État son grand diplôme d'honneur, déjà rappelé depuis son attribution, et des diplômes de médailles d'or et d'argent à plusieurs agents.
