

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

MARC PERNOT

Note sur la part prise par le réseau du Nord dans l'alimentation de Paris

Journal de la société statistique de Paris, tome 71 (1930), p. 119-132

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1930__71__119_0

© Société de statistique de Paris, 1930, 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/>

II

NOTE

SUR LA PART PRISE PAR LE RÉSEAU DU NORD DANS L'ALIMENTATION DE PARIS

Paris et sa banlieue font tous les jours une consommation considérable de denrées de toutes sortes, qui arrivent par voie ferrée, par voie d'eau et par route.

Le Réseau du Nord contribue pour une part importante à l'alimentation de la capitale, en transportant :

- 1^o Les productions des départements qu'il dessert;
- 2^o Le produit des pêches faites dans la Manche et dans la mer du Nord;
- 3^o Les denrées qui lui sont amenées dans les ports et dans les gares d'échange avec les réseaux voisins français ou étrangers.

Il a paru intéressant d'étudier, un peu en détail, quelle était la part du réseau Nord et sur quelles denrées elle portait principalement.

La plus grande partie de ces denrées arrive dans les gares Nord, le reste, relativement peu important, arrivant dans les gares de la Petite-Ceinture. je n'étudierai avec quelque détail que ce qui arrive dans les gares Nord.

Dans le cours de la présente Note, je donnerai les chiffres de la consommation de Paris en diverses denrées au cours de 1928

Ces chiffres m'ont été très aimablement fournis par le Service de l'octroi de la Préfecture de la Seine, le Comité des Fabricants de sucre, la Chambre syndicale de la Laiterie, le Syndicat des Marchands de pommes de terre en gros, le Syndicat de la Boulangerie et la Fédération nationale des Commerçants en poissons.

Les arrivages de denrées pour la région parisienne dans les gares Nord constituent un total d'environ 350.000 tonnes par an, en Grande Vitesse et en Petite Vitesse, un peu plus en P. V. qu'en G. V.

Les arrivages se font :

Pour la G. V. : à La Chapelle-Charbons,
à La Chapelle-Intérieure
et à Paris-Nord.

Pour la P. V. : à La Chapelle-Charbons,
à La Chapelle-Intérieure
et à La Chapelle-Triage.

En 1928, le réseau Nord a amené dans ses gares de la région parisienne 336.000 tonnes de denrées, dont :

252.000 tonnes sont des productions de la région du Nord (produits de culture, d'élevage, fruits et marée), et

84.000 tonnes sont des productions des autres réseaux ou de l'étranger transportées par le réseau du Nord.

En 1929, le réseau Nord a amené 353.000 tonnes de denrées, dont :

75.000 tonnes provenant de la région du Nord, et

278.000 tonnes provenant des autres réseaux ou de l'étranger.

Nous allons étudier successivement chacun de ces deux chapitres.

A — PRODUCTIONS DE LA RÉGION DU NORD TRANSPORTÉES PAR LE RÉSEAU

Les arrivages se partagent en parts à peu près égales entre la G. V. et la P. V. :

	1928	1929
G. V.	116.625 tonnes	139.011 tonnes
P. V.	135.420 —	136.278 —

I — Grande vitesse.

	1927	1928	1929
Le lait tient la plus grande place . . .	76.947 tonnes	83.845 tonnes	82.757 tonnes
Puis la marée et les coquillages	26.099 —	29.157 —	35.450 —
Enfin la viande, les légumes et les fruits.			

a) Le lait constitue donc une denrée dont l'importance est considérable.

Il arrive par trains de messageries collecteurs dans les deux gares de La Chapelle-Intérieure et de La Chapelle-Charbons; une petite quantité vient directement à Paris-Nord.

	1928	1929
Chapelle-Intérieure.	68.037 tonnes	64.965 tonnes
Chapelle-Charbons	15.687 —	17.737 —
Paris-Nord	121 —	55 —
	<hr/> 83.845	<hr/> 82.757

Ces arrivages, dont le poids brut est donné ci-dessus, correspondent environ à 62 millions de litres. La consommation de Paris étant d'environ 350 millions de litres par an, le réseau Nord transporte donc 1/6 du lait consommé à Paris.

Ce lait provient de deux régions principales :

Région de Beauvais et ligne de Chantilly à Amiens;

D'une petite région : environs d'Estrées-Saint-Denis,

Et enfin de points détachés : Canaples, Beaucourt-Hamel, La Fère, Ham, etc...

La courbe des arrivages du lait est assez irrégulière.

Les arrivages hebdomadaires ont marqué en 1928 un minimum en août avec 1.100 tonnes pour une semaine, soit 160 tonnes par jour en moyenne.

La même année, le maximum a été en juin et a atteint près de 2.000 tonnes pour une semaine, soit 285 tonnes par jour en moyenne.

Le lait est actuellement transporté en pots dans des wagons spéciaux, mais une gare spéciale à lait est maintenant prévue.

Ce lait pourra arriver en citernes, ce qui simplifiera la manutention et donnera toute satisfaction aux laitiers en gros.

b) *Marée et coquillages :*

La marée, les moules et les coquillages ne viennent pas seulement des côtes du réseau du Nord.

	1928	1929
Sur un total de	47.772 tonnes	49.053 tonnes
<i>Les côtes du réseau du Nord fournissent :</i>		
Marée.	27.825 —	28.356 —
Moules et coquillages	1.332 —	7.094 —
<i>Tandis que l'étranger fournit :</i>		
Marée.	7.083 —	7.485 —
Moules	11.532 —	6.118 —

La marée arrive d'une manière assez régulière avec une diminution au cours des mois d'été.

Le tonnage moyen par semaine a oscillé en 1928 entre 380 tonnes en juillet et 775 tonnes en février.

Les gares expéditrices de marée sont : Dunkerque, Gravelines, Calais, Boulogne, Étaples, Rang du-Fliers, Saint-Valéry, Cayeux, Le Crotoy et Le Tréport. Cette marée vient par trains de messageries directs et arrive presque entièrement à La Chapelle-Charbons; mis à port au cours de la nuit, les wagons sont déchargés à partir de 3 heures du matin et le poisson est transporté immédiatement aux Halles. Un service spécial est naturellement organisé dans la gare et tout le quartier de La Chapelle s'anime pour ce transport et celui du lait.

Il est intéressant de noter la part très importante que tient Paris dans la consommation du poisson en France; le bulletin quotidien de la Société d'information économique du 8 février 1930 indique que la production du poisson frais maritime pour la France et ses colonies a été en 1928 de 247.000 tonnes. Pendant la même période, les côtes du réseau du Nord ont envoyé à Paris 27.825 tonnes de poisson, soit plus du dixième de la production totale de la France et des colonies. On peut estimer que Paris consomme 80.000 tonnes de poisson par an.

c) *Viande. — Le réseau du Nord a amené :*

En 1927	33.000 tonnes de viande environ
En 1928	15.179 —
En 1929	10.348 --

Cette viande vient pour une bonne partie de l'étranger, nous la retrouverons plus loin.

Les départements desservis par le Nord n'ont envoyé dans nos gares que 3.118 tonnes en 1927, 3.417 tonnes en 1928 et 4.866 tonnes en 1929, presque entièrement en G. V., alors qu'au cours de l'année 1928, la consommation de

Paris s'est élevée au total de 216.500 tonnes environ, se décomposant comme suit :

Viande de boucherie	145.000 tonnes
Abats.	31.000 —
Porc	33.000 —
Cheval	7.500 —

Il faudrait à cela ajouter :

Charcuterie	4.500 tonnes
Volailles et gibier	16.000 —
Lapin.	11.000 —

La viande et les abats arrivent dans nos gares en quantités qui varient peu d'une semaine à l'autre et oscillent autour de 80 tonnes par semaine, Cette viande provient presque entièrement de la région des houillères et de la région de Lille. Il est nécessaire d'ajouter qu'un nombre assez important de wagons de bestiaux sont acheminés, chaque jour, par La Chapelle-Charbons sur Paris-bestiaux. Ces wagons représentent environ 3.500 tonnes par an qui ne sont pas comptées dans les tonnages indiqués plus haut, puisque ce n'est pas dans une gare Nord qu'arrivent les bestiaux qu'ils contiennent.

d) *Légumes et fruits.* — Des fruits et légumes sont transportés en quantités importantes par le réseau du Nord en G. V. et en P. V.

	1928	1929
Légumes venant du réseau	9.000 tonnes	15.000 tonnes
Fruits venant du réseau	600 —	7.000 —
Légumes venant de l'étranger	17.000 —	19.000 —
Fruits venant de l'étranger	8.900 —	15.000 —

Bien entendu, les pommes de terre qui constituent une marchandise spéciale, ne sont pas comptées, ni les légumes secs.

Parmi les légumes venant du réseau, les choux-fleurs, les pois verts et le cresson tiennent une place spéciale.

Choux-fleurs.	3.000 tonnes environ
Pois verts.	3.000 —
Cresson.	2.500 —

Puis viennent les haricots verts, les endives, les carottes et navets, oignons et champignons; ces trafics sont saisonniers pour la plupart.

Les *choux-fleurs* ont commencé en 1928 vers le 10 juin et sont montés très vite dans le cours de juillet jusqu'à une moyenne hebdomadaire de 320 tonnes, puis leurs arrivages diminuent graduellement pour disparaître complètement dans les premiers jours de novembre.

Ils viennent tous de la région de Saint-Omer.

Leurs arrivages qui n'étaient que de 1.785 tonnes en 1927, ont été de 2.854 tonnes en 1928.

Le *cresson*, au contraire des choux-fleurs, n'est pas saisonnier. Les arrivages, en 1928, ne descendent jamais au-dessous de 30 tonnes par semaine (fin juillet) et ne dépassent pas 100 tonnes à la fin d'avril.

Il provient des régions de Chantilly, d'Abbeville et d'Estrées.

Les arrivages ont été de 2.418 tonnes en 1927 et de 2.439 tonnes en 1928.

Les petits pois. — Essentiellement saisonniers, les petits pois ont, en 1928, commencé vers le 15 juin, sont montés très vite, jusqu'à atteindre 360 tonnes par semaine au milieu de juillet et ont été finis à la fin d'août.

Ils viennent en général de la ligne de Calais à Dunkerque et des environs d'Hazebrouck.

Leurs arrivages sont en constante augmentation :

	985 tonnes en 1927
1.373	en 1928
2.994	— en 1929

Les *haricots verts*, essentiellement saisonniers comme les petits pois, mais plus tardifs, ont commencé en 1928 vers le 15 août, sont montés à la fin de ce mois jusqu'à 160 tonnes par semaine et ont disparu le 10 octobre.

Ils viennent de la région de Béthune (Béthune, Armentières, Lestrem, Laventie).

Le tonnage reçu a été de 544 tonnes en 1927
— de 910 — en 1928
— de 816 — en 1929

Légumes et fruits divers. — Dans cette catégorie, les champignons tiennent une place spéciale. Ils arrivent d'une manière régulière à raison de 10 à 15 tonnes par semaine de la région de Chantilly et de Villers-Cotterêts par la gare de Paris.

Le tonnage total a été de 661 tonnes en 1927
et de 673 — en 1928.

Les endives que nous retrouverons en quantités très importantes dans les arrivages venant de l'étranger sont produites par le réseau lui-même en quantités assez considérables : 1.704 tonnes en 1929.

Signalons enfin 2.960 tonnes de légumes frais divers.

II. — *Petite-vitesse.*

	1927	1928	1929
Le sucre tient la plus grande place	97.657 tonnes	91.681 tonnes	80.921 tonnes
Puis blés et farines	»	22.576 —	26.595 —
Pommes de terre	»	16.523 —	13.952 —
Légumes	»	»	11.032 —
Fruits.	»	491 —	3.654 —

a) *Sucre.* — Le sucre est la denrée dont le tonnage à l'arrivée à Paris est le plus important. Aux tonnages indiqués plus haut, il y a lieu d'ajouter environ 4.000 tonnes arrivées en transit.

Ce sucre est arrivé pour la plus grande partie aux Magasins Généraux du Pont de Flandre (70.180 tonnes en 1928).

Le reste est arrivé pour diverses maisons : Sommier, Lebaudy, François, etc...

Le sucre constitue naturellement un trafic essentiellement saisonnier. Alors qu'il arrive, pendant le cours de l'année, de janvier à septembre, en quantités faibles qui oscillent aux environs de 300 tonnes par semaine, les arrivages augmentent très rapidement en octobre, où ils atteignent 5.000 tonnes par semaine en 1928, en novembre où ils atteignirent 7.000 tonnes pour arriver à 8.500 tonnes par semaine en décembre.

Ce sucre vient d'une trentaine de sucreries qui sont presque toutes comprises à l'intérieur de la zone Paris—Beauvais—Cambrai—Hirson—Paris. En dehors de cette zone, nous ne trouvons guère que les expéditions des gares de Rang-du-Fliers et d'Hesdin.

Le réseau du Nord prend une part très importante à l'alimentation de Paris en sucre.

En 1928, il est entré à Paris, dans les entrepôts, 1.524.037 sacs de sucre de 100 kilos, soit un total de 152.000 tonnes environ.

Le réseau du Nord a amené la même année aux Magasins Généraux du Pont de Flandre 70.000 tonnes de sucre. Il a donc participé aux arrivages dans la proportion de 46%.

Il est nécessaire de signaler que tout le sucre entré dans les entrepôts de Paris n'a pas été consommé sur place et que la consommation de Paris n'a pas dépassé 120.000 tonnes.

Les Magasins Généraux du Pont de Flandre, en particulier, qui ont reçu par le Nord, en 1928, 70.180 tonnes de sucre, sans parler de ce qui est arrivé par les autres réseaux (Est en particulier) ou par voie d'eau, ont réexpédié pendant la même période 25.000 tonnes de sucre, soit : 19.000 tonnes par la Ceinture, et 6.000 tonnes par voie d'eau. Le Réseau du Nord, naturellement, n'a que peu profité de ces réexpéditions, puisqu'il n'a retransporté que 648 tonnes.

Il est nécessaire de signaler l'importante concurrence que fait au chemin de fer, la voie d'eau en ce qui concerne les transports de sucre.

Les Magasins Généraux du Pont de Flandre reçoivent par voie d'eau une fraction chaque année plus grande du total de leurs arrivages, comme le montre le tableau ci-dessous.

CAMPAGNE de sucre	TONNAGE reçu par le Nord	TONNAGE reçu par bateau	POURCENTAGE bateau Nord)
	tonnes	tonnes	
Campagne 1926-1927.	98.390	27.270	27,7 %
— 1927-1928.	84.730	33.810	39,9 %
— 1928-1929.	75.000	34.000	45 %
— 1929-1930.	68.720	68.340	99,4 % (1)

(1) Le tonnage total reçu par voie de fer par les Magasins généraux pendant la campagne 1929-1930 a été de 98.910 tonnes. La voie d'eau a donc amené 69,1 % de ce tonnage.

M. le président Colson nous a indiqué un jour quel était le privilège exorbitant des transports par eau qui ne supportent ni l'intérêt, ni l'entretien, ni la police de la voie qui leur est livrée, mais font payer ces frais par tous les contribuables, alors que le chemin de fer doit tout payer. C'est là, uniquement, qu'il faut chercher la raison de cette perte pour le chemin de fer.

b) *Blés et farines*. — La consommation journalière de Paris est en moyenne de 1.500 tonnes de pain. 100 kilos de blé donnent environ 75 kilos de farine, et 100 kilos de farine donnent 130 kilos de pain. 100 kilos de blé donnent donc à peu près 100 kilos de pain.

Il faut donc environ 550.000 tonnes de blé par an pour l'alimentation de Paris.

Le réseau du Nord n'entre que pour une part assez faible dans ce chiffre, puisque les arrivages de blés et farines n'ont constitué :

En 1928, qu'un total de 22.576 tonnes,

Et en 1929, qu'un total de 26.595 tonnes.,

ce dernier chiffre correspondant à 31.786 tonnes de blé, soit 1/18 environ de l'ensemble.

Les arrivages se sont faits en 1928 en quantités assez irrégulières qui ont oscillé entre 680 et 120 tonnes par semaine.

Les expéditions se font sur le réseau de trois régions principales :

1° Une zone englobant Pontoise, Beauvais, Saint-Just, Dammartin et Presles;

2° Une zone allongée partant d'Amiens, passant par Péronne, Ham et Coucy;

3° Une zone s'étendant autour de Lille (La Madeleine, Tourcoing).

c) *Pommes de terre*. — Paris et sa banlieue immédiate consomment environ 360.000 tonnes de pommes de terre par an.

Le réseau du Nord en a transporté pour la région de Paris : 17.828 tonnes en 1927, 28.117 tonnes en 1928, 24.304 tonnes en 1929.

Parmi les 28.000 tonnes de 1928, 11.594 tonnes venaient de Belgique en général, le reste, du réseau lui-même; parmi les 24.304 tonnes de 1929, 9.235 tonnes venaient de Belgique.

Le réseau du Nord transporte donc environ 8% de la quantité totale consommée à Paris.

Les 16.000 tonnes produites en 1928 par la région du Nord sont arrivées par quantités très inégales tout le long de l'année.

De 200 tonnes par semaine en janvier, les arrivages sont descendus à 40 tonnes en juin et, au moment de la récolte, sont montés à 1.000 tonnes à la fin de septembre.

Ces pommes de terre viennent de deux grandes régions principales :

1° Une zone aux environs de Paris (Monsoult, Pontoise);

2° Une zone aux environs de Lille s'étendant d'Hazebrouck à Orchies.

d) *Légumes*. — Les carottes et navets, et les oignons constituent l'essentiel des légumes arrivant en P. V. du réseau du Nord. Il en vient aussi une partie en transit.

Carottes et navets ont constitué un tonnage total de 1.692 tonnes en 1929. En 1928, les carottes seules avaient atteint 619 tonnes. A part quelques arrivages dans le courant de l'hiver, elles arrivent presque entièrement pendant les mois d'août, septembre et octobre par quantités s'élevant jusqu'à 60 tonnes par semaine.

Elles proviennent surtout de la région de Calais. Le réseau en a amené 486 tonnes en 1927.

Oignons. — Leurs arrivages sont assez irréguliers : 410 tonnes en 1927; 118 tonnes en 1928; 742 tonnes en 1929, viennent surtout pendant les mois d'octobre, novembre et décembre.

B — PRODUCTIONS DES AUTRES RÉSEAUX OU DE L'ÉTRANGER TRANSPORTÉES PAR LE RÉSEAU DU NORD

Les arrivages se partagent de la manière suivante entre la Grande et la Petite Vitesse :

	1928	1929
Grande Vitesse	39.457 tonnes	30.080 tonnes
Petite Vitesse	43.752 —	48.426 —

1^o Grande vitesse.

	1928	1929
Les légumes frais tiennent la plus grande place . .	15.828 tonnes	17.518 tonnes
Puis la viande fraîche	11.148 —	4.608 —
Et la marée	7.083 —	7.485 —

2^o Petite vitesse.

	1928	1929
Les pommes de terre tiennent la plus grande place.	11.594 tonnes	9.235 tonnes
Les moules	7.727 —	6.118 —
Les bananes.	5.442 —	10.177 —
Les œufs	3.858 —	3.841 —
Les sucres.	3.531 —	3.160 —
Fruits divers	3.336 —	4.533 —
Viande fraîche.	614 —	874 —
Beurre et corps gras	310 —	247 —
Blés et farines	395 —	340 —
Le fromage	721 —	713 —
Légumes secs	1.745 —	6.227 —

Pour ne pas répéter plusieurs fois la même rubrique, je vais étudier chacune des denrées successivement, qu'elle arrive en P. V. ou en G. V.

a) *Légumes frais.* — Les légumes frais et les endives arrivent principalement de Belgique en quantités importantes, qui s'élèvent jusqu'à 1.000 tonnes par semaine en décembre, pour tomber presque à 0 pendant les mois d'été. Parmi ces légumes, il y a lieu de noter, en G. V., l'importante tout à fait spéciale des endives, qui constituèrent, à elles seules, un tonnage de 17.240 tonnes en 1929.

b) *Pommes de terre.* — Nous avons vu que la région du Nord avait fourni à Paris 16.523 tonnes de pommes de terre en 1928 et 15.069 tonnes en 1929. L'étranger en a fourni moins que le réseau lui-même : 11.594 tonnes en 1928

et 9.235 tonnes en 1929, avec une courbe analogue à celle du trafic intérieur. Les quantités hebdomadaires moyennes de 250 tonnes en février, mars et avril, tombent presque à 0 en juin et remontent à 800 tonnes en septembre et octobre.

C'est la Belgique surtout qui fournit les pommes de terre.

c) *Moules*. — Nous avons vu que les côtes du réseau du Nord fournissaient 7.094 tonnes de moules et de coquillages. L'étranger a fourni 6.118 tonnes.

Ces arrivages de moules, très importants, atteignent 400 tonnes par semaine, et se font de septembre à avril. Ces moules entrent toutes sur notre réseau par Feignies.

d) *Marée*. — L'étranger n'a fourni que 6.815 tonnes de marée en 1927, 7.083 tonnes en 1928 et 7.485 tonnes en 1929, un quart environ de ce que fournissent les côtes du réseau du Nord. Cette marée arrive en quantités assez régulières, allant de 100 tonnes à 200 tonnes par semaine.

Cette marée arrive entièrement à Paris-Nord et vient principalement de Hollande :

	6.031 tonnes en 1928	6.466 tonnes en 1929
Mais la Belgique.	644 — —	759 — —
L'Angleterre.	223 — —	99 — —
Et l'Allemagne	185 — —	161 — —
participent également aux arrivages.		

e) *Fruits et bananes*. — Les bananes constituent un transport tout à fait remarquable. Elles arrivent par trains entiers en wagons isothermiques, soit à la Maison Elders et Fyffes, entrepositaire à Saint-Ouen, embranchée du chemin de fer, qui leur fait subir des soins spéciaux avant de les livrer à la consommation, soit à la gare de La Chapelle-Charbons, où elles sont prises directement par les intermédiaires.

En 1927, 4.790 tonnes de bananes étaient arrivées à Saint-Ouen; en 1928, ce tonnage a atteint 5.442 tonnes; en 1929, ce transport, qui s'est considérablement développé, a atteint 10.378 tonnes.

Ces bananes sont débarquées en général à Anvers et entrent en France par Feignies.

Les autres fruits venant de l'étranger ont atteint un total de 3.458 tonnes en 1928, dont 122 tonnes seulement en G. V., et 4.699 tonnes en 1929, dont 166 tonnes en G. V.

Ces fruits et ces bananes constituent une part importante de l'alimentation de Paris, puisqu'on y a consommé en 1928 en dehors de 29.500 tonnes d'oranges, 37.000 tonnes de fruits exotiques.

f) *Œufs, beurre, fromages*. — Le réseau du Nord fournit, lui-même, peu de beurre et d'œufs à Paris.

Les œufs arrivent en P. V. en transit par le Nord, et tiennent cependant une place assez importante dans la consommation de Paris.

On a consommé à Paris en 1928 : 26.800 tonnes d'œufs.

Pendant la même période, le réseau du Nord en a acheminé pour sa part : 3.858 tonnes, contre 1.081 tonnes en 1927.

Cette quantité s'est élevée à 3.923 tonnes en 1929.

Le beurre est entré dans la consommation de Paris pour un total de 24.800 tonnes en 1928, sur lesquelles 429 tonnes en 1928 et 247 tonnes en 1929, sont venues par le transit Nord.

24.000 tonnes de fromages ont été consommées à Paris en 1928, pendant la même période, 721 tonnes seulement ont été transportées en transit par le Nord; cette quantité, qui n'était que de 336 tonnes en 1927, est restée à 713 tonnes en 1929.

g) *Viande fraîche.* — Nous avons vu que la part du réseau du Nord était assez faible dans les arrivages de viande. Il en vient par le transit Nord des quantités peu importantes qui arrivent d'une manière assez inégale allant, en 1928, de 800 tonnes en février à 200 tonnes.

h) *Sucre.* — Nous avons vu que le réseau du Nord avait fourni par les gares Nord : 91.681 tonnes de sucre à Paris en 1928 et 80.921 tonnes en 1929.

Les autres réseaux et l'étranger ont fourni 3.531 tonnes en 1928 et 3.160 tonnes en 1929.

Ces arrivages, qui atteignent 60 tonnes en janvier, sont tombés à 0 pendant plusieurs mois de l'année.

En terminant, je ne dirai qu'un mot des boissons qui arrivent dans nos gares en quantités très faibles.

Les gares de La Chapelle n'ont reçu :

En 1928, que	13.017 tonnes de vin
	1.309 — de cidre
et	33 — de bière.
En 1929	12.835 tonnes de vin
	317 — de cidre
et	50 — de bière.

C — TRAINS D'ACHEMINEMENT

Toutes ces denrées arrivent à Paris par trains de messageries, omnibus, semi-directs ou directs, ou par trains de petite vitesse. Ces trains arrivent en général à Paris vers 2 heures du matin, pour que les denrées aussitôt déchargées, puissent être aux Halles à l'ouverture.

La marée, en particulier, ne met que cinq heures et demie pour venir de Boulogne; un train régulier spécial Feignies—La Chapelle, amène les moules et une partie des bananes de Belgique. D'autres trains de bananes, mis en marche à Anvers quand c'est nécessaire, sont spécialement annoncés pour que la place soit faite sur les voies à port dès leur arrivée à La Chapelle.

Certaines denrées arrivent même par trains de voyageurs express ou même rapides, par exemple les colis écrevisses de Hollande viennent par un train rapide Amsterdam—Paris.

D — CONCLUSION

Cette étude montre, d'une part, l'importance du rôle que tient le chemin de fer du Nord dans l'alimentation de Paris, au point de vue du tonnage, et, d'autre part, la variété des denrées qu'il transporte sur la capitale.

Nous avons dit au début de cette note qu'il y avait lieu d'ajouter aux denrées arrivant dans les gares Nord les denrées arrivant des gares locales de la Petite Ceinture de Paris.

Une étude a été faite, par sondages, dans les relevés des trains des différents mois de l'année 1928 à La Chapelle-Charbons, par où passent presque tous les wagons venant du Nord pour la Petite Ceinture.

Cette étude spéciale a permis de se rendre compte que le total de ce qui est acheminé sur les gares « Ceinture » est relativement peu important.

Nous avons vu que nos gares avaient reçu en 1928 environ 240.000 tonnes de denrées venant du Nord, le sondage fait montre qu'en plus, 30.000 tonnes environ de denrées venant du Nord ont été acheminées sur les gares locales de la Petite Ceinture.

Le tonnage destiné à ces dernières gares peut être évalué aux chiffres suivants :

Pommes de terre	7.000 tonnes	
Sucre.	6.000	—
Blés et farines.	4.000	—
Lait	»	
Marée.	»	
Viande (sur pied)	14.000	— (dont nous avons déjà parlé)

En définitive, en ajoutant ces chiffres à ceux qui ont été donnés dans le cours de cette étude, nous pouvons voir que notre réseau transporte :

1/6 du lait consommé à Paris,
 1/16 du blé,
 les 2/3 du sucre,
 les 2/3 environ de la marée et des coquillages,
 1/10 des pommes de terre,
 1/7 de la viande.

En ce qui concerne ces six denrées principales, la consommation de Paris pour une année est d'environ 1.800.000 tonnes. Le réseau du Nord en transporte environ 300.000 tonnes. C'est donc 1/6 du tonnage total qui passe par les voies du réseau.

Nous avons montré également que les départements du réseau fournissaient une partie de presque tous les produits indispensables à la nourriture habituelle.

J'ajouterai, en terminant, pour combattre une idée inexacte trop souvent répandue, que les transports par chemin de fer ne sont pas responsables des prix excessifs des denrées, prix excessifs qui font la « vie chère » que nous subissons tous et dont nous entendons tant parler.

Je vais indiquer ci-dessous, pour les principales denrées, quel est le prix de transports du kilo du centre moyen de production sur le réseau du Nord jusqu'à Paris.

Ces prix s'entendent, bien entendu, par expédition par wagons complets, tarif le plus réduit.

1° En Grande vitesse.

Lait de Breteuil à Paris	0 ^{fr} , 07
Marée de Boulogne.	0, 17
Viande abattue de Jeumont	0, 24
Choux-fleurs de Saint-Omer	0, 14
Petits pois frais de Dunkerque	0, 19

2^o *En Petite vitesse.*

Pommes de terre d'Hazebrouck à Paris	0 ^{fr} .07
Sucre de Tergnier	0, 08
Bananes de Jeumont	0, 18
Viande de Béthune	0, 20
Blé de Saint-Just	0, 03
Farine de Saint-Just	0, 04
Moules de Jeumont	0, 18

En comparant ces prix — sur certains desquels l'État prélève encore un impôt important — au prix de vente des denrées au détail, il est facile de voir que la part des prix qui incombe au chemin de fer est infime, et que, même, une élévation des tarifs actuellement en vigueur ne doit pas modifier sensiblement le prix de vente au détail.

Les méfaits qu'on impute aux tarifs de chemin de fer sont donc une calomnie : c'est ailleurs qu'il faut chercher les causes de la vie chère.

Marc PERNOT.

DISCUSSION

M. le Président remercie vivement M. PERNOT. Il le félicite tout particulièrement de ne pas imiter le statisticien fantaisiste auquel il vient de faire allusion et de nous avoir donné des indications très précieuses sur le coût des transports de certaines marchandises.

M. BARRIOL remarque que M. PERNOT attribue la baisse très sensible du tonnage du sucre transporté par le réseau du Nord pendant ces dernières années et l'augmentation correspondante des transports par voie d'eau, à la faiblesse des prix pratiqués par les entreprises fluviales qui ne supportent pas, comme les chemins de fer, de lourdes taxes et d'importants impôts.

Mais cette différence entre les prix de ces deux modes de transports n'est ni nouvelle, ni plus sensible qu'autrefois, et n'explique pas, par conséquent, les récentes modifications survenues dans la répartition des tonnages de sucre transporté.

Peut-être y a-t-il là, un déplacement de l'industrie betteravière. Cette hypothèse en partie vérifiée, n'explique pas cependant, l'augmentation des transports par voie d'eau.

M. MARIN signale que certaines sucreries se servent, au lieu des anciens bateaux, de nouvelles unités à vapeur, bien mieux aménagées qu'autrefois. Peut-être est-ce une des raisons de cette augmentation.

M. PERNOT répond qu'en effet, de nombreux bateaux neufs viennent actuellement d'Allemagne. Ils ont une puissance qui leur permet de remorquer un nombre beaucoup plus grand de chalands. Seule une diminution des tarifs permettrait dans ces conditions de reprendre une partie du trafic.

M. GIRARD, se référant à l'exposé si intéressant que vient de faire M. PERNOT sur la question du transport de la marée, regrette vivement de ne pouvoir présenter le film récemment édité pour montrer au grand public la rapidité avec laquelle s'effectuent les expéditions.

C'est ainsi que la marée de Boulogne arrive non seulement à Paris, mais dans la plupart des villes du centre et de l'Est de la France, assez tôt pour être vendue, dès sept heures du matin, le lendemain même du jour où elle a été expédiée et le surlendemain à la même heure, sur tous les autres marchés français, exception faite de quelques points peu accessibles des Alpes et des Pyrénées. Quelque paradoxal que cela paraisse, elle s'en va ainsi jusqu'à Marseille collaborer avec la rascasse méditerranéenne à la fabrication de la bouillabaisse.

M. GIRARD ajoute que cette question de la rapidité du transport du poisson a toujours intéressé particulièrement les Parisiens. On trouve même la preuve matérielle de l'attention qu'ils y prêtaient dans le fait que l'itinéraire des convois de marée — qui venaient naguère de Dieppe — est encore nettement tracé dans l'onomastique des rues de Paris : rue des Poissonniers (jadis rue de la Marée), rue du Faubourg-Poissonnière, rue Poissonnière (jadis rue des Poissonneurs), tel était le chemin par lequel les pêcheurs de mer amenaient en quatorze heures leur poisson jusqu'à la halle spéciale qui, chose curieuse, se trouvait sensiblement édifiée à l'emplacement même du Pavillon du poisson de nos halles centrales actuelles; pour réduire les frais, ils se servaient de carrioies légères à deux roues susceptibles de véhiculer une quantité importante de marchandises et c'étaient de véritables colonnes de voitures qui circulaient ainsi de conserve pour que la défense en fût plus facile contre les gens sans scrupule qui, dans la partie du trajet la plus voisine de Montmartre, dénommée le « Val Larroneux » souhaitaient se procurer du poisson à bon compte.

M. CADOUX demande à M. PERNOT s'il possède quelques chiffres relatifs à l'intensification des transports par automobiles. Il paraîtrait que ce mode de transport est très utilisé pour les denrées périssables.

M. PERNOT ne croit pas que l'automobile puisse concurrencer sur ce point les chemins de fer en raison du tonnage important des marchandises considérées.

M. RUFFIEUX fait remarquer que le coût très faible du transport des denrées ne paraît guère justifié si l'on considère que la plupart des envois sont essentiellement saisonniers.

C'est en réalité grâce au trafic stable de certaines matières (charbon, etc...) que l'on peut arriver aux prix moyens de transports peu élevés donnés par l'orateur.

M. PERNOT répond qu'en fait, les poussées de trafic relatives à chaque denrée arrivent, par leur succession, à créer un trafic continu.

M. RUFFIEUX fait remarquer que d'après les graphiques présentés par M. PERNOT, il n'en est pas toujours ainsi.

M. BARRIOL signale qu'il n'y a certainement pas lieu de se baser sur les chiffres relatifs aux transports examinés, pour conclure que les dégrèvements envisagés par le Parlement réagiront favorablement sur le coût de la vie.

M. le PRÉSIDENT remarque que le graphique relatif au transport de la marée montre en mars et avril une chute qui lui paraît assez anormale, étant donnée la consommation importante de poisson qui est faite à cette même époque. N'est-elle pas due à la totalisation des chiffres relatifs au poisson et aux coquillages.

M. PERNOT répond que le graphique relatif au seul transport du poisson présente une chute semblable.

M. GIRARD remarque à ce sujet, que le transport du poisson est fonction non seulement de la consommation, mais aussi de la production.

Par ailleurs, il signale combien il serait intéressant pour tous les réseaux de créer des courbes de trafic semblables à celles qui ont été établies par M. PERNOT.

M. PERNOT répond que le réseau de l'État a déjà fait un effort à ce sujet, mais il a donné les chiffres relatifs au total des transports et non à ceux qui étaient uniquement destinés à la Capitale.

M. BARRIOL insiste sur l'intérêt d'un travail d'ensemble concernant tous les réseaux. Ce serait là un instrument précieux pour l'étude des prix.

M. BOURDON, extrêmement intéressé par la carte d'expédition des denrées établie par M. PERNOT, souhaite vivement qu'elle soit reproduite.

M. PERNOT signale que la carte comporte certaines lacunes volontaires pour éviter des superpositions qui auraient enlevé de la clarté. Il accepte bien volontiers d'essayer de réaliser une étude portant sur l'ensemble des grands réseaux de chemins de fer.

M. CADOUX pense que ce travail serait particulièrement intéressant au moment où se pose la question du transfert ou de l'agrandissement sur place des Halles, car des chiffres extrêmement divers et discordants ont en effet été produits lors des discussions à l'Hôtel de Ville.

M. le Président remarque que le problème des Halles est surtout un problème de présentation et d'adaptation permettant la vente rapide et facile des denrées, plutôt qu'un problème de situation géographique.

De même que la création de wagons adaptés en vue du transport facile des marchandises a augmenté dans certaines régions la production dans des proportions importantes, de même l'aménagement des Halles augmenterait considérablement l'importance de ce marché.

M. le PRÉSIDENT remercie vivement les divers collègues qui ont permis une discussion extrêmement variée et intéressante.
