

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JEAN BERTHELOT

Le rôle du réseau d'Orléans dans le ravitaillement parisien

Journal de la société statistique de Paris, tome 72 (1931), p. 81-96

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1931__72__81_0

© Société de statistique de Paris, 1931, 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

LE RÔLE DU RÉSEAU D'ORLÉANS DANS LE RAVITAILLEMENT PARISIEN

L'agglomération parisienne fait une consommation considérable de denrées, qui lui parviennent par le chemin de fer, par la voie d'eau et par la route.

Grâce à sa situation dans la carte économique de la France, le réseau P.-O., comme transporteur des produits en provenance des régions qu'il dessert et de la production amenée dans ses ports ou dans ses gares d'échange avec le réseau du Midi, joue un rôle important dans l'approvisionnement de la région parisienne.

Le tableau ci-dessous donne les tonnages de denrées amenées à Paris par les voies de ce réseau, pendant les années 1913, 1928 et 1929, en grande et en petite vitesse :

Tonnage des denrées de consommation reçues à Paris par les gares du P.-O.

	1913	1928	1929
	tonnes	tonnes	tonnes
Par grande vitesse :			
Lait	68.237	78.535	73.568
Autres denrées (Viandes, volailles, œufs, beurre, fro- permanentes.) mages, poisson	85.529	103.543	96.718
Produits (Légumes. saisonniers.) Fruits	25.211 15.836	50.775 27.210	63.817 38.432
	194.813	260.063	272.535
Par petite vitesse	289.181	232.725	279.618
Totaux	483.994	492.788	552.153

Les 552.153 tonnes livrées à Paris en 1929 par les gares du P.-O. ont nécessité l'emploi de 78.000 wagons, soit par jour ouvrable une moyenne de 250 wagons, 1.840 tonnes, non compris le mouvement des animaux vivants.

Nous allons analyser successivement les éléments les plus marquants de ce trafic et nous donnerons ensuite quelques indications sur les acheminements et les tarifs.

1^o Grande vitesse.

Les denrées périssables sont transportées par grande vitesse. Le tonnage des denrées d'origine animale marque en 1929, par rapport à 1913, un accroissement de 16.250 tonnes, soit 10 %; la progression du tonnage des denrées saisonnières est plus considérable : elle atteint 61.602 tonnes, soit 150 %, grâce au développement pris par les cultures fruitières et maraîchères dans le Centre et le Sud-Ouest.

Lait. — Le lait n'étant pas soumis aux droits d'entrée, les quantités introduites par la route échappent à toute statistique, mais on admet généralement que la consommation parisienne annuelle est de l'ordre de 350 millions de litres, à peu près comme avant la guerre.

Les apports par le réseau d'Orléans limités à 50.000 tonnes en 1907, époque où Paris possédait encore d'assez nombreux nourrisseurs, s'élevaient à 68.000 tonnes en 1913, à la suite de la disparition progressive des vacheries dans la capitale et de la campagne ouverte dès 1908 par la Compagnie P.-O., qui, en même temps, abaissait son tarif aux longues distances afin d'élargir la zone de ramassage.

Ce tonnage atteignit 78.535 tonnes en 1928, en progrès de 57 % sur 1907, de 15,5 % sur 1913, pour rétrograder à 73.568 tonnes en 1929, par suite de la création de transports directs par camions-citernes.

Pour contrebattre cette concurrence de la route, la Compagnie d'Orléans a organisé, en collaboration avec une société privée, le transport du lait en wagons-citernes et mis à la disposition de cette société un emplacement dans ses emprises pour l'établissement d'une gare laitière. Bien que ce trafic n'en soit encore qu'à son début, ces wagons-citernes isothermiques transportent actuellement environ 40.000 litres de lait chaque jour.

Ce transport se fait dans les meilleures conditions d'hygiène, sans risque de tourne. La gare laitière comporte des bacs de garde isothermiques d'une capacité de 12.000 litres chacun, d'où le lait, stocké à basse et constante température, est mis en pots ou bouteilles.

Cette initiative de la Compagnie d'Orléans en faveur d'une technique nouvelle en France, a été bien accueillie par les industriels laitiers. Elle s'est étendue aux autres réseaux et des gares laitières sont actuellement à l'étude ou en construction dans les principales gares têtes de lignes.

Viandes. — Il s'agit ici des viandes abattues dites « foraines » provenant des abattoirs de province et principalement des tueries particulières des bouchers de campagne. (Nous traiterons du bétail vivant plus loin.)

Les chiffres ci après font ressortir la progression des apports des viandes foraines dans Paris par le réseau d'Orléans :

1893.	12.000 ¹ tonnes
1903.	21.800 —
1913.	32.000 —
1920.	36.800 —
1927.	49.277 —
1928.	53.500 —
1929.	51.678 —

Ces apports représentent 70 % des introductions totales de ce trafic particulier.

Ces résultats sont le fruit de la propagande et des efforts faits depuis de nombreuses années par la Compagnie P.-O. en faveur de ce trafic.

Pour faciliter ces transports, la Compagnie d'Orléans avait mis en marche dès 1907 sur certaines sections de son réseau des wagons frigorifiques. Ces wagons furent remplacés depuis la guerre par des wagons isothermes exploités par la Compagnie de Transports frigorifiques (filiale du P.-O.). Ces wagons, dont le plafond est garni de crochets, permettent le transport des quartiers ou carcasses suspendus, ce qui supprime l'usage onéreux et encombrant des paniers en osier, réduit au poids net la marchandise transportée et facilite les livraisons dans les pavillons 3 et 5 des Halles centrales de Paris. Les viandes ainsi transportées arrivent en excellent état, même en provenance de régions très éloignées, alors que les animaux transportés vivants sur de longues distances arrivent forcément en état défectueux.

En 1929, 39 services de ramassage ont amené à Paris 29.865 tonnes de viandes abattues en wagons isothermes.

Volailles. — Les tonnages de volailles transportés par le P.-O. ont atteint ~~9.970~~^{24.060} tonnes en 1928 et ~~8.600~~^{21.280} tonnes en 1929. Ce qui représente 42 % des introductions totales en 1928 et 39 % en 1929.

Les principales régions d'expédition sont : l'Orléanais, la Touraine, la Loire-Inférieure, le Poitou, le Berry et le Bourbonnais.

Œufs. — De 17.421 tonnes en 1913, le tonnage des œufs amenés par le réseau P.-O. à Paris a atteint 20.440 tonnes en 1921, mais n'a pas cessé de fléchir au cours des dernières années pour tomber à 10.918 tonnes en 1929.

Cette perte de trafic est attribuable, non pas à la baisse de la production mais au fait que, depuis la guerre, les régions de production ont exporté largement à l'étranger.

Les apports du P.-O. n'en représentent pas moins encore 32 % des entrées totales dans Paris.

Beurre et fromages. — Le réseau d'Orléans intervient aussi pour une part appréciable dans l'approvisionnement de la capitale en beurre et fromages.

	<u>1918</u>	<u>1928</u>	<u>1929</u>
Réception à Paris-Austerlitz :			
Beurre	} 9.452 t.	6.834 t.	6.155 t.
Fromages		5.111	4.707
Total.	9.452 t.	11.945 t.	10.862 t.

Le beurre vient principalement du Loiret, de la Touraine et des Charentes. Les fromages viennent de l'Auvergne, du Poitou et de la Touraine.

Poissons. — La gare de Paris-Austerlitz a reçu :

En 1913	1.045 tonnes
En 1928	2.478 —
En 1929	2.181 —

Le bassin d'Arcachon fournit les 8/10^e de ces tonnages. A signaler quelques courants de poissons d'eau douce des étangs de Sologne et de la Haute-Vienne.

Si nous nous référons au mouvement général des pavillons de la vente en gros du poisson, nous trouvons :

Poissons de mer, coquillages et crustacés. Poissons d'eau douce et escargots (en poids net) :

1913.	51.978 t.	dont 1.049 t.	par P.-O.
1928.	56.512	— 1.093	—
1929.	58.822	— 1.153	—

Mais il convient de noter que les ports bretons desservis par les lignes de la Compagnie d'Orléans expédient annuellement plus de 40.000 tonnes de poissons sur tous les points du territoire, ainsi qu'en Suisse et Italie; 12.000 tonnes environ sont ainsi acheminées sur Paris-Vaugirard via Redon, gare d'échange du réseau de l'État avec le réseau d'Orléans.

En particulier, le port de pêche de Lorient—Kéroman, équipé selon la technique moderne et muni de l'outillage le plus perfectionné, a expédié en 1929 20.845 tonnes de poissons, dont 4.500 tonnes sur Paris.

Légumes frais. — Les nombres suivants permettent d'apprécier l'importance des tonnages par catégories, des légumes frais acheminés sur le marché de Paris par le réseau d'Orléans.

Arrivages à Paris-Austerlitz.	1913	1928	1929
Artichauts	1.742 t.	2.794 t.	5.276 t.
Asperges	5.947	5.692	7.298
Champignons	720	444	611
Choux et choux-fleurs	375	2.678	515
Cresson	1.314	249	211
Épinards	649	1.026	1.070
Haricots verts.	5.677	5.781	7.680
Melons	740	1.206	2.473
Navets, carottes.	308	4.340	7.122
Petits pois	3.650	3.681	2.452
Pommes de terre nouvelles	247	3.016	8.488
Radis.	531	694	702
Salades	1.816	9.302	8.806
Tomates	494	7.586	8.723
Divers	1.001	2.286	2.390
	<hr/> 25.211 t.	<hr/> 50.775 t.	<hr/> 63.817 t.

soit en 1929 une très importante augmentation de 153 % sur 1913.

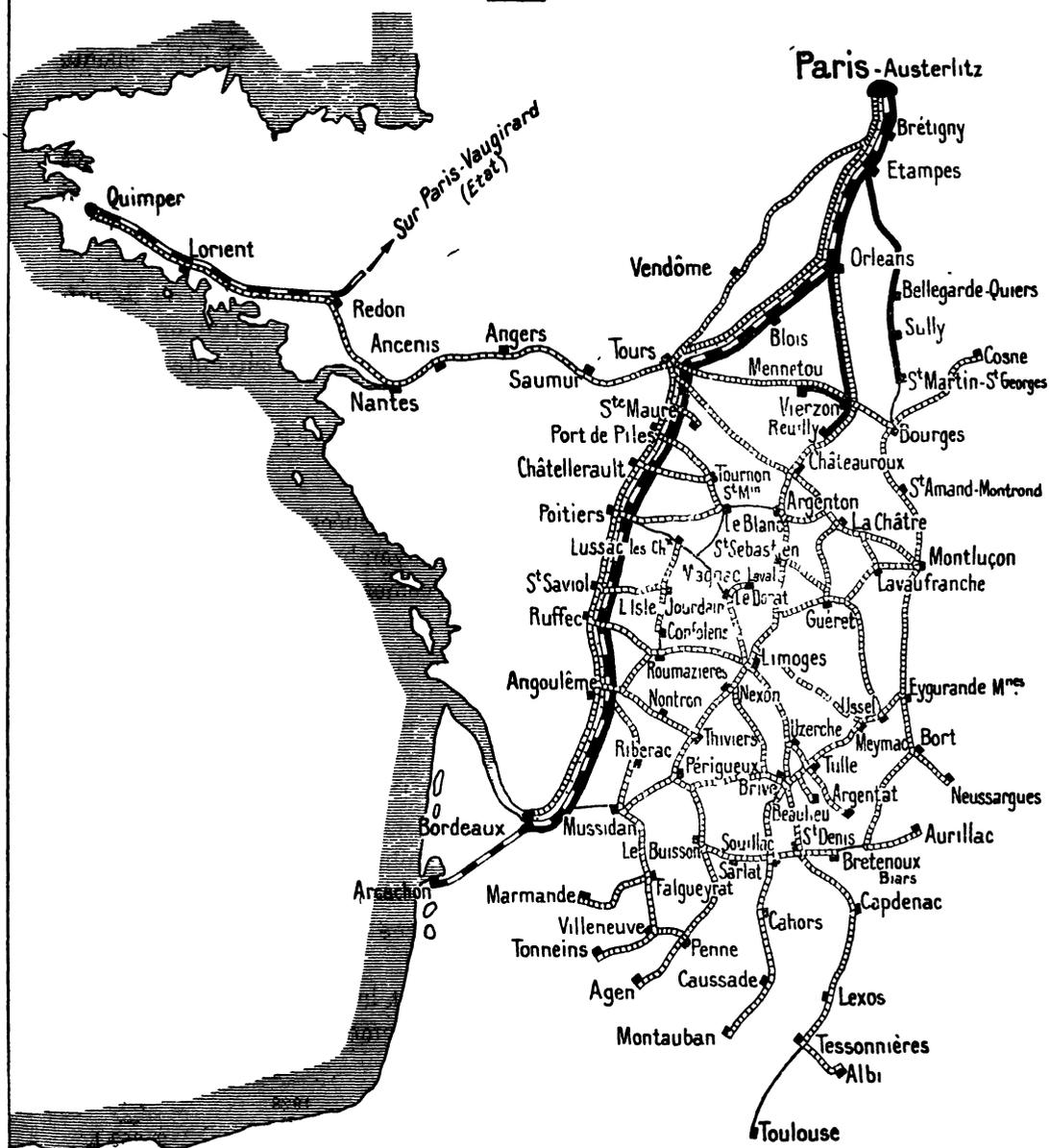
La culture de l'*artichaut* s'est considérablement développée. Le marché est d'abord approvisionné par les produits du Maroc (via Bordeaux), d'Algérie et d'Espagne, puis par ceux du Roussillon, de la vallée de la Garonne et de la vallée de la Loire. La seule région de Saumur a fourni 2.000 tonnes en 1929.

Le Blésois qui cultive l'*asperge* « hâtive d'Argenteuil » sur plus de 1.100 hectares fournit 70 % du trafic. Pendant la période active d'avril à juin, un train journalier est spécialement mis en marche et les arrivages pour le marché du mardi qui comprennent la pousse du dimanche et du lundi atteignent jusqu'à 450 tonnes.

Les *melons* fournissent 2.473 tonnes en 1929 contre 740 tonnes seulement

Chemin de fer de Paris à Orléans

Carte donnant les courants de transport vers Paris, assurés
par wagons isothermes.



Légende

- | | |
|---|---|
| <p>⋯⋯⋯ Service de ramassage de viandes</p> <p>— Service de la marée</p> | <p>— Beurre, Lait, Volailles</p> <p>— Bananes</p> |
|---|---|

en 1913. Ils viennent principalement du Roussillon, de Montauban, Moissac, de la région de Châtellerault, de Nantes et d'Orléans.

On remarque que parti de 300 tonnes en 1913, le trafic des *navets* et *carottes* atteint 7.100 tonnes en 1929. Pour ces légumes, comme pour d'autres d'ailleurs, la production du Roussillon, des vallées de la Garonne et de la Loire s'est substituée à celle de la région parisienne.

Les *petits pois frais* apportés par le réseau d'Orléans sur le marché parisien viennent en premier lieu du Roussillon, puis de Brive, Nantes, ensuite du Blésois et de l'Orléanais.

Il y a une trentaine d'années, les apports étaient beaucoup plus importants, mais aux fabriques de Paris se sont substituées des usines de conserve aux pays de production et c'est ainsi que les tonnages reçus à Paris-Austerlitz qui atteignaient 11.000 tonnes en 1898 oscillent maintenant entre 3.000 et 5.000 malgré un développement notable des cultures.

Il est intéressant de constater que les apports de *pommes de terre de primeurs* par les rails du P.-O. passent de 247 tonnes en 1913 à 3.000. en 1928 et à 8.488 tonnes en 1929. Les régions de provenances sont les suivantes pour les 9/10 du tonnage total :

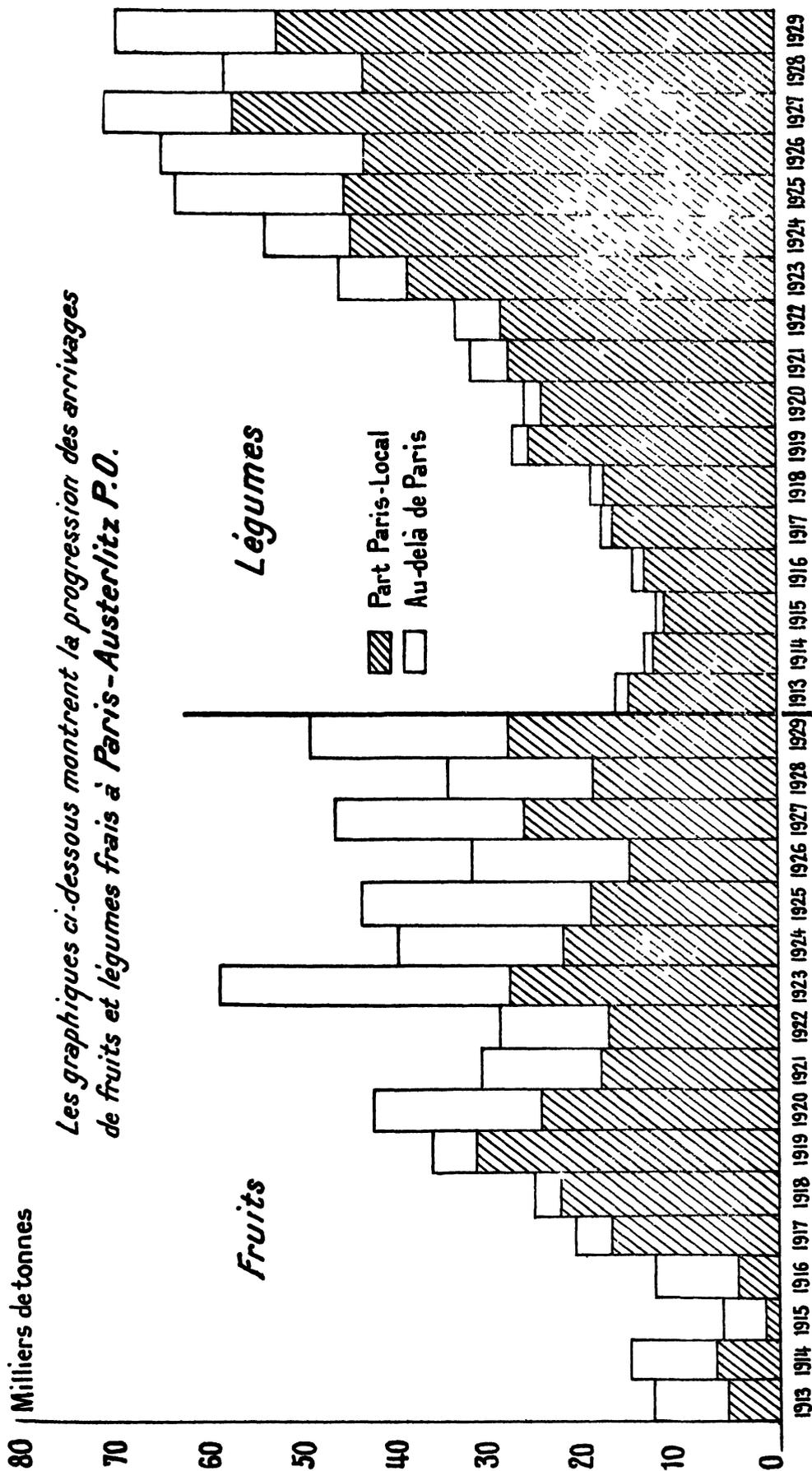
Mars et avril : Casablanca par Bordeaux; Algérie par Port-Vendres;
Avril-mai : Espagne;
Mai-juin : Roussillon.

Pour ce qui concerne les *salades*, les cultures irriguées et industrialisées du Roussillon fournissent des laitues de la mi-novembre à avril. Les régions nantaise et orléanaise participent aussi activement à l'approvisionnement de Paris en salades, mais en quantités moindres.

Quant aux *tomates*, le P.-O. qui n'intervenait que pour 500 tonnes dans l'approvisionnement de Paris en 1913, y participe pour un tonnage de 8.720 tonnes en 1929. C'est le Maroc qui donne les premiers arrivages fin février et les cours rémunérateurs réalisés jusqu'en avril incitent les marachers de Casablanca à développer cette culture. En mars-avril viennent les tomates d'Espagne (de Gandia via Hendaye, de la région de Valence via Cerbère). Le Roussillon expédie d'avril à octobre. D'importants tonnages viennent aussi à partir de juin de Bordeaux, Marmande, Agen, Moissac, du Lot, et de la vallée de la Loire. En 1929, l'Espagne et le Roussillon ont fourni 5.000 tonnes.

Fruits frais. — Comme pour les légumes, il est intéressant de présenter le tableau comparatif des tonnages de fruits frais amenés sur le marché parisien par le réseau P.-O.

Arrivages à Paris-Austerlitz	1913	1928	1929
Abricots	649 t.	1.452 t.	2.862 t.
Cassis	28	68	155
Cerises	350	702	1.913
Fraises	1.380	1.398	1.711
Marrons	134	2.252	1.322
Noix	1.319	996	2.243
Agrumes	»	405	441
Pêches	150	795	2.345
Pommes et poires	215	1.588	4.552
Prunes	1.368	1.690	3.390
Raisins	10.234	15.864	17.498
Totaux	15.836 t.	27.210 t.	38.432 t.



L'année 1929 se présente donc avec une avance considérable de 142 % sur 1913.

Les cultures fruitières se concentrent principalement dans certaines régions où la nature du sol et le climat les favorisent. On les trouve notamment dans les bassins des grands fleuves et dans le Midi.

Un tonnage important d'*abricots* nous vient d'Espagne : ses envois débutent en mai, de Murcie (via Hendaye—Bordeaux). Suit la production du Roussillon de plus en plus importante (500 tonnes en 1929), puis celle de la vallée de la Garonne de moindre importance.

Les arrivages de *cerises* débutent par ceux de Céret (Pyrénées-Orientales) via Montauban. Viennent ensuite les cerises de la vallée de la Garonne, celles d'Objat et de Brive, de l'Orléanais et de la vallée de la Loire.

Les *fraises* sont produites un peu partout, mais les principales régions d'expédition sont : le Roussillon, le Tarn-et-Garonne, le Lot-et-Garonne, le Lot, le Saumurois et l'Orléanais.

Les *châtaignes* nous viennent de la Corrèze, de la Haute-Vienne et du Cantal.

La Charente, la Corrèze, la Dordogne et le Lot fournissent la presque totalité des *noix fraîches*.

Partis de 150 tonnes en 1913, les arrivages de *pêches* à Paris par la gare d'Austerlitz atteignent 2.346 tonnes en 1929. C'est le Llobregat (province de Barcelone) via Cerbère—Montauban qui débute vers le 10 juin. Suivent les envois du Roussillon, puis ceux du Sud-Ouest (Moissac, Port-Sainte-Marie; Agen, Montauban, Cahors). L'Espagne et le Roussillon fournissent les 3/4 de ce tonnage.

Les *pommes* et les *poires* proviennent principalement des Pyrénées, des vallées de la Garonne et de la Loire, du Poitou et du Limousin.

Les *prunes* fraîches des nombreuses variétés de nos provinces françaises constituent la majeure partie des transports sur Paris, mais leur volume est subordonné aux récoltes extrêmement variables.

Raisins frais. — Du 20 juillet au 31 décembre 1929 le réseau P.-O. a livré au marché parisien 17.498 tonnes de raisins frais.

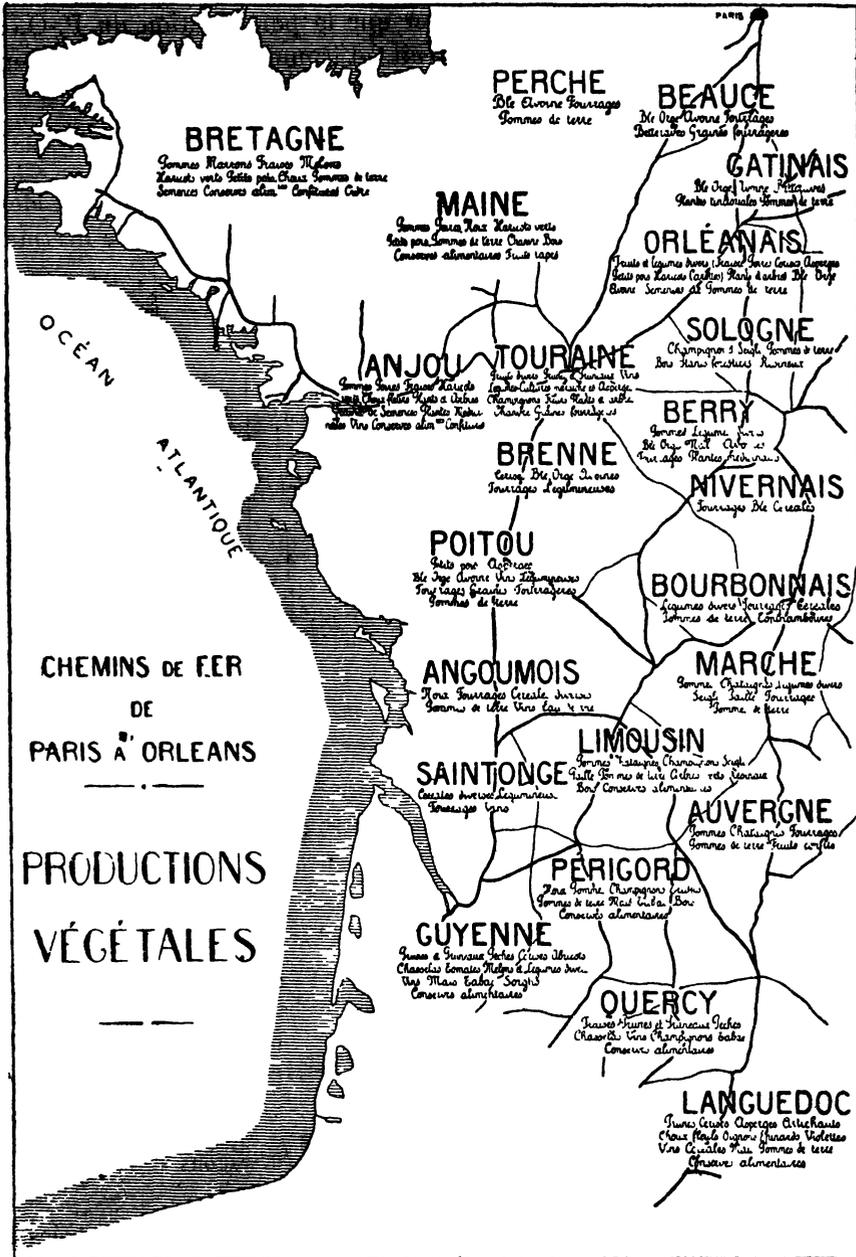
La campagne débute par les envois d'Espagne et du Roussillon (1.300 tonnes). Le chasselas doré très réputé de la vallée de la Garonne fournit les 9/10 du tonnage global. Les envois qui se font d'août à février peuvent se répartir comme suit :

- jusqu'à fin octobre, pour la récolte de plein air qui justifie la mise en marche journalière de trains complets à partir de septembre;
- en novembre, pour la conservation sur ceps;
- à partir du 1^{er} décembre, pour la conservation au fruitier (système Thomery).

La culture du chasselas occupe dans le Sud-Ouest une superficie d'environ 6.500 hectares se répartissant comme suit :

Tarn-et-Garonne	3.600 hectares
Lot et Garonne	2.250 —
Lot	650 —

En année moyenne, sa production est de l'ordre de 35.000 tonnes dont 65 % environ convergent sur Paris, le surplus allant approvisionner les stations thermales et balnéaires du Midi et de l'Ouest, les centres de l'Est, du Nord, la Suisse et l'Allemagne.



* * *

L'ensemble des tonnages de fruits et primeurs livrés à Paris par la seule gare d'Austerlitz P.-O. est de l'ordre de grandeur des tonnages introduits sur le marché officiel des halles centrales de Paris. Comme il est admis que le marché officiel ne reçoit que 30 % environ des tonnages d'ensemble traités aux halles centrales, on peut considérer que la participation du P.-O. dans l'approvisionnement de la capitale en fruits et légumes est approximativement du même ordre.

2^o *Petite vitesse.*

Le tableau ci-dessous permet de suivre les variations des tonnages des diverses denrées transportées en petite vitesse par le réseau P.-O. à destination de sa gare de Paris-Ivry :

Arrivages à Paris-Ivry		1913	1928	1929
		tonnes	tonnes	tonnes
Fruits	Pommes et poires	4.260	3.237	1.877
	Châtaignes et noix	"	2.525	2.201
	Oranges	6.702	25.837	40.107
	Bananes	7.878	12.730	7.749
Conserves diverses et légumes secs.	Conserves de légumes	3.741	2.097	4.404
	Denrées alimentaires non dénommées	4.497	8.980	7.746
	Haricots secs	2.834	2.030	2.814
	Oignons secs	1.352	783	1.235
	Pommes de terre	20.994	18.548	19.388
Sucres	7.168	178	122	
Blé	2.946	32.611	54.906	
Farine	41.876	19.900	29.884	
Vins	(en fûts	133.058	30.608	31.986—75 %
	(en wagons réservoirs	51.875	72.661	75.199 +44 %
		289.181	232.725	279.618

Légumes secs. — Nous remarquons que si les transports de légumes frais en grande vitesse ont été présentés avec une augmentation de 153 %, ceux de légumes secs en Petite vitesse sont au contraire en légère régression.

C'est, semble-t-il, une preuve de la tendance au mieux être qui anime les consommateurs; dès le début de mars, par exemple, on délaisse la pomme de terre de la récolte normale pour la pomme de terre nouvelle.

Oranges. — Les oranges livrées par la gare de Paris-Ivry sont en provenance d'Espagne en transit principalement par Hendaye—Bordeaux. Il s'agit de transports massifs qui ont fourni au départ d'Hendaye (Midi) sur Paris-Ivry (P.-O.) :

— en 1928 25.837 t. soit 4.770 wagons
— en 1929 40.107 t. soit 7.443 —

Bananes. — Il existe un courant important de bananes des Canaries sur le port de Bordeaux-Bassens, qui a toutefois subi une interruption passagère de juillet 1929 à février 1930 (tonnage 1928 = 12.730 tonnes).

Pommes de terre. — Les envois de pommes de terre par petite vitesse viennent de nos nombreuses régions de production, notamment de la Beauce, de la Sologne, de la Bretagne. Compte tenu des wagons en transit par Paris-Ivry pour les gares de petite ceinture (15.000 tonnes) le réseau d'Orléans

fournit 35.000 tonnes de pommes de terre de grosse consommation à la population parisienne.

Sucres. — Les *sucres* bruts produits par les fabriques de Toury, Morigny, Pithiviers, Ablis-Paray, sont principalement destinés aux Magasins généraux de la Villette (gare Pont de Flandre) ou d'Aubervilliers. En 1928, cependant, presque toute la production de ces fabriques avait été dirigée sur la province (Raffineries de Chantenay et Bordeaux notamment, Magasins généraux de Tours).

Blé et farine. — Il y a inversion, par rapport à 1913, de l'importance relative des tonnages des blés et farines transportés sur la région parisienne par suite du développement considérable de la grande meunerie parisienne et de la disparition corrélative de nombreux petits moulins de grande banlieue qui coopéraient au ravitaillement de Paris.

Ce trafic est diversement influencé chaque année, tant par les variations des récoltes que par les mesures gouvernementales. En 1929, année d'abondance, le réseau d'Orléans a amené à Paris-Ivry 54.906 tonnes de blé et 29.884 tonnes de farine, ce qui correspond approximativement à 1/6^e des besoins de Paris.

Vins. — Nous avons vu que les vins arrivés à Paris-Ivry P.-O. se présentent avec une diminution importante de 77.748 tonnes ou 42 % par rapport à 1913, mais avec une désaffectation caractérisée des transports en fûts au bénéfice de ceux en wagons réservoirs.

‡ La consommation parisienne qui atteignait 5.896.101 hectolitres en 1913, est tombée à 3.050.200 hectolitres en 1928, pour se relever légèrement à 3.125.456 hectolitres en 1929.

La régression de la consommation par rapport à 1913 ressort à 48 % en 1928 et à 46 % en 1929.

Ci-dessous la répartition des arrivages de vins à Paris-Ivry :

	Paris-Ivry-local		Paris-Ivry-Transit	
	Vins		Vins	
	en fûts	en wagons-rés.	en fûts	en wagons-rés.
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Réseau Midi.	9.234	57.628	1.752	21.593
Blayais, Bordelais, Bergeracois	13.526	8.574	3.943	16.930
Tarn et Centre.	9.226	8.997	2.727	15.760
	31.986	75.199	8.422	54.283
	107.185		62.705	
	= 169.890			

Les vins transitant à Paris-Ivry étant tous destinés aux gares de petite ceinture, nous pouvons apprécier à 50 % la part revenant aux transports par le réseau P.-O. dans le ravitaillement de la capitale.

3^o Bétail de boucherie.

Le tableau ci-après donne la comparaison du mouvement des bestiaux en

grande et petite vitesse du réseau P.-O. sur Paris-Austerlitz, Paris-Ivry et Paris-Bestiaux :

	1913	1929	
Bœufs et vaches.	92.037	128.920 en +	36.883 ou 40 %
Veaux	97.930	131.814 en +	33.884 ou 34,6 %
Porcs.	229.730	238.729 en +	8.999 ou 4 %
Moutons	833.419	399.133 en —	434.286 ou 52 %

Bien que le bétail reçu au marché de la Villette ne soit pas seulement destiné à l'alimentation parisienne, d'importantes réexpéditions étant faites par des acheteurs de grande banlieue, des régions du Nord, de l'Est, d'Alsace et de Lorraine et même de la Sarre qui se fournissent sur ce marché, il est intéressant pour mesurer l'importance des transports de bestiaux assurés par le réseau P.-O., de mettre en parallèle le mouvement du bétail sur le marché de la Villette et le contingent livré par les rails du réseau P.-O. en 1928 et 1929, tant sur ce marché qu'aux abattoirs.

Mouvement du bétail				
		Sur le marché de la Villette.	à l'arrivée par les lignes P.-O.	
Gros bétail .	1928	435.468	126.084	
	1929	412.719	128.920	31 %
Veaux. . .	1928	208.522	141.159	
	1929	202.580	131.814	65 %
Moutons . .	1928	1.320.160	492.657	
	1929	1.071.503	399.133	37 %
Porcs. . . .	1928	300.388	227.843	
	1929	276.887	238.729	86 %

4^e Acheminements sur Paris.

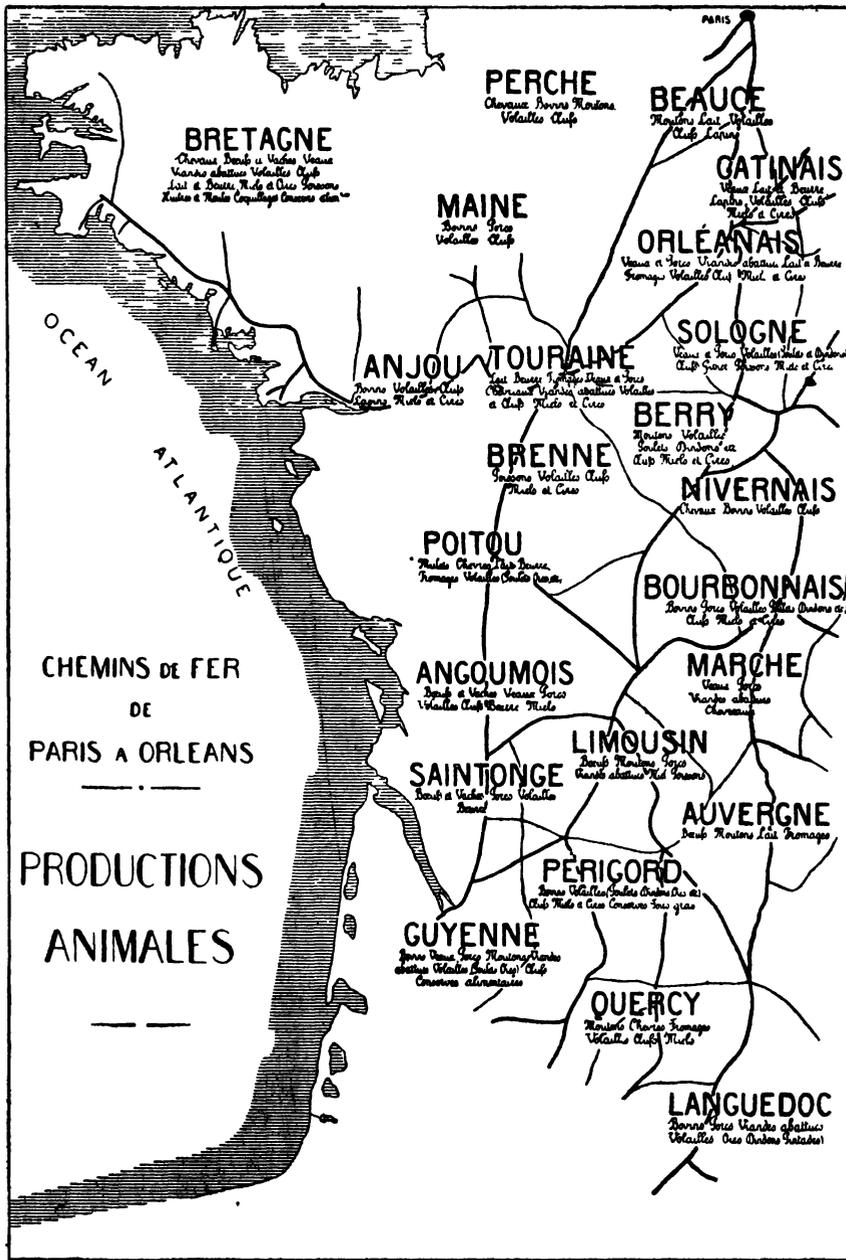
Sur chaque section du réseau des trains sont désignés pour le ramassage dans des wagons spécialisés des denrées à destination de Paris. Aux gares de relai, ces wagons spécialisés sont ajoutés aux trains de denrées qui assurent un acheminement régulier et rapide jusqu'à destination. Les quelques exemples fournis ci-dessous donneront une idée de la rapidité de ces transports, même sur de longues distances.

C'est ainsi par exemple que partant le jour A) à :

- 8 h. 43 de Penne (Lot-et-Garonne), 621 kilomètres, les viandes sont à Paris le jour B à 2 h. 24;
- 7 h. 43 de Limoges, 400 kilomètres, les viandes sont à Paris le jour B à 2 h. 24;
- 7 h. 42 d'Agen, 651 kilomètres, les fruits sont à Paris le jour B à 2 h. 24;
- 10 h. 57 de Brive, 499 kilomètres, les fruits sont à Paris le jour B à 0 h. 21;
- 20 h. 19 de Cerbère, 930 kilomètres, les fruits sont à Paris le jour B à 20 h. 17;
- 21 h. 00 de Perpignan, 889 kilomètres, les fruits sont à Paris le jour B à 20 h. 17;
- 20 h. 11 de Blois, 178 kilomètres, les fruits sont à Paris le jour A à 23 h. 22.

Aux 272.535 tonnes de denrées transportées en grande vitesse à destination de Paris en 1929 par le réseau d'Orléans s'ajoutent d'ailleurs 49.009 tonnes en transit vers les au-delà de Paris, dont 23.573 tonnes pour les régions du Nord, du Nord-Est et du Nord-Ouest de la France, et 25.438 tonnes pour l'étranger, principalement l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, ce qui donne

FACULTÉ DE DROIT
SALLE DE TRAVAIL
ÉTUDES ÉCONOMIQUES & STATISTIQUES



à la gare de Paris-Austerlitz un mouvement à l'arrivée de plus de 320.000 tonnes de denrées périssables.

Pour faire face à ce trafic considérable, la Compagnie d'Orléans dut construire une gare spécialement affectée au service des messageries. Cette nouvelle gare, mise en service depuis un an, présente les caractéristiques suivantes :

Sous une vaste halle couverte en ciment armé, très largement aérée et éclairée :

- 2 quais principaux de 310 mètres de longueur et 24 mètres de largeur chacun;
- 1 quai intermédiaire de 6 mètres de largeur;
- 4 voies desservant ces quais et permettant de placer simultanément 100 wagons.

Un côté est en principe réservé au service du départ et l'autre au service d'arrivée, mais dès le dégageant des expéditions, toutes les installations, à partir de minuit, sont en fait utilisées aux opérations du service des arrivages.

La nouvelle gare possède aussi des cours de débord où peuvent être mis en place 75 wagons et où sont reçus, notamment, les wagons isothermes chargés de viandes à nu.

Avec ces installations vastes et modernes, la Compagnie d'Orléans est en mesure de décharger et de mettre à la disposition des entreprises de camionnage d'importants tonnages de denrées périssables dans un temps très court.

Le service des halles reste toutefois très difficile à assurer, à cause des énormes variations de tonnages qui se produisent, soit d'une saison à l'autre, soit même d'un jour à l'autre. (La plus faible journée en 1929 a été le 17 février avec 119 tonnes, la plus forte le 28 mai avec 1.730 tonnes), et surtout à cause de l'exiguité du marché des halles centrales et de l'insuffisance de ses voies de dégageant.

5° Les tarifs.

Le public pense couramment que les tarifs de chemins de fer provoquent et entretiennent la vie chère.

Cette opinion néglige complètement l'importance du service rendu par le chemin de fer qui, seul, permet l'apport massif, rapide et régulier sur les marchés de grande consommation, des denrées produites par les centres de production, même éloignés.

Elle est aussi erronée en ce qu'elle ne tient aucun compte de l'incidence réelle du prix de transport par fer sur le prix de vente, comme nous allons le prouver par quelques exemples choisis parmi les produits de grande consommation :

	Prix moyens pratiqués au kilo le 17 juillet sur le marché de Mouffetard		Prix de transport par fer (au kilo) et pourcentage par rapport au prix de vente
	Poulet mort. 30 ^f »	}	de Châtellerault 299 km. : 0 ^f 33, soit 1 %
Bœuf . .	{ Pot-au-feu. . . 10 à 15 »		
	{ Rosbif 30 »	}	de Limoges 400 km. : 0 ^f 40, soit 2 à 3 % en moyenne
	{ Côtes. 30 »		
Veau . .	{ Escalope 32 »		
	{ Ragoût. 16 »		
	{ Gigot. 30 »	}	de Lorient 533 km. : 0 ^f 353; d'Arcachon 641 km : 0 ^f 39, soit 2,5 à 5 %
Mouton .	{ Ragoût. 10 »		
	{ Merlan. 7 50		
Poisson .	{ Colin. 15 »		

Le litre de vin à emporter se vend 2 fr. 50 à 3 francs, le chemin de fer perçoit pour un transport de :

300 kilomètres.	0 ^f 14	} soit 4 à 5 %
600 kilomètres.	0 17	
900 kilomètres.	0 19	

Le kilo de pommes de terre dont le prix est très variable selon l'espèce et l'époque acquitte au chemin de fer :

En P. V. par wagon complet.	{ pour 100 kilomètres.	0 ^f 04
	{ pour 300 kilomètres.	0 07

1 kilo de blé qui répond à 1 kilo de pain vendu 2^f 40, a payé au chemin de fer 0^f 07 s'il a effectué un parcours de 300 kilomètres, soit 3 %.

Les pommes de terre *nouvelles* dont on a vu l'importance des arrivages en grande vitesse procurent par kilo au chemin de fer : provenance Perpignan (889 kilomètres) = 0^f 30; provenance Mataro, Espagne, via Cerbère—Montauban (1.058 kilomètres, dont 928 en France et 130 en Espagne) = 0^f 38 dont 0^f 07 pour le parcours espagnol.

Le pourcentage des frais de transport par rapport au prix de vente des denrées, même de provenances très éloignées, varie en réalité de 2 à 5 %. On peut donc ici remarquer qu'une augmentation de 10 % du prix de transport ne devrait correspondre qu'à une majoration infime, inférieure en moyenne à 1/2 % des prix de vente des denrées.

Conclusion.

Cette étude montre toute l'importance du rôle de la Compagnie d'Orléans dans l'approvisionnement de la région parisienne. Elle livre dans ses gares de Paris :

1/5	du lait;
7/10	des viandes foraines;
4/10	des volailles;
1/3	des œufs;
3/10	des fruits, légumes frais;
1/2	des vins.

Cette étude a fait généralement ressortir la progression continue des tonnages de denrées transportés par la Compagnie d'Orléans, qu'il s'agisse des denrées produites dans les départements qu'elle dessert, dans les régions desservies par le réseau du Midi, ou même à l'étranger.

Ces résultats sont dus en particulier aux efforts faits par la Compagnie d'Orléans et par les réseaux voisins pour assurer dans les meilleures conditions de rapidité et de régularité le transport de denrées provenant surtout de régions très éloignées du lieu de consommation.

Mais ils ont aussi été acquis grâce à la part active que la Compagnie d'Orléans a prise depuis trente ans au développement de l'agriculture et du commerce agricole de son réseau, notamment par :

- des conférences avec démonstrations pratiques de plantation, taille et greffage dans un but d'éducation horticole;
- des participations commerciales collectives aux principales manifestations agricoles;
- des missions d'études dans les différentes régions du pays et sur les marchés étrangers;
- des présentations des meilleurs types d'emballages;
- des concours d'élevage, des congrès divers, etc...

Indépendamment de son rôle de transporteur, intermédiaire indispensable entre le consommateur et le producteur, la Compagnie d'Orléans exerce ainsi une action féconde sur la production et rend à l'agriculture des services appréciés. D'ailleurs, dès 1921, l'Académie d'Agriculture rendait hommage à cette activité, en décernant à la Compagnie d'Orléans son grand diplôme d'honneur.

Jean BERTHELOT.
