

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

Le rôle des chemins de fer de l'État dans l'approvisionnement de Paris

Journal de la société statistique de Paris, tome 73 (1932), p. 129-137

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1932__73__129_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

LE RÔLE DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT DANS L'APPROVISIONNEMENT DE PARIS

M. René Brun, inspecteur divisionnaire des chemins de fer de l'État, prié par M. le Président de donner un aperçu du rôle joué par son Réseau dans l'approvisionnement de Paris, précise que sa causerie ne peut avoir ni le caractère technique de celle qu'on attendait de M. Charrière, ingénieur agronome, indisponible, ni le caractère de documentation statistique que présenter la note établie par son Administration, à l'image de celles, déjà parues, du chemin de fer du Nord et du chemin de fer d'Orléans, pour être insérée dans le *Journal de la Société de Statistique* (1).

Il renvoie d'ailleurs pour des renseignements statistiques précis et complets, à cette note, dont les éléments seraient hors de propos pour l'instant.

Puis il s'exprime en ces termes :

Que faut-il entendre par *approvisionnement de Paris*? Car, d'une façon générale, tous produits, matériaux et marchandises, sont nécessaires, plus ou moins, à l'organisation de vie, à la subsistance des 3 millions de Parisiens vrais et du million et demi de Parisiens suburbains.

(1) Voir le *Journal de la Société de Statistique* de février 1932, page 42.

Nous ne retiendrons que les produits alimentaires que réclame le « ventre de la Capitale ».

Cet approvisionnement de Paris, qui se fait aujourd'hui régulièrement, avec souplesse, grâce à la ponctualité des moyens de transport, agents de circulation et de répartition des richesses, lut, à certaines époques de l'histoire, le grand souci de l'Administration Municipale et du Pouvoir Central.

N'oublions pas que 1789 et les grands gestes qui suivirent furent autant l'expression de la colère du peuple affamé que l'éveil du sens social et de la conscience politique des temps modernes. C'est pour avoir du pain que, le 5 octobre 1789, le peuple parisien est allé chercher la famille royale à Versailles. « Nous ne manquerons plus de pain, disaient les femmes. Nous ramenons le boulanger, la boulangère et le petit mitron. »

Sous l'ancien régime, le Pouvoir royal, par crainte de disette, avait obligé les cultivateurs dans un rayon de 5 à 10 lieues autour de Paris à livrer leurs récoltes aux marchés de la Grand'Ville.

C'est que les Parisiens avaient, durant près de deux siècles — 1590 à 1789 — connu une année de disette sur huit.

Pour y remédier, l'Administration Municipale avait, entre autres mesures, tenté de limiter la construction des nouvelles maisons.

Vain palliatif, puisque Paris ne cessa d'élargir ses enceintes, pour passer successivement de celle des *Fossés Jaunes* terminée en 1705 et que marquent encore les *Portes Saint-Denis* et *Saint-Martin*, à la 6^e, celle des *Fermiers généraux*, la dernière de l'ancien Régime. Il en demeure les bâtiments de la *Place Denfert*, de la *barrière du Trône*, par exemple et surtout le premier vers d'une satire fameuse « *Ce mur murant Paris rend Paris murmurant* ».

D'autres enceintes marquèrent au cours du XIX^e siècle l'accroissement constant de Paris. On termine le dérasement de la 10^e.

Aujourd'hui, quelles que soient l'étendue et la densité de la population, la Capitale ne craint plus les disettes. Les approvisionnements sont assurés à la fois par le libre jeu du marché et par l'organisation des moyens de transport.

Nous venons d'en avoir un exemple dans la judicieuse composition du menu.

Quelles réflexions nous suggère-t-il sur la part que les chemins de fer de l'État ont prise ou auraient pu prendre dans la confection des mets qui ont été servis?

Comment les chemins de fer de l'État n'ont-ils pu prendre cette part qu'en liaison d'un côté avec les producteurs (cultivateurs, pêcheurs, négociants, importateurs), de l'autre avec la Ville de Paris, les Halles Centrales, les marchés, les abattoirs de la Villette et de Vaugirard, tous organismes dispensateurs de produits et régulateurs de l'alimentation parisienne.

Tout d'abord, le potage.

Si l'on dit que « ventre affamé n'a pas d'oreilles », il arrive aussi que ventre affamé a peu de goût et peu de sens des discriminations. Était-ce un potage de pâtes? Était-ce un potage de légumes? A moins que pâtes et légumes se soient amalgamés dans l'office culinaire pour rendre le potage excellent? »

Cet artifice de langage nous vaut de la part du Conférencier un aperçu sur les fournitures de *farine* et de *tapioca* à Paris. Pour ce dernier produit, nous notons que grâce à d'opportunes mesures tarifaires prises par son Réseau, sur 8.000 tonnes de tapiocas bruts importés au Havre en 1930, de Madagascar principalement, près de 60 % ont été dirigés sur Paris.

Passant au poste des *légumes* (et *fruits*), le plus important après celui du lait et de la crème dans la liste des produits d'alimentation fournis à Paris par le Réseau de l'État, M. Brun nous signale que les pommes de terre, les artichauts, les choux-fleurs viennent principalement de Bretagne, cette terre privilégiée quant aux productions agricoles, après avoir été longtemps considérées comme

une terre déshéritée. Sur ce thème, le conférencier évolue des légendes de l'Enchanteur Merlin à la situation géographique du « Léon Noir » chanté par Anatole Le Braz et aux poèmes de Charles Le Goffic.

Il trace le tableau de l'activité de Saint-Pol de Léon, en pleine campagne de choux-fleurs.

Quant au lait et à la crème reçus dans les gares parisiennes de l'État et qui représentent 30 % de tous les produits d'alimentation reçus par le Réseau, nous sommes initiés au fonctionnement de l'organisation laitière récemment inaugurée à la gare de Vaugirard. Le lait qui est entreposé dans des bacs métalliques d'une contenance de 120.000 litres (la consommation parisienne annuelle est de 350 millions de litres), y parvient soit en wagons-citernes, soit en citernes amovibles susceptibles d'être — à la manière des « containers » — transbordées de wagon sur camion puis dépotées dans les réservoirs du détaillant, combinaison qui répondrait aux prescriptions les plus modernes de l'hygiène alimentaire, ainsi qu'aux meilleurs principes d'économie de matériel et de simplification de la vente.

Le Conférencier poursuit ensuite :

Le beurre, produit du lait, entre, comme ce dernier, dans la préparation de toute cuisine fine.

Le chef cuisinier utilise-t-il du beurre normand ou du beurre charentais ?

L'un et l'autre sont également appréciés et flattent les palais les plus délicats.

La consommation du beurre à Paris est considérable. Sur 43.000 tonnes entrées dans la Capitale en 1930, les gares État ont été répartitrices de 78 %.

Le groupe des laiteries des Charentes et du Poitou s'inscrit pour 12.000 tonnes dans les arrivages parisiens.

La puissance de production de ce groupe est due surtout au développement de l'idée coopérative.

C'est le désastre du phyloxéra qui, ruinant les vignobles charentais, fit d'un modeste cultivateur de Surgères Eugène Biraud, l'apôtre de la renaissance agricole de sa région. Appliquant une formule relativement nouvelle d'organisation du travail, il constitua en novembre 1887, à Chaillé (Vendée), la première laiterie coopérative.

Le nom d'Eugène Biraud mérite d'être retenu autant dans le domaine agricole que sur le terrain de l'économie politique.

On sait que les associations ouvrières de production, ou coopératives de production, imaginées vers 1834 par un publiciste français Buchez sont des groupements constitués par les travailleurs, en vue de permettre à ceux-ci de devenir leurs propres maîtres et de garder pour eux tout le fruit de leur travail.

Formule de production admirable, où chaque producteur, librement affilié au groupement, a la conscience qu'il est membre d'une œuvre collective, et apporte la volonté d'y coopérer.

Quelque admirable que soit cette conception de l'association des travailleurs et malgré le grand élan qui en facilita l'essor en 1848 au nom du double principe « de République dans le gouvernement et République dans l'atelier », les coopératives de production ont difficilement résisté aux tourmentes économiques.

Dans le petit nombre de celles qui ont subsisté prennent place les laiteries coopératives des Charentes.

Leur force vient de leur nombre (138 laiteries), de leurs adhérents (90.000 membres), de leur matériel (270.000 vaches laitières), de leur production annuelle (445 millions de litres de lait et 21.000 tonnes de beurre).

L'industrie de la caséine, qui n'est autre qu'un traitement spécial du petit lait et qui a été introduite en France à Surgères en 1904, est également très florissante dans les Charentes et le Poitou. Organisée sur les mêmes bases coopératives que les

laiteries, elle est pratiquée par 40 sociétés dont la production a atteint près de 4.000 tonnes.

Et le beurre de Normandie, comment le passer sous silence quand le seul département de la Manche produit par jour 900.000 litres de lait ! Ce beurre, de qualité excellente, présente pourtant au goût de sensibles différences. C'est que le beurre dépend de la matière première : le lait, et que le lait vaut ce que valent les pâturages.

Les meilleures productions sont celles du Bessin (Carentan, Isigny, Montebourg), puis de Coutances jusqu'à Vire, puis de Domfront à Mortain et enfin le beurre de la Mayenne.

Faut-il rappeler les marques universellement connues, les *Claudé* de Pont-Hébert, les *Bretel* de Valognes, les *Dupont*, les *Gervais*, etc. Maisons aujourd'hui puissantes, mais d'origine parfois modeste. Ce qui ne leur donne que plus de mérite !

L'une d'elles, qui traitait à sa création, en 1912, mille litres de lait par jour, en traite actuellement 40.000 et fabrique 12 tonnes de beurre, aussi bien directement avec le lait qu'avec les « beurres fermiers » dûment mélangés et retravaillés. Le chiffre d'affaires passe de 23 millions en 1923, à 70 millions en 1930 ; le personnel de 10 à 300 ouvriers !

Un outillage perfectionné permet à une seule machine, surveillée par un seul homme, de prendre la motte de beurre et la transformer, en peu de temps, en paquets pesés, calibrés, enveloppés. Cinq à six cents kilos de beurre sont ainsi livrés, par heure, aux services d'expédition !

A de telles productions, il faut des débouchés. Le rôle du chemin de fer est dans cette recherche des débouchés, de première importance. Au-si les industries du beurre travaillent-elles en confiance et en rapports constants avec les chemins de fer de l'État.

Celle dont nous avons tracé les grandes étapes de développement vient depuis quelques mois, grâce à la création par les Réseaux, de roulements directs et rapides du Cotentin sur Marseille et la Côte d'Azur (de Lison à Marseille : 23 heures), grâce aussi à la mise en service d'un matériel bien adapté au transport des denrées : les wagons F. U. et F. U. S., de s'ouvrir un débouché nouveau de 6 tonnes par mois sur... l'Indo-Chine.

N'est-ce pas là le meilleur exemple de ce que la liaison entre les éléments de production et de circulation des richesses peut faire pour faciliter la consommation. Plus que jamais, la pensée de l'économiste Bastiat s'impose à nos esprits : « Dans le domaine de la richesse, toutes choses doivent être considérés du point de vue du consommateur ».

Abordant ensuite la question du *poisson*, M. Brun montre comment et de quelle manière, par des roulements rapides, aux horaires judicieusement établis, les gares de Paris du Réseau de l'État répondent à 40 % des besoins de la consommation parisienne en marée fraîche, morue, crustacés et coquillages.

Il donne un aperçu de la pêche à *La Rochelle*, et à *Dieppe*, La Rochelle, le second port de pêche, par ordre d'importance, après Boulogne, pour la marée fraîche, mais le premier pour la morue, Dieppe le port parisien par excellence depuis le xiv^e siècle où fonctionnait déjà le service des chasse-marées pour approvisionner en poisson la population parisienne. Ces ports expédient respectivement à Paris, l'un quelque 5.000 tonnes, l'autre quelque 3.000 chaque année.

Entre autres mesures indiquées pour signaler quel précieux concours les chemins de fer de l'État apportent à leurs deux principaux ports de pêche, retenons l'élément d'intérêt et de curiosité que présente le *Train du poisson*, véritable exposition ambulante qui s'ouvre successivement dans les grandes gares du Réseau et qui a connu en 1930 la faveur de 130.000 visiteurs,

Quelques mots sur les autres ports de pêche du Réseau de l'État qui, de même que La Rochelle et Dieppe, font un large emploi pour leurs évacuations de poisson sur Paris (au total 5.000 tonnes en 1930), des wagons spéciaux (frigorifiques, isothermes, ventilés) de la *Société d'exploitation des wagons frigorifiques*, dont le parc dépasse actuellement 1.100 véhicules.

L'attention de l'auditoire est tout spécialement retenue par le trafic des *huîtres*.

Dans la seule période du 20 au 30 décembre dernier la gare de Vaugirard a reçu des deux rives de la Seudre dans 329 wagons 47 millions d'huîtres pesant 3.000 tonnes. Faible tonnage pourtant, en comparaison d'années meilleures où les dernières semaines n'avaient pas connu de « coup de froid » préjudiciable au ramassage des huîtres et à leur expédition.

Ces 47.000 millions d'huîtres ne sont d'ailleurs qu'une faible part de la constante de 14.000 tonnes reçues en moyenne, ces dernières années, à Paris par les rails État.

Notre réseau dessert les deux grands centres ostréicoles de France, les rives d'*Aunis* et de *Vendée* d'une part, *Saint-Malo* et *Cancale* d'autre part.

Les huîtres ne forment plus aujourd'hui le long de nos côtes de France le cordon ininterrompu d'autrefois, cordon d'huîtres plates dont on retrouve le type dans les « ostrea » de Saint-Malo et Cancale. A force de les draguer, de les exporter par centaines de millions (300 millions en 1773), les bans réputés inépuisables se sont appauvris et vers le milieu du XIX^e siècle, la maladie se joignant à la dévastation, il fallut songer à sauver les restes d'une richesse gravement compromise.

Le hasard apporta le salut.

Les ostréiculteurs d'*Arcachon* pour repeupler leurs parcs avaient commencé à faire venir des huîtres de l'embouchure du Tage. Une fortune de mer obligea le brick le *Morlaisien* qui revenait de Lisbonne, à faire escale dans le *Verdon* avant de pouvoir rentrer à Arcachon. La cargaison d'huîtres s'avarant, le capitaine *Hector Patoizeau* la fit jeter par-dessus bord. Ceci se passait en 1867. Qu'arriva-t-il ? Il suffit de peu de chose pour entrer dans la postérité, et le capitaine *Patoizeau* ne se doutait pas sur la dunette du *Morlaisien* que son geste allait lui en ouvrir la porte. Toutes les huîtres jetées à la mer n'étaient pas mortes. Trouvant un élément liquide à leur convenance, elles prospérèrent, pullulèrent et peu d'années après, de *Talmont* sous *Royan* à *Talmont* sous les *Sables d'Olonne*, sur 300 kilomètres de côtes, les bancs d'huîtres faisaient suite aux bancs d'huîtres.

Cette huître portugaise, la « gryphea », qui a remplacé l'huître plate, l'ostrea, a, depuis le début du XX^e siècle, été soignée, cultivée, améliorée, sans que son prix de vente, surtout par rapport aux huîtres plates, dépassât des limites raisonnables.

L'ostréiculture n'est pas seulement la manière de faire naître et se développer les huîtres, c'est-à-dire capter le naissain, le fixer sur des dispositifs appropriés (tuiles demi-cylindriques, fascines, etc.), puis les détacher, c'est-à-dire les séparer soit entre elles, soit du berceau, les assainir, les défendre contre leurs ennemis (étoiles de mer, crabes), les éduquer en leur apprenant à ne pas bailler au soleil et perdre leur eau, telle l'huître du fabuliste, mais aussi de les livrer à la consommation.

Dans ce dernier stade de l'industrie ostréicole le chemin de fer joue son rôle.

Il faut avoir vu la physionomie et l'activité de la région de la Seudre à l'époque des fins d'années.

Paysage légèrement vallonné, coupé de bassins d'eau dormante, les « claires » où les huîtres sont parquées, le coin de La Grève, faubourg de La Tremblade, donne l'aspect le plus complet de ces étendues qui tiennent à la fois de la lande, du marais et du bras de mer.

L'activité ostréicole se concentre dans nos gares encombrées de paniers, de caissettes, où vaquent à leurs occupations les expéditeurs et notre personnel. Au passage du train spécialisé, dont les wagons ont chacun leur affectation, les expéditeurs se rangent le long du convoi avec les camions, au droit des wagons qui leur sont indiqués.

Tout le monde prête la main. Voitures et wagons sont vite déchargés et chargés. L'ensemble des manœuvres se fait méthodiquement, avec ponctualité sous la direction d'un chef de manutention préposé uniquement au trafic des huîtres durant la campagne.

Et c'est ainsi que les envois remis à la Tremblade dans le début de l'après-midi sont rendus en moins de 24 heures à Paris, en moins de 48 heures à La Haye, à la première heure du 4^e jour à Berlin!

Dans tout menu bourgeois, et même avant que Paul Reboux, le plus récent de nos théoriciens du goût et de la cuisine française, en fixât l'ordonnance, après l'entrée ou le poisson, vient le plat de résistance : la viande.

Pourquoi le filet de bœuf charolais a-t-il seul l'avantage de révéler au consommateur son origine?

Nous n'aurions pas à rougir de notre bétail normand, breton ou charentais.

Le Réseau de l'État, grand transporteur de viande, a fourni à Paris en 1930 quelque 45.000 tonnes de viandes de toutes sortes.

Dédaignant la viande congelée, de provenance américaine, vers laquelle le goût parisien se sent décidément peu porté et bien que sur 20.000 tonnes débarquées au Havre, Paris en ait reçu par nos soins près de 50 %, insistons sur la bonne viande fraîche, cette viande qui fait vivre, selon l'étymologie même du mot.

Et d'abord, pour sacrifier à l'habitude de la statistique qui est pour tout esprit curieux une seconde nature, sait-on dans quelle mesure chacun de nous est tributaire pour la fourniture de viande des chemins de fer de l'État?

Si nous nous arrêtons au chiffre de 42 kilos comme moyenne annuelle de la consommation individuelle en France, il est facile par une règle de trois de fixer à 15 kilos la part de viande que chaque Parisien doit au Réseau de l'État.

La viande abattue vient à Paris, principalement de la Manche, de la Vendée, des Deux-Sèvres et du Finistère, dans des conditions (wagons spéciaux) et des délais (15 heures de Brest à Paris, 9 heures de Carentan à Paris, 20 heures de Châteauneuf-sur-Charente à Paris) particulièrement étudiés.

C'est de conditions et de délais de transport analogues que bénéficient les 900.000 bêtes sur pied que le Réseau de l'État conduit annuellement à Paris. 900.000 bêtes sur quelque 2.300.000 reçues en provenance de tous les Réseaux, cela fait à l'actif des chemins de fer de l'État un pourcentage de 37 %.

Ce pourcentage de 37 % est très voisin de celui de la volaille et du gibier. Les 13.000 tonnes que nous livrons à la consommation parisienne sur un total de 35.000 venues de toutes les régions de France comprennent les poulardes du Mans, les poulets de Houdan et de Faverolles, les canards nantais originaires de Challans (Vendée) et de nombreuses autres pièces de choix.

Le repas tire à sa fin. Le gros appétit est calmé. Voici l'heure du fromage!

Gruyère? Peu d'amateurs. C'est une attention délicate des convives envers le Réseau de l'État, car le gruyère n'est pas de nos terroirs. Par contre, honneur au Camembert et au cortège des autres fromages qui l'accompagnent : Livarots de Lisieux, de Méjédon; Pont-l'Évêque des *Etablissements Claudel*; Port Salut de la Mayenne; fromages de chèvre de La Motte Saint-Héraye où tous les jours sont traités 3.000 litres de lait de chèvre! 44 % des fromages consommés par Paris sont des fromages État. Le Camembert, le roi des fromages, a sa statue, ou plutôt la fermière qui en 1760 en inventa la fabrication, M^{me} Harel a son médaillon dans une stèle dressée à Vimoutiers (Orne) près du hameau de Camembert.

Mais est-ce à dire que la stèle de M^{me} Harel, à la façon des stèles antiques surmontées d'un Dieu Terme qui marquaient la limite des propriétés foncières dans l'empire romain, fixe le terroir du Camembert? La fabrication du fromage s'est vulgarisée en Normandie. 400.000 litres de lait sont chaque jour utilisés pour la fabrication de 250.000 fromages. Elle s'est aussi modernisée. Il ne s'agit plus, comme autrefois, de laisser agir les ferments naturels sur le lait suri. On accélère l'action de la présure. On vaporise des ferments complémentaires. Le tout s'effectue dans des locaux d'une blancheur et d'une propreté extrêmes. Il est indispensable, en effet, d'éviter par de

fréquents badigeonnages à la chaux que des ferments d'action contraire viennent se développer dans les locaux de fabrication.

Parmi les industries annexes de l'industrie fromagère, celle des boîtes à fromage mérite d'être signalée.

Les *Etablissements Leroy* (Livarot, Saint-Pierre-sur-Dives et Azay-le-Rideau) fabriquent une moyenne journalière de 350.000 à 400.000 boîtes. Le peuplier de France et l'okoumé de nos colonies, nous le retrouvons sur nos tables en boîtes à fromage!

Serait-ce tout pour le fromage? Mentionnons à tout le moins les fromages frais, les suisses, les demi-sel, les double-crème du Pays du Bray et la crème, la bonne crème naturelle, le meilleur du lait, aussi bien la crème de table qu'on pasteurise et rend homogène, c'est-à-dire dont on brise et amalgame les molécules en la faisant passer à force dans tamis et serpentins, que la crème de cuisine moins travaillée.

Un honnête repas se terminerait-il sans des fruits au dessert?

M. Brun démontre alors comment les chemins de fer de l'État ne seraient pas en peine pour composer une corbeille de fruits variés. Tous les fruits de France, — oranges et mandarines exceptées, mais y compris les raisins et les melons, — peuvent être cueillis et récoltés dans les régions que dessert son Réseau.

Il n'est pas contestable, selon la « Statistique officielle de la situation fruitière » que la première place appartient, les raisins à vin mis à part, au Réseau de l'État, nous voulons dire aux pommes et aux poires, dont la plus forte récolte se fait dans les départements de l'ouest.

Et pourtant les arrivages à Paris sont d'un ordre de grandeur limité : 4.000 tonnes en 1930, alors que l'importation des pommes et poires d'Amérique par le Havre a dépassé 10.000 tonnes!

C'est que nos fruits de France, malgré leurs qualités (reinettes du Mans, pommes normandes, poires diverses) proviennent en trop grand nombre d'arbres qui ne sont ni soignés ni sélectionnés. Ils perdent de plus en plus l'aspect sain qui tente le consommateur.

D'autre part, la collecte des fruits, l'emballage, l'expédition ne sont pas standardisés.

En ce domaine, comme en bien d'autres, l'individualisme est maître. Et de ses excès s'ensuit une rémunération insuffisante des efforts des producteurs. Aussi les cultures fruitières sont-elles négligées, abandonnées et les producteurs étrangers mettent la main sur les marchés français.

Les chemins de fer de l'État se devaient de réagir contre le déclin de la production de pommes et de poires saines : conférences, tracts et brochures, démonstrations pratiques du traitement des arbres fruitiers, transport gratuit d'équipes de travailleurs et d'appareils, d'importants tonnages d'anthracène employés en pulvérisation! Au cours du présent hiver, le programme de traitement comprend l'application de 11 tonnes d'anthracène à 6.000 pommiers répartis dans 26 centres de l'Orne et du Calvados. Aux récentes foires-expositions de *Nantes* et de *Rennes*, des collections d'emballages standard ont été présentées aux producteurs et aux expéditeurs.

Il est des efforts et des dépenses qu'un organisme, même très spécialisé comme le chemin de fer, doit savoir faire dans l'intérêt général.

Mais le plus gros trafic de fruits du Réseau de l'État tant sur toutes directions qu'à destination de Paris porte sur un fruit exotique : la *banane*, dont les deux ports d'importation sont Dieppe et Le Havre.

Dieppe en a fourni à Paris 50.000 tonnes en 1930 et Le Havre, dont le trafic,

est relativement récent, réalise une importation mensuelle de l'ordre de 1.500 tonnes.

Après avoir rappelé l'origine de la banane, sa fortune rapide et décisive dans le monde, son importation en France qui a décuplé en 10 ans (110.000 tonnes en 1930), le Conférencier différencie les deux types de bananes offerts à la consommation : la banane des Canaries, petite, de chair fragile, et parfumée, à l'enveloppe vite tigrée et celle de l'Amérique Centrale longue, anguleuse, fruit robuste. Sur cette dernière il s'étend longuement.

Jusqu'en 1928, dit-il, le marché américain était le seul débouché de la banane de l'Amérique Centrale et des Antilles.

Or la qualité du fruit, la résistance de sa chair et de son enveloppe, sa lenteur de maturation lorsqu'il est cueilli vert lui permettant de supporter, sans emballage, d'assez longs voyages maritimes, l'importation en Europe en fut organisée par Rotterdam et Bremerhaven. Des installations mécaniques perfectionnées permettaient dans ces ports de mener la cadence de déchargement à raison de 8.000 régimes à l'heure, soit de charger une rame de 14 wagons en 30 minutes.

La maison importatrice, la Société anglaise *Fyffes* ne voulant plus accentuer ses arrivages par les deux ports précités, cherchait en France un port de premier ordre, outillé et agencé de façon assez moderne pour réaliser un trafic analogue au trafic néerlandais et au trafic allemand.

Plusieurs de nos grands établissements maritimes s'étant mis sur les rangs, ce fut entre eux une compétition dans laquelle entrèrent en jeu les organismes chargés et de la manutention et de l'entrepôt et surtout de l'évacuation, c'est-à-dire le chemin de fer. L'intime liaison qui existe entre le port autonome du Havre et les chemins de fer de l'État où ces derniers étaient représentés par le chef du service commercial permit de mettre sur pied et d'offrir à la Société *Fyffes* un programme de débarquement et d'évacuation des bananes.

Installation d'entrepôts, constitution d'équipes de manutention, itinéraires rapides d'évacuation, fourniture de matériel et surtout confiance dans la réussite de l'entreprise, tout fut mis en œuvre pour la réception des cargos de l'armement *Elders*.

Le succès répondit à l'attente. Le 4 mai 1931, le cargo *Miami* accostait au quai Rochambeau. La cadence de débarquement et de chargement des wagons atteignit tout de suite 4.000 régimes à l'heure.

Douze wagons furent chargés en 45 minutes. Et c'est ainsi que, dans le courant du mois de mai, 3.500 tonnes de bananes, soit 180.000 régimes furent débarquées au Havre de quatre cargos.

Comme les bananes du Havre sont des fruits verts, il convient de les faire mûrir avant de les livrer à la consommation. A cet effet, des installations extrêmement curieuses ont été aménagées dans les entrepôts *Fyffes* à Saint-Ouen.

Le chauffage au gaz d'éclairage permet de mûrir dans le temps voulu et de colorer à la teinte naturelle les bananes d'Amérique. Au bout de 3 jours d'entrepôt, à une température de 20 degrés, la banane est à point comme couleur et comme chair pour la vente et la consommation.

Et voilà comment grâce à différentes initiatives couronnées de succès, dont celle des chemins de fer de l'État, par l'entremise de son distingué représentant au port autonome du Havre à cette époque, *M. Polart*, les bananes ont vu sur le marché parisien leur prix de vente à la pièce baisser de 0^f 25!

Dans le domaine des boissons, — car comment sans vin, sans bon vin, sans café, sans liqueurs, ordonner un menu quelconque? — le Conférencier indique que les vins de Bordeaux aux crus variés, les vins des Charentes, les vins de Loire (Chinon, Saumur, Bourgueil, Vouvray) sont dans une large mesure tributaires des rails État pour venir à Paris.

Il insiste sur cet aspect du patrimoine français, que synthétise le *vin de France*. Richesse économique d'une grande valeur d'échange dans nos rapports commerciaux avec l'Étranger; richesse spirituelle aussi, pour l'effervescence de pensée, de poésie dont le vin est la source.

Et à ce propos, tout en signalant que les arrivages à Paris en provenance du terroir de l'État par les seuls rails de son Réseau, atteignent à peine — et il en donne les raisons — 5.000 tonnes, il déplore le recul de la culture de la vigne et l'abandon des vignobles, non seulement à Suresnes, à Vernon, mais aussi en Basse-Normandie.

C'est à Vire, souligne-t-il, que maître *Jean Le Houx*, avocat, continuant la tradition du foulon virois *Olivier Basselin*, composa, à la fin du xvi^e siècle, pour l'éloge du vin, les « Chansons des Vaux de Vire », qui furent l'origine du vaudeville.

Un simple rappel des *alcools* et *liqueurs* fabriqués sur le Réseau de l'État et notre Conférencier continue :

Gloire au *Café*, notre café Havrais!

Le Havre l'importe en tonnages croissants. Sur 148.000 tonnes importées en 1930, Paris en a reçu 40.000.

Quelle que soit sa provenance, le Brésil, l'Amérique Centrale, l'Afrique Occidentale, le Havre le dirige sur toutes destinations de France et de l'Étranger.

Paris en retient au passage une bonne part, et Marseille même, bien qu'approvisionnée directement par ses navires, demande au Havre et le complément de son approvisionnement et surtout les éléments de mélange nécessaires pour donner à un café de consommation la qualité.

M. René Brun termine son intéressant exposé, vivant et documenté dans des domaines très divers, par la conclusion suivante :

L'abondant et régulier approvisionnement de Paris en denrées et marchandises n'est pas seulement conditionné par les besoins alimentaires. La demande ne suffit pas pour provoquer l'offre. Il faut encore que les facilités de transport et le prix ne soient pas de nature à ralentir les besoins, mais les suscitent, les accroissent.

Acheminements rapides, horaires judicieux, dépense de transport réduite pour l'usager, notamment par des prix fermes, c'est grâce à l'ensemble de ces mesures que le Réseau de l'État peut se flatter de participer grandement à l'approvisionnement de Paris.

D'autre part, si nous nous rappelons, par un effort de mémoire, les pourcentages de denrées et marchandises les plus couramment cités au cours de notre causerie, pourcentages de 1/3, de 2/5, nous ne pouvons que leur trouver une signification particulière :

Étant donné que cinq grands Réseaux d'importance analogue ont leur tête de ligne à Paris et concourent au ravitaillement de la capitale, la moyenne de pourcentage devrait être pour les chemins de fer de l'État de 1/5.

Or, elle est de 40 %, soit 2/5!

En sorte que, reprenant l'abominable expression de « 100 % parlant » que le cinéma a mise à la mode, nous pouvons dire du Réseau de l'État qu'il est 40 % parisien ou le plus parisien des Grands Réseaux!
