

# Séminaire Aménagement

## séance Alimentation

### 8 décembre 2020

Alimenter les villes : ménager les ravitaillements, aménager les espaces  
Quelques propositions de réflexion de nature historique  
dans le contexte du XIXe siècle

Jean-Pierre Williot

Professeur des universités en histoire économique contemporaine

Sorbonne Université - Faculté des Lettres

[jpwilliot@wanadoo.fr](mailto:jpwilliot@wanadoo.fr)

# L'aménagement urbain à des fins alimentaires offre une situation duale

- Deux situations prévalent :
  - Le centre de la ville s'impose comme lieu essentiel du ravitaillement alimentaire. Les flux d'approvisionnement convergent vers les marchés dont la structure évolue vers des bâtiments et des halles couvertes à même d'abriter une activité marchande dynamique. Aux halles médiévales dont les bastides du Périgord et les structures à charpentes de bois donnent une trace architecturale persistante, succède le modèle de la halle métallique à verrières, fruit de l'architecture de fer et de fonte qui caractérise la modernisation urbaine au milieu du XIXe siècle. L'enjeu est tel dans les pratiques édilitaires qu'il légitime les investissements budgétaires et la réflexion des ingénieurs et des architectes.
  - Les écarts urbains jouent un autre rôle, tout autant indispensable, pour accueillir les établissements dont l'insalubrité impose de manière croissante dans l'opinion publique, le rejet hors les murs. Les abattoirs en incarnent au sens propre l'exemple le plus pertinent. Les gênes provoquées par l'arrivée du bétail, le besoin croissant d'évacuer les tueries animales par sentiment ou par incommodité dès les années 1830, les insalubrités qui découlent de la découpe de viande aboutissent à la construction d'édifices aux marges de la cité, par choix administratifs et par rationalité économique.

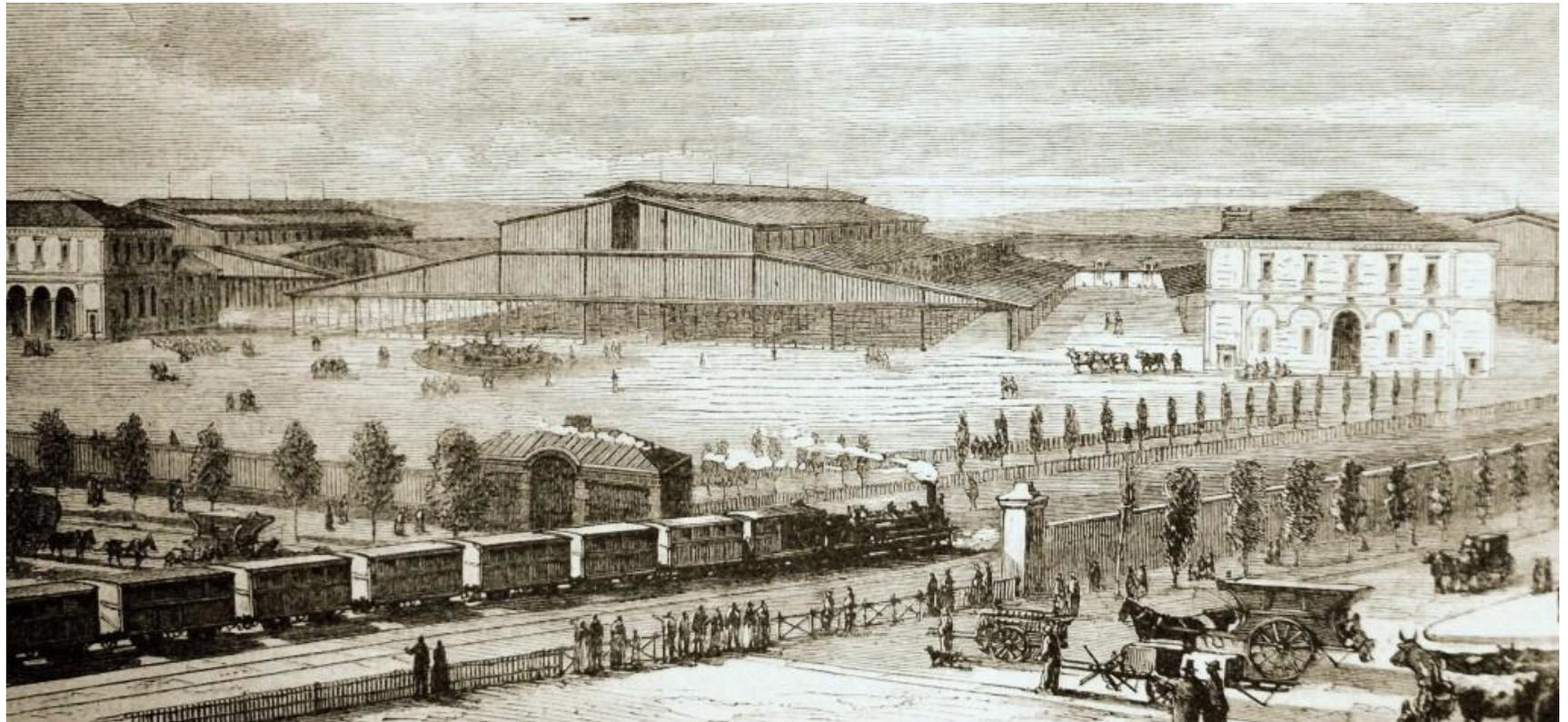
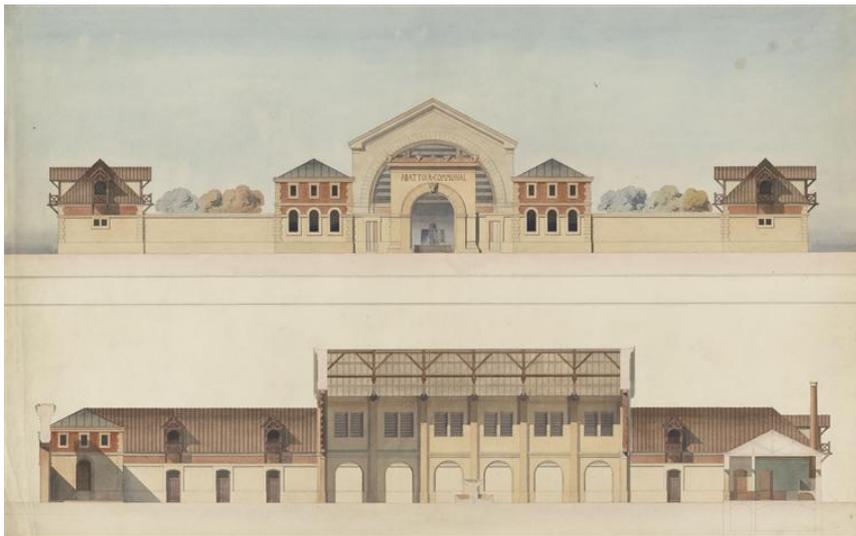
Les Halles au marché des Innocents, Giuseppe Canella (1788-1847), vers 1830



# abattoirs

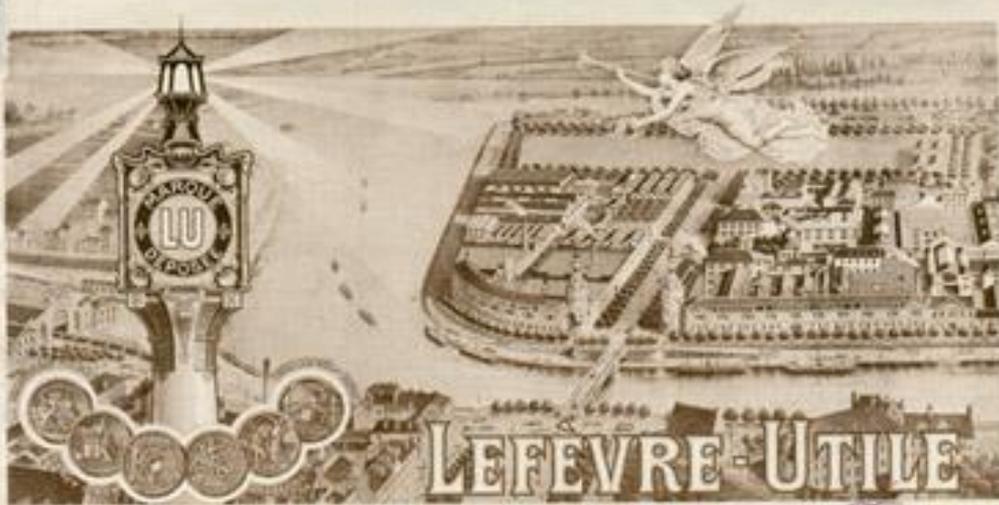
Dessin d'ingénieur 1830

Abattoirs de La Villette 1867



## L'intégration des établissements industriels près des foyers de consommation matérialise les effets de la demande urbaine et le déploiement d'une offre productive croissante

- Au cours du XIXe siècle, par l'évolution des pouvoirs d'achat qui augmente la demande consommatrice et par la capacité technique de renouveler les produits alimentaires selon des logiques d'innovation soutenues, le bâti industriel alimentaire s'étend au cœur des villes.
- Les établissements des industries alimentaires ont d'abord une fonction de production des denrées, dans une chaîne de transformation des matières premières d'origine agricole ou issues de l'élevage comme de la pêche jusqu'à la fourniture toujours croissante de biens de consommation adressés à des clientèles variées.
- Ils ont ensuite un rôle économique par l'emploi qu'ils procurent et la fonction symbolique de fournisseurs d'abondance dans des villes qui se débarrassent des disettes et des pénuries – temporairement- après les années 1830. L'architecture en restitue parfois la fierté à travers des édifices de briques aux cheminées fumantes, enjolivés par des décors explicites (fèves de cacao, épis de houblon, ...).
- Leur diversité rend compte des fonctions alimentaires qui se multiplient. Aux grands moulins qui placent la minoterie sur une autre échelle de rendement pour assurer la livraison de la farine, s'ajoutent les chocolateries (Menier à Noisiel) et les biscuiteries (Lu à Nantes) qui marquent l'espace urbain jusqu'à diffuser spatialement les signes olfactifs de leurs chaînes de fabrication, les brasseries (à l'image de Velten qui fabrique 25000 hl à Marseille en 1890), les sucreries, les conserveries équipées de leurs ateliers connectés aux ferblanteries, les laiteries fondatrices d'une filière industrielle.



PARIS 1900  
L'UNIQUE GRAND PRIX

Breveté à la Banque Française

LEFEVRE-UTILE - NANTES

TELEPHONE N° 22237  
NANT. 21. 82

1189 Nantes le 15 Juin 1907

Monsieur P. Chautel  
Perrignol, Nantes

les marchandises ci-après expédies en votre pay 38 fr. 50  
payables en 4 parts de fr. 657.10

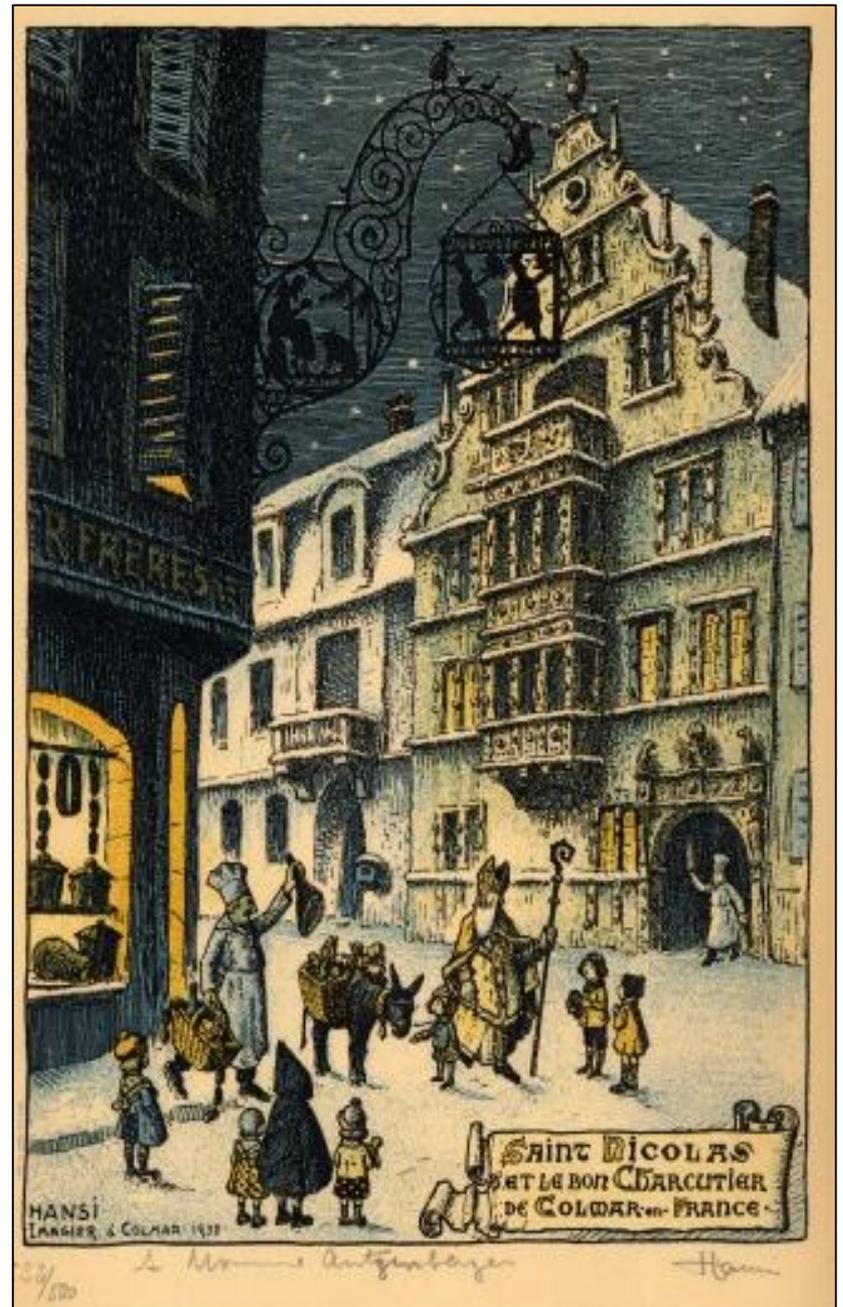
MARQUE	QUANTITE	UNITE	PREMIER	DESCRIPTIF DES BISCUITS	POIDS NET	PIECES	REMARKS
CS	173			Amalant Jaquet fait blanc la			
657				et blanc			
1966				20 fr de 20 250			
				5 " " 175	65 50		149.50
				12 " amalant, blanc 250	50 20		250.00
				14 " 20 gaudinelle 250			
				8 " 16 1 " 175	54 25		50.25
				Amalant, blanc 175	6 25	17 60	91.00
				Pêche, Amalant la 250	4 10	14 00	97.00
				Amalant 1750	2 90	17 00	62.10
				Pêche	1 25	15 10	25.75
							716.35
							142.25
							574.10

L'usine LU à Nantes à son extension maximale en 1927

Un phare en 1900 pour illuminer les consommations alimentaires par une boîte de biscuits

Le commerce alimentaire, au  
cœur de la ville

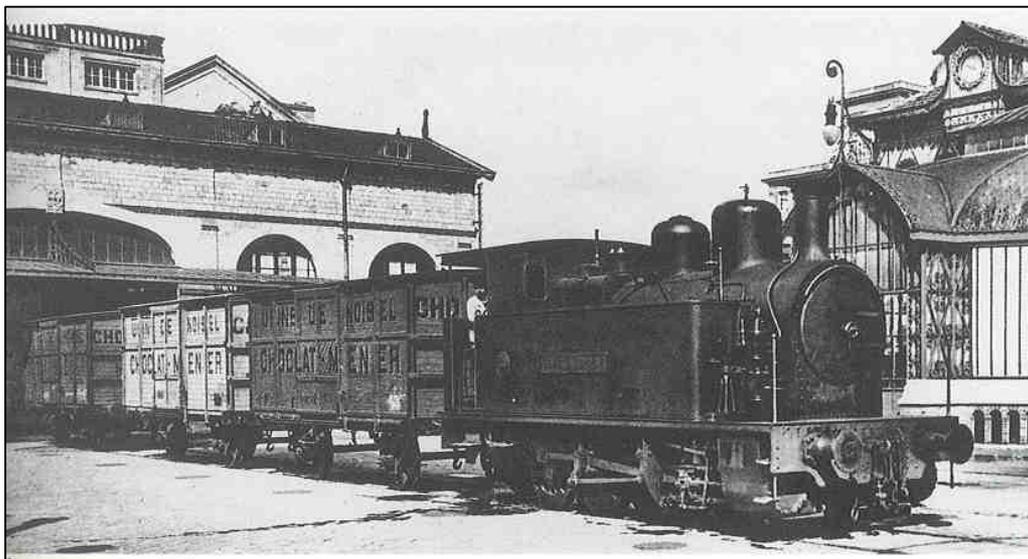
Illustration de Hansi, dessinateur,  
peintre et imagier alsacien



## Les flux engendrés par l'activité productive puis par les multiples circuits de distribution commerciale maillent le territoire urbain par une incrustation infrastructurelle durable

- Les gares forment des points de livraison des matières premières comme des biens de consommation infiniment diversifiés, gares expéditrices de la vallée du Rhône, chais dont la gare de Bercy est un exemple majeur, quais d'entreposage jusqu'à en spécialiser la destination.
- Les entrepôts frigorifiques succèdent aux glaciers de volume limité, offrant dans les années 1900 des équipements de conservation révolutionnaires. Les marques urbanistiques en sont permanentes, du quartier « de la glacière » qui alimente les 55 tonnes de glace consommées à Paris en été dans les années 1870 aux entrepôts frigorifiques de la STEF à la porte d'Ivry.
- Les pavillons d'octroi marquent la frontière ville/périurbain/campagne, dont s'affranchissent les paysannes piétonnes qui apportent les fruits des vergers et les légumes des ceintures maraichères dans leurs vannes, comme les aubergistes qui s'implantent dans le « faubourg » pour ne pas acquitter la taxe sur les vins en charrettes.
- Ce patrimoine bâti, à l'architecture le plus souvent fonctionnelle, rappelle la densité des emprises urbaines que suppose d'alimenter une ville au XIXe siècle sans écarter deux embarras majeurs : la gestion de plus en plus complexe et non maîtrisable des flux, qui en fin de compte soutient la suppression des Halles centrales ; le besoin foncier croissant pour adapter les échelles de fabrication aux niveaux de consommation, dans une obligation d'externaliser les fonctions productives, à moins de préserver la réduction des unités de production et de commerce dans une politique d'aménagement urbain repensée.

Le train Menier sortant de Noisiel 1900 – L'expédition des denrées à saint Lazare en 1892



A colorful advertisement for the Chemins de Fer de l'Ouest et de Brighton. The top part of the ad features a banner with the text "CHEMINS DE FER DE L'OUEST ET DE BRIGHTON" in red and white. Below this, a large yellow banner reads "FLEURS, FRUITS &amp; PRIMEURS" in black, with "à destination de LONDRES" written below it. The central illustration shows a man in a uniform and cap, likely a railway worker, standing next to a train. The train is carrying a large load of flowers and fruit. The background shows a station interior with other people and a train. The bottom part of the ad contains text in French, including "Organisation d'un nouveau service journalier ACCÉLÉRÉ entre PARIS-ST. LAZARE &amp; LONDRES pour le transport des fleurs, fruits, primeurs et autres marchandises à grande vitesse. Les marchandises déposées à la gare Saint-Lazare assez à temps pour partir par le train de 4 heures de l'après midi seront livrées à Londres le lendemain matin à première heure." and "LES EXPÉDITEURS QUI EN FERONT LA DEMANDE RECEVRONT A DOMICILE UN BULLETIN DÉTAILLÉ DE CE NOUVEAU SERVICE". The bottom right corner of the ad features the signature "G. Dreyfus".

# Les contenants de l'approvisionnement et les encombrements permanents

