

# Les grandes halles centrales de New York

Huit millions de personnes serrées entre les murailles des gratte-ciel de New York mangent chaque jour une quantité astronomique de nourriture, brûlent une montagne de charbon, consomment les kilowatt-heures sans se soucier de la façon dont s'accomplit le miracle qui remet chaque jour dans l'île de Manhattan les approvisionnements voulus malgré la neige, l'embouteillage des trafics routiers et la menace constante des grèves.

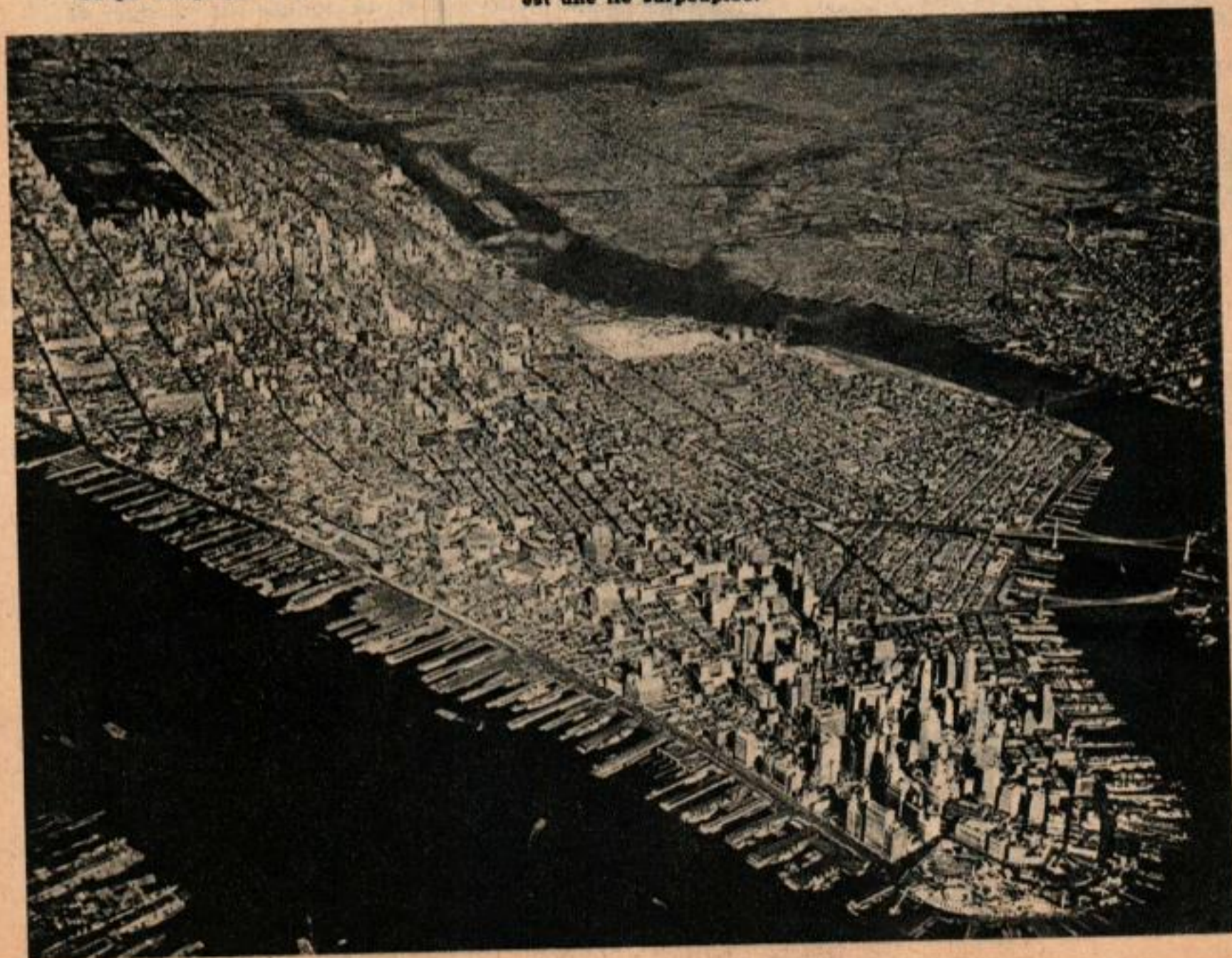
**I**L y a une chose à New York qui est aussi étonnante que sa fameuse Skyline (ce sont les gratte-ciel que l'on aperçoit du bateau), c'est sa ligne de vie. Les villes ont aussi leur ligne de vie : c'est le fleuve de nourriture et de combustible qui les alimente tous les jours.

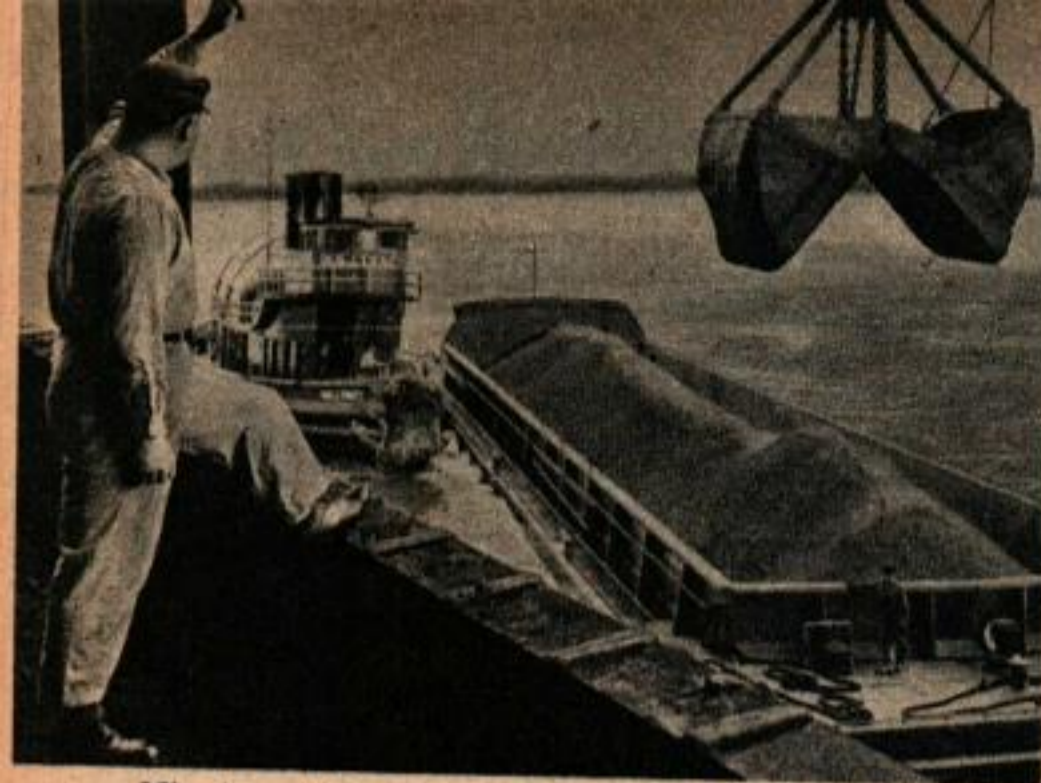
Tous les jours huit millions de personnes s'assoient pour manger et consomment chacune une fraction de l'approvisionnement colossal de la ville. Ceci est tout à l'honneur des milliers de travailleurs de l'alimentation et prouve la confiance inébranlable que les New Yorkais ont dans leur organisation. Une partie du bourdonnement et de l'activité de la ville est due au trafic des denrées qui circulent dans les principales rues. Les remorqueurs amènent à quai des chalands pleins de marchandises. Toutes les nuits, une activité intense règne dans l'étroite Washington Street

où l'on voit des centaines de camions livrer ou emporter en quelques heures des masses imposantes de légumes et de fruits, car il faut que le matin, les ménagères trouvent chez les commerçants les provisions voulues. Les immeubles tremblent au passage des trains souterrains qui apportent en pleine nuit la viande, le lait, les volailles. Tout cela aboutit à des Halles d'assez faible superficie et où la valeur du terrain est tellement élevée qu'on a envisagé d'y construire des gratte-ciel.

New York a attiré à lui huit millions d'habitants justement parce que ces derniers savaient qu'à New York ils auraient tout et qu'ils trouveraient tout. Tout, mais pas la nourriture qu'il faut bien faire venir d'ailleurs. Tout ce qui constitue le sang de la ville, la nourriture et le combustible, doit être acheté à l'extérieur. Chaque jour la ville engloutit le contenu de

Ce qui complique la question de l'alimentation new-yorkaise, c'est le fait que le centre de la ville, Manhattan, est une île surpeuplée.

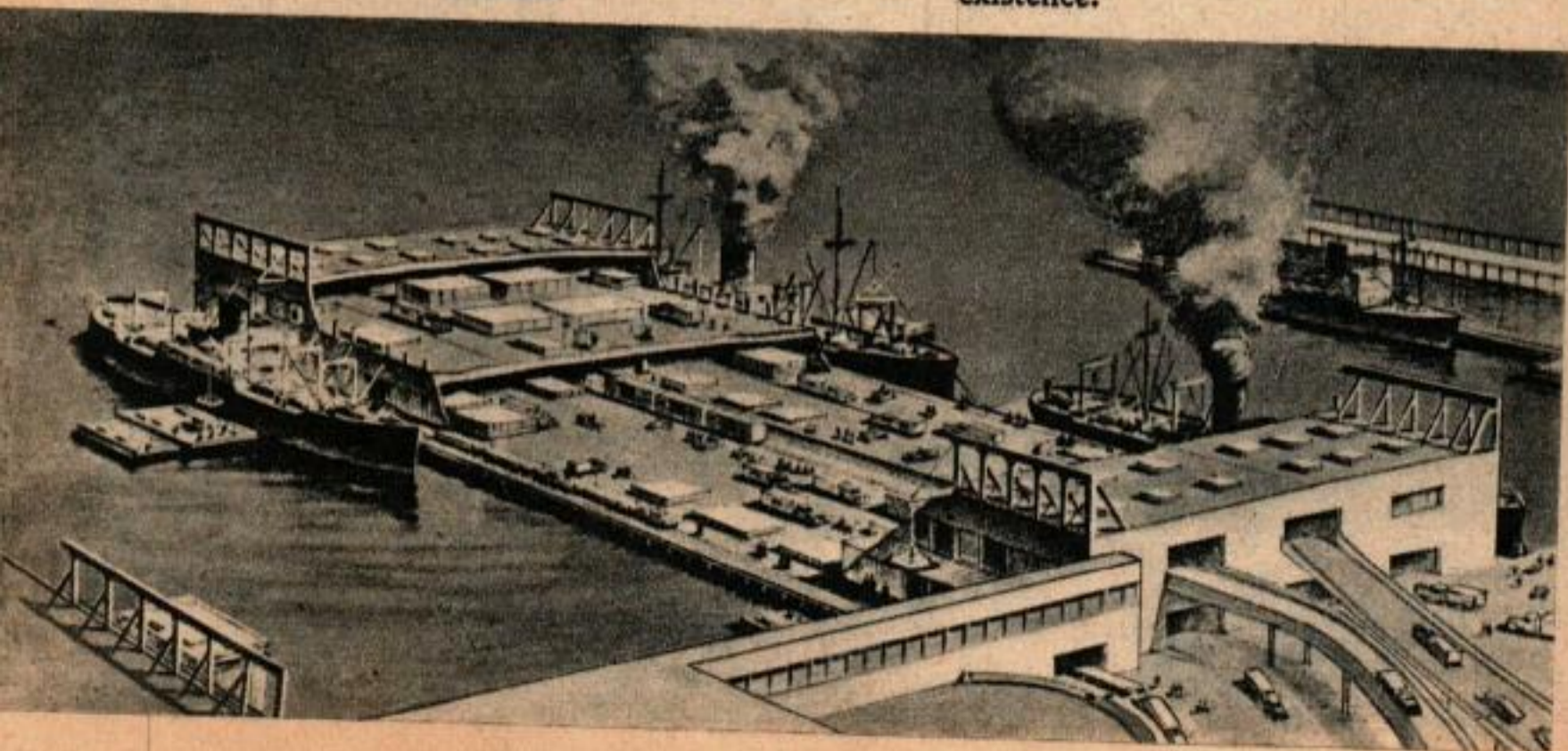




Mise à quai d'un chaland de charbon. Les réseaux électriques de la ville consomment 15.000 tonnes par jour.



Ci-dessus, la gare des marchandises du New York Central dans laquelle les denrées périssables constituent une fraction importante du trafic. Ci-dessous, des appontements à plusieurs étages recevant les camions dans toutes leurs parties sont à l'étude.



1400 camions de denrées périssables provenant d'endroits situés à une distance moyenne de 2.400 km. 90.000 tonnes de charbon, 60 millions de litres d'huile lourde sont brûlés chaque jour pour donner de la chaleur, de la lumière, de la force motrice ou de l'électricité. Des centrales thermiques à vapeur chauffées au mazout fournissent l'énergie qui actionne le métro, les trains, les ascenseurs, les installations de réfrigération et de conditionnement de l'air.

Sans ces combustibles importés de loin, rien ne fonctionnerait dans la ville géante, ni les machines, ni les hommes, tout serait immobile et impuissant dans ce paysage de pierre et d'acier.

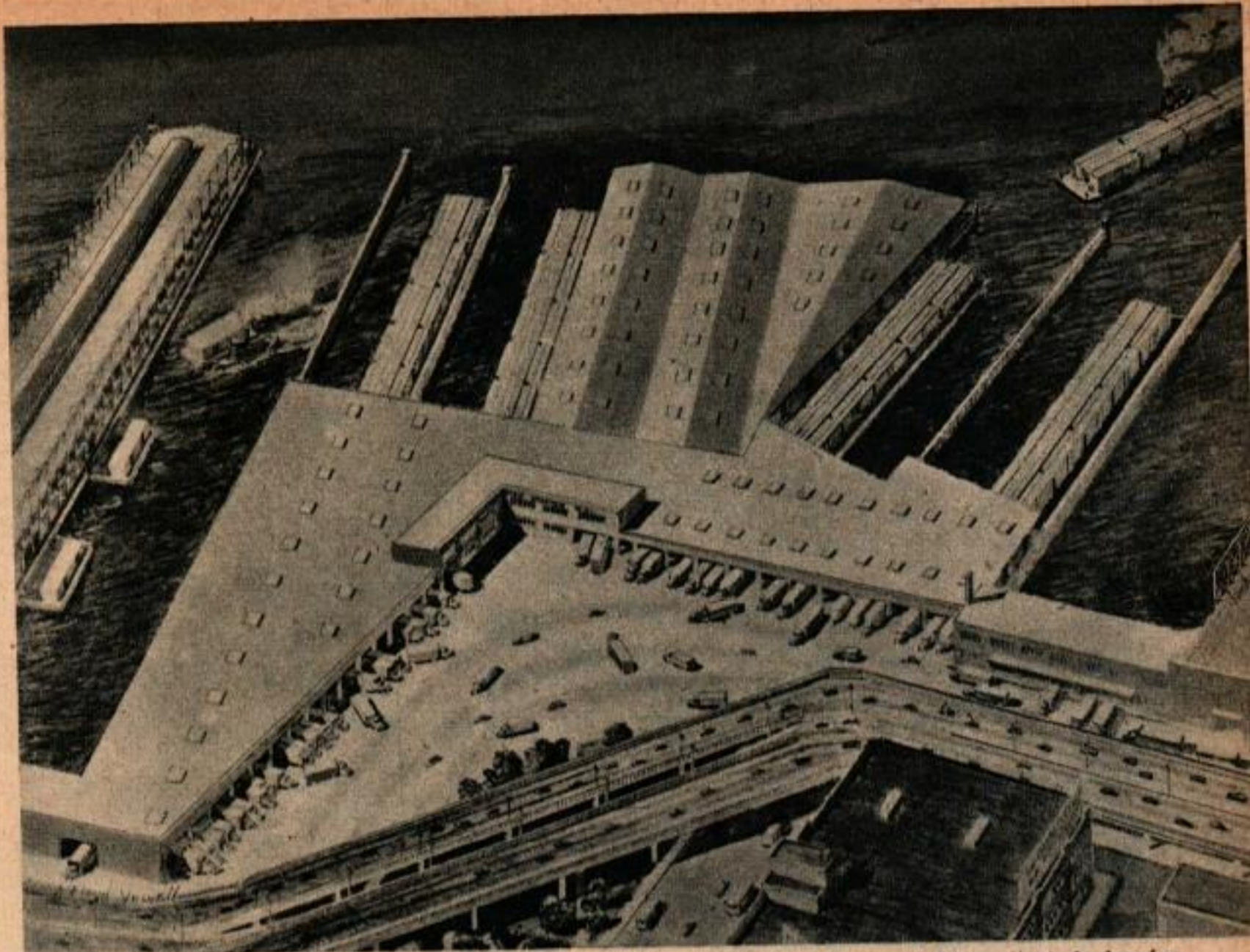
En plus des 1.400 camions de vivres frais, il faut compter un volume égal de conserves. On peut donc évaluer à 2.800 camions ou 28 trains la consommation new-yorkaise journalière. Cela fait un camion toutes les 16 secondes.

Pour mieux se rendre compte de l'ordre de grandeur de ces chiffres, faisons quelques comparaisons.

Dans un appartement de 8 pièces moyennes, mettons des œufs jusqu'au plafond. Mettons en aussi dans la cave et dans le grenier. Nous aurons ainsi 320.000 œufs, ce qui satisfait pleinement l'appétit new-yorkais pendant une heure.

Chaque seconde on boit 150 litres de lait et 12 tonnes de viande de bœuf se mangent en 10 minutes. Les fruits et les légumes sont consommés à raison de 2 à 3 camions par heure.

Le fait que Manhattan, cœur de la ville soit une île ne simplifie par le problème de l'arrivée des denrées. Il explique que cette ville ultramoderne, desservie par les avions les plus rapides, les trains électriques les plus confortables et les plus belles voitures automobiles soit finalement tributaire des remorqueurs et des chalands les plus lents pour assurer son existence.



Au niveau de la 23<sup>e</sup> rue, le long de l'Hudson, on va établir un quai couvert pouvant recevoir 8 ferry-boats de denrées.

Tout le charbon et la plus grande partie des denrées viennent de l'Ouest et doivent franchir l'Hudson River. Les tunnels sont juste suffisants pour laisser passer les trains de voyageurs et les trains postaux. Le charbon est déchargé dans des péniches à New Jersey et transporté par eau jusqu'aux docks de Manhattan, de Brooklyn et de Queens. Les deux tiers environ des denrées suivent la même voie fluviale.

Le pétrole est amené par des pétroliers venant du Golfe du Mexique. Ces navires, ainsi que ceux qui amènent les produits exo-

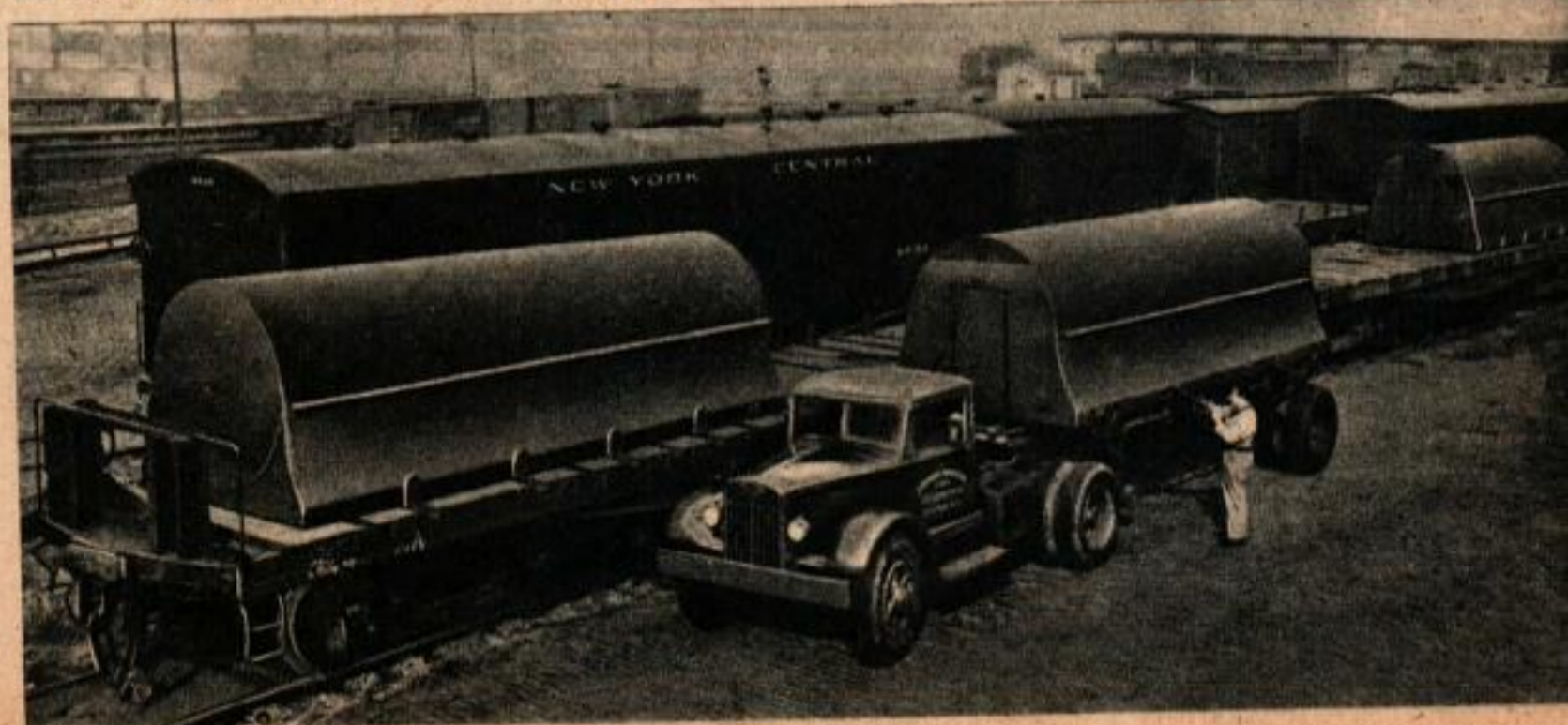
tiques, sont remorqués pour déposer leurs marchandises dans les docks.

Il s'ensuit que les 400 remorqueurs du Port de New York jouent un rôle vital dans l'existence de la ville.

Les camions jouent aussi un rôle important. Les cultures maraîchères des environs de New York et de New Jersey apportent à la ville 60 % de ses fruits et de ses légumes. Des camions citernes apportent 65 % des six millions de litres de lait bus chaque jour.

Les camions servent aussi à faire la navette

Les citernes apportées par les trains sont mises sur des camions pour livrer journellement le lait aux New Yorkais.







Mais il n'en n'est rien. La municipalité a envisagé toutes les causes de paralysie — grèves des remorqueurs, des trains, tempêtes, le seul résultat serait une gêne passagère.

La raison est probablement dans la diversité des moyens d'approvisionnements. Si l'un d'eux vient à défaillir, les autres tendent aussitôt à le remplacer. De plus, la ville contient une réserve considérable de nourriture dans les entrepôts, les magasins, les offices des maisons, les entrepôts frigorifiques.

La grève des chemins de fer de mai 1946 a été considérée à l'époque comme une menace plus grave que l'arrêt du travail dans les mines, les transports fluviaux et la métallurgie, même si ces diverses professions avaient fait grève en même temps. Cependant, après dix jours de grève, la ville n'avait pas épuisé ses réserves. Durant la grève, la police municipale et les services de l'approvisionnement avaient pris des dispositions pour réquisitionner 5.000 camions devant apporter 15.500 tonnes de produits frais par jour en provenance des fermes situées dans un rayon de 160 km de la ville. Plus de 100.000 camions dans tout l'Etat de New York auraient été également réquisitionnés, s'il l'avait fallu.

En septembre de la même année, la grève des remorqueurs gêna la vie de New York momentanément. Mais les grévistes continuèrent d'assurer les approvisionnements vitaux. En cas d'arrêt total, on aurait encore pu acheminer les denrées par des camions traversant l'Hudson dans les tunnels ou sur les ponts.

Une grève des camions serait réellement la plus terrible de toutes, car aucune autre forme

Tout le charbon et la majeure partie de la nourriture arrivent à Manhattan en traversant l'Hudson. Il faut toujours avoir sous pression une flotte de 400 remorqueurs pour manœuvrer les chalands. Ci-dessous, transbordement des caisses de boîtes de conserves pour leur distribution dans les magasins de la ville.



de transport ne permet comme celle-là d'amener les vivres et les combustibles à la porte même des consommateurs.

L'expérience fut faite en septembre 1946 lors de la grève des camionneurs. En une semaine, les magasins furent vidés. Puis ils fermèrent leurs portes et attendant la fin de la grève. Mais la grève ne frappa que les succursales de certains magasins organisés en chaînes. La police escorta les camionneurs non grévistes

qui approvisionnaient les magasins indépendants non tributaires d'une maison mère. Les huit millions de consommateurs furent gênés, mais ne souffrirent pas.

La plus forte chute de neige de toute l'histoire de la ville fut celle de décembre 1947 où la couche de neige atteignit 65 cm. Elle fit une brèche dans les réserves de vivres essentiels. Le lait fut la première denrée épuisée par suite de l'arrêt des camions citernes. De même, les livraisons de charbon et de mazout ne furent reprises qu'après un ou deux jours de retard,



utilisés pour nettoyer les rues. Les personnes chargées d'enlever la neige s'arrangèrent pour faire circuler en premier lieu les véhicules de denrées et les New Yorkais purent se mettre à table.

Ni la nature ni l'homme n'ont jusqu'à présent, suscité une catastrophe suffisante pour affamer la ville.

La municipalité s'occupe davantage des difficultés que suscite le lent étouffement qui augmente chaque année. Chaque augmentation de la population (un million durant les dix dernières années pour la ville et ses environs immédiats) accroît encore les difficultés qui proviennent d'une installation déjà surchargée, qu'il s'agisse des quais, des marchés, des voies publiques ou des entrepôts.

L'approvisionnement de la ville de New York devient de plus en plus coûteux, précaire et difficile. Les quais sont embouteillés et les camions entravent la circulation des autres véhicules.

Par suite de l'emploi d'un système inefficace mais inévitable, une forte portion de la nourriture arrive, traverse la rivière sur des ferry-boats, est transportée par camions au marché de Washington Street où elle est déchargée, mise en vente aux enchères, est rechargée sur d'autres camions. Il en résulte qu'à certaines heures de pointe du trafic, les rues de ce quartier renferment trois fois plus de voitures que ne le permet la capacité normale. Cette

(Suite page 139)

Ci-dessus, vue de Washington Street congestionnée par le trafic et dont on pense faire disparaître les deux tiers des embouteillages. Ci-dessous, vue de la chute de neige de 65 cm de 1947 qui gêna beaucoup, mais n'arrêta pas l'approvisionnement de la ville.



## Les grandes halles centrales de New York

(Suite de la page 38)

congestion cause des retards, des délais de livraison excessifs, des frais de manutention inutiles et finalement, le consommateur paye les frais de ce désordre.

La municipalité étudie les moyens de mettre fin à ces pratiques et d'arrêter la hausse des prix des denrées. Selon des calculs déjà très avancés, on peut économiser chaque année près de 7,5 millions de dollars en supprimant des transvasements inutiles, ce qui n'est possible qu'en construisant de nouveaux quais et en perfectionnant ceux qui sont déjà utilisés.

On envisage la construction de halles — les plus grandes du monde — pour la réception des fruits et des légumes. Par suite du prix des terrains dans la région intéressée, il faudra sans doute construire ces halles entièrement sur l'eau, ce qui représentera environ 12 pâtés de maisons le long de la rivière. Sous un seul toit de 130.000 m<sup>2</sup>, plus de 1.000 camions, soit au total, 500.000 colis pourront être déchargés des ferry-boats, exposés, assortis, vendus et livrés en quelques heures aux 434 locaux où les acheteurs garent leurs camions.

Ce projet destiné à soulager la congestion de cet endroit et à supprimer les 2/3 des embouteillages et pertes de temps du marché surchargé de Washington Street. On réduirait de 9 millions de dollars chaque année les frais occasionnés par les mouvements de fruits et de légumes. En même temps, on verrait cesser les plaintes des gens qui disent que le New Yorkais moyen toujours affairé n'a jamais une seconde à perdre.

**AVANT 4 JOURS  
ELLE SERA A VOTRE  
POIGNET...**



Plus d'Intermédiaires!

Nous vous livrons  
**DIRECTEMENT**  
des montres par-  
faites à des prix  
imbattables,  
depuis

LA MONTRE

*Incassable  
et  
Étanche*

représentant le

**SUMMUM DE LA TECHNIQUE MODERNE**  
jusqu'à la montre d'usage courant

+

**L'HORLOGERIE MICAUD**

vous présente un choix remarquable de  
**MONTRES DE GRANDE CLASSE**

à partir de..... **2.750 frs**

**CHOISISSEZ  
PARMI 100 MODELES**

Pour homme, dame,  
jeunes gens, 15 et 17 rubis,  
bénéficiant de la

**GARANTIE TOTALE  
MICAUD**

sont proposés à votre choix  
dans le nouveau catalogue  
illustré, offert

*Gratuitement*

sans frais ni  
engagement  
aux lecteurs qui  
le demandent  
de la part de ce  
journal à



Montre - Bracelet Dame  
Grand luxe - Ancres 15  
rubis, verre optique,  
complète avec bracelet  
Franco : **4.750 frs**  
**GARANTIE  
UN AN**

**HORLOGERIE MICAUD**

Société au Capital de Fr. 2.000.000

**29, Rue du Chasnot, BESANÇON**

Avant tout achat, consultez notre Catalogue