



HAL
open science

De la Manche à Paris : les routes de la marée dans le Val-d'Oise de l'Antiquité au XVIIIe siècle

Sandrine Robert

► **To cite this version:**

Sandrine Robert. De la Manche à Paris : les routes de la marée dans le Val-d'Oise de l'Antiquité au XVIIIe siècle. 2013, pp.87-93. halshs-00915955

HAL Id: halshs-00915955

<https://shs.hal.science/halshs-00915955>

Submitted on 9 Dec 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

mercredi 12 décembre 2012

De la Manche à Paris : les routes de la marée dans le Val-d'Oise de l'Antiquité au XVIII^e siècle¹

Sandrine ROBERT, maître de conférences à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales,
Centre de Recherches Historiques

Résumé

Dans le Val-d'Oise (Ile-de-France, France), la consommation et le transport des produits provenant de la mer est attesté dès l'Antiquité. Durant la période médiévale, ils se renforcent avec la structuration du circuit d'approvisionnement de la ville de Paris. Les restes archéologiques, les mentions historiques et l'étude archéogéographique des chemins permettent de reconstituer ce réseau d'acheminement qui était assuré par les chasse-marée, transporteurs qui reliaient la Manche à Paris, en moins de 36 heures, avec des chevaux.

Mots-clés : chasse-marée, réseau d'approvisionnement, transport, Moyen-âge, Paris, Pontoise, hareng

Abstract

Consumption and transportation of sea-fishes and sea-shells from the Channel to Paris marked the territory of Val-d'Oise (Ile-de-France, France). Archaeological remains, texts and the archaeogeography of paths and roads give information on this commercial network. The consumption has begun before Antiquity but increased in Medieval Ages because of religious prescriptions. Chasse-Marée connected the Channel to Paris in less of 36 hours with horses.

Key-words : chasse-marée, sea-fish supply network, transportation, Medieval Ages, Paris, Pontoise, herring

¹ Cet article a été publié sous une forme simplifiée dans le catalogue de l'exposition : « De l'assiette à la Mer », Silvana Editoriale, Milan, 2013, p. 87-93

Introduction

La consommation des produits de la mer (poisson et coquillages) est attestée dès la période gauloise dans le nord du bassin parisien. Elle s'intensifie durant le Moyen-âge avec les nombreux jours de carême imposés par la religion chrétienne. Le circuit d'approvisionnement fait l'objet d'un encadrement strict où Paris apparaît comme une destination et une zone de redistribution-clé. Le « frais » arrive par la route, qui constitue le moyen le plus rapide pour relier la mer à la capitale en moins de 36 heures. Le territoire qui formera plus tard le Val-d'Oise se trouve sur le passage entre Paris et la Manche. Il est traversé par deux des principales routes de la marée. Les tentatives d'accaparement de ce circuit font apparaître dès le 14^e siècle des acteurs locaux à travers des procès, conflits etc. qui ont laissé des traces écrites. Dans son « Traité de la police » Nicolas Delamare, conseiller-commissaire du Roy au Châtelet de Paris dresse en 1729 un tableau du circuit d'approvisionnement du frais à Paris et transcrit de nombreux textes contenus dans le « Registre de la Marée », document qui a disparu ensuite.

1 - Une consommation attestée dès l'antiquité

Dans le nord du bassin parisien, l'importation des produits de la mer dans les terres semble commencer dès la période gauloise (Lepetz et Frère 2002 p. 359). Dans le Val d'Oise, des coquillages d'origine marine ont été mis au jour sur des sites datant de la période antique. Des coquilles de moules marines ou d'huîtres ont été découvertes, par exemple, à Mours, Wy-dit-Joli-Village, Saint-Clair-sur-Epte, Vienne-en-Arthies, Epiais-Rhus, Beaumont-sur-Oise (Wabont *et al.* 2006). Ces découvertes ont été faites dans des habitats de type privilégié : *villae*, agglomération urbaine et dans des communes traversées par une grande route antique ou une rivière navigable. En 2009, des coquilles de moules ont été retrouvées dans une fosse creusée sur le bord de la chaussée Jules-César à Commény. Leur étude a montré qu'elles étaient d'origine marine et qu'elle semblaient avoir été consommées même si certaines avaient une taille très réduite (p. Rodriguez dans Robert 2010). La consommation de coquillages nécessitait donc un accès à des circuits de distribution que semblait faciliter une implantation à proximité d'une grande route antique et/ou un statut particulier.

En effet, ces denrées fragiles devaient être acheminées dans un laps de temps court ce qui excluait souvent la voie d'eau. Si les circuits commerciaux à l'Antiquité nous échappent encore en grande partie, ils sont mieux connus à partir de la période médiévale car les

conditions d'acheminement du poisson de la mer vers l'intérieur des terres sont évoquées dans les sources écrites.

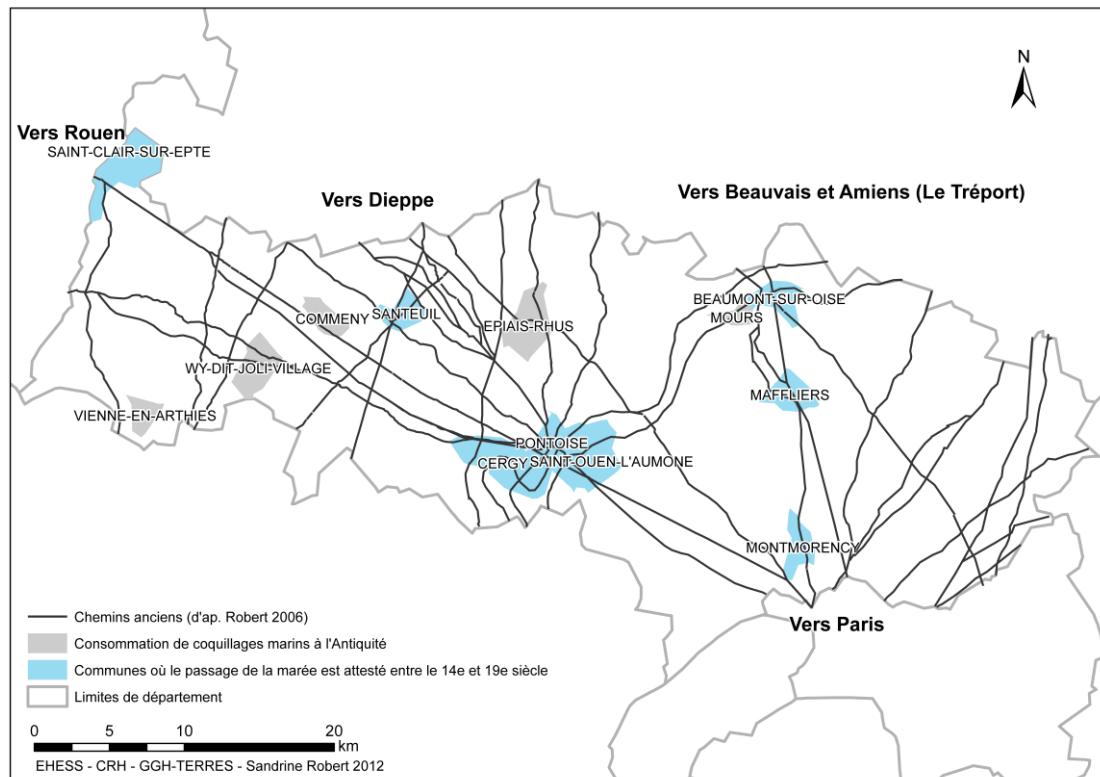


Figure 1 : Carte des lieux dans le Val-d'Oise ayant livré des traces du passage de la marée de l'Antiquité au XVIIIe siècle (d'ap. sources écrites, restes archéologiques, indications cartographiques). Sandrine Robert, déc. 2012

2 - Le « boom » de la consommation au Moyen-Age

Au Moyen-Age, la consommation de poisson explose en raison notamment des prescriptions religieuses imposant un grand nombre de jours d'abstinence durant le Carême et les jours maigres. Une grande variété de poissons était consommée (bar, turbot, morue, maquereau, merlan, raie, sardine, etc.). Le hareng était pêché en grande quantité, essentiellement en hiver (Bourlet 1995 p. 7). Certains poissons (hareng, morue et maquereau) étaient commercialisés après avoir subi un traitement pour assurer leur conservation. Ils étaient salés et conservés dans des barils ou fumés après salage devenant ainsi « saurs ». Le reste du poisson, la « marée », était mis dans des paniers recouverts de sel et de paille et vendu frais (Bourlet 1995 p. 9).

Les gros consommateurs étaient les communautés religieuses et les villes. Les premières car elles observaient plus strictement le respect des jours de carême et accueillait parfois une population importante, les secondes, en raison de leur population et aussi car certaines servaient de pôles de redistribution.

Ainsi un circuit est organisé dès le Moyen-Age pour assurer l'approvisionnement de la ville de Paris qui est un gros centre de consommation et assure la redistribution vers les régions d'amont ou de l'Orléanais (Bourlet 1995 p. 6). Une ordonnance de 1254 y fixe « l'ordre et la discipline qui doit être observée dans ce commerce » (Delamarre 1729 p. 321). En 1329 et 1367, des actes permettent de préciser les ports où s'approvisionne la ville de Paris : Honfleur, Saint-Valéry-en-Caux, Dieppe, Le Tréport, Ault, Cayeux, Abbeville, Le Crotoy, Rue, Etaples, Boulogne, Calais, Dunkerque etc. (Bourlet 1995 p. 8). Ces lieux d'approvisionnement ne varient guère jusqu'au XVIII^e siècle. En 1729, Delamare écrit « Les côtes de Picardie en fournissent une fort grande abondance [de poisson frais], dont un tiers ou environ se transporte en Artois et en Flandre, un tiers et plus à Paris, et le reste se consomme dans le Païs. [...] Il nous vient aussi beaucoup de ce Poisson frais des côtes de Normandie, et principalement de Dieppe, du Havre de Grace, de Granville et des environs de ces mêmes lieux ;» (Delamare 1729 p. 322). Des villes comme Amiens et Beauvais servent de pôles intermédiaires de redistribution entre la mer et Paris. Dans le Val-d'Oise, Beaumont et Pontoise semblent être les plaques tournantes du marché. Les édits y sont systématiquement criés. En 1741, un arrêt de parlement concernant « la vente du poisson de mer frais, sec et salé, dans l'étendue de la ville, faubourg et banlieue de Pontoise, Saint-Ouen, Bourg de l'Aumône, Cergy et Conflans Sainte-Honorine » oblige tout marchand destinant sa marchandise à ces lieux de l'acheter à la « Halle » de Pontoise.

4 – Sur la route : les chasse-marée

D'après Michel Mollat, au XV^e siècle, la majorité du poisson de mer qui était consommé à Paris venait de Dieppe et Rouen par la Seine. Mais ce mode de transport concernait essentiellement le poisson préalablement traité : salé ou saur (Bourlet 1995 p. 10). En effet, le transport par voie d'eau au Moyen-âge était relativement long car les points d'arrêt et les obstacles étaient multiples (péages, passage des ponts, moulins, pêcheries, etc.).

Dès l'Ordonnance de 1254, il est fait mention de « Marchands Forains et de Voituriers de Poissons de Mer » On les désigne sous le nom de cassemarées (Delamare 1729 p. 321 -322) ou encore marchands forains, voituriers de la mer, marchands étrangers, mareyeur, etc.

(Fontaine-Bayer 1993 : 10, 12, 15). Ils acheminent la marée à Paris pour le compte des bourgeois des villes maritimes ou pour leur propre compte. Ces convoyeurs chassaient devant eux plusieurs petits chevaux chargés de poissons enfermés dans des paniers d'osier ou utilisaient des fourgons, charrettes avec un fond de cordage (Savary des Bruslons 1742 p. 814).

L'organisation du marché parisien a nécessité dès le XIII^e siècle, une intervention des pouvoirs publics pour maintenir la régularité, la qualité et les prix du marché. Le délai d'acheminement du poisson frais à Paris ne devait pas excéder 36 heures entre la pêche et sa livraison. Les règlements et les privilèges accordés aux chasse-marée devaient limiter les conflits pouvant retarder l'acheminement en raison notamment de droits de prise exorbitant exercés par des seigneurs locaux. Les actes nous permettent de percevoir les points de passage des transporteurs.

5 – La route de la marée dans le Val-d'Oise

Le Val-d'Oise par son positionnement privilégié sur le circuit de la Manche à Paris, était traversé par plusieurs axes d'approvisionnement. L'Oise voyait passer une partie de la cargaison du poisson sec et salé. Mais les sources écrites mentionnent surtout les lieux desservis par la route qui apparaissent au hasard de droits de prise ou de péage. Sur cette base, des cartographies ont été proposées par Caroline Bourlet (1995 p. 12-13) et par Lucette Fontaine-Bayer (1993 p. 90 et 93). Plusieurs routes traversaient le Val d'Oise : la route de Paris à Dieppe par Pontoise, la route de Paris au Tréport par Montmorency, Beaumont-sur-Oise et Beauvais, la route de Boulogne par Luzarches, Royaumont et Amiens (fig. 1). Nous traiterons les deux premières qui sont les mieux documentées.

5-1 : Pontoise sur l'itinéraire Paris-Dieppe

L'itinéraire Paris-Dieppe par Pontoise traversait le Vexin où certains tronçons médiévaux et modernes ont été identifiés. Des indices permettent de supposer que ce cheminement existait déjà au haut Moyen Âge. Une branche de l'itinéraire, fouillée à Marines, était contemporaine de structures mérovingiennes et carolingiennes et la commune limitrophe, Cormeilles-en-Vexin, possédait un marché entre 766 et 864 (Robert 2006, p. 11-12). En 1351, Santeuil est

cité comme un des lieux où des violences sont commises à leur passage sur les chasse-marée (Delamare 1729 p. 427).

À Pontoise, un marché aux poissons, mentionné dès 1090, se tenait rue de la Pierre-aux-Poissons au chevet de l'église Saint-Maclou au débouché de la route de Dieppe à la porte de la première enceinte urbaine (Dousset 1989, p. 34, Robert 2012). En 1151, ce marché était hebdomadaire (Depoin 1895, p. 97, n°122), ce qui montre la qualité de l'approvisionnement. Un autre marché fut ensuite aménagé, place de la Harengerie. Au 16^e siècle, Noël Taillepied le décrit comme un « lieu fait en triangle, fermant à trois portes », où l'on vend du poisson de mer, frais, salé. La vente s'étend « hors la place dedans la rue » pour le poisson de rivière, les huîtres, le hareng frais, et autres sortes de poisson (Taillepied 1587, p. 113-114). Un dessin ajouté à l'édition de Taillepied de 1876 figure la place avec ses trois portes et des loges aménagées pour les marchands. Ce lieu est peut-être la « Halle » de Pontoise citée dans l'Arrêt de 1741.

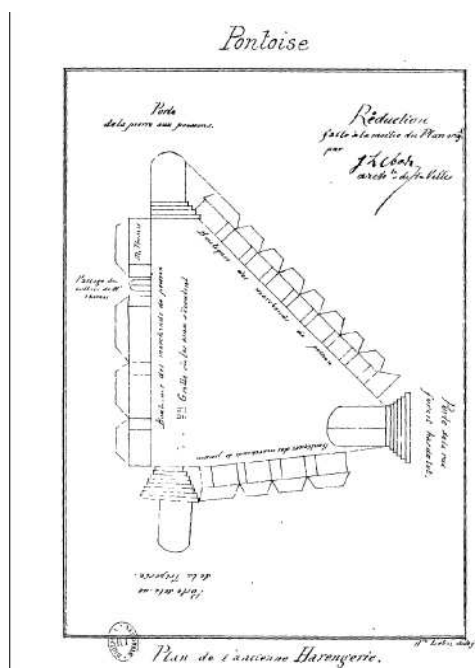


Figure 2 : Le marché de Pontoise spécialisé dans la vente du poisson Harengerie de Pontoise dans Taillepied 1587 (1871), p. 122

À Pontoise, le passage des chasse-marée, est attesté avant 1328 par un des privilèges du seigneur de Poix, afférant à son manoir de Pontoise, qui était de pouvoir « prendre au passage, sous réserve de le payer le prix du roi, au retour du marchand, le premier panier de poisson

allant à Paris, depuis Gisors jusqu'à Pontoise » (Depoin 1918, p. 82). L'hôtel de Poix était situé, rue de la Roche, sur la route de Dieppe (Robert 2012). La tradition locale l'associe à la demeure qui apparaît dans un acte de 1099 comme lieu de résidence du roi chez un particulier (Depoin 1895, p. 25 et 38, n°28 et 34). Face à l'hôtel, se trouvait le prieuré Saint-Pierre appartenant à l'abbaye bénédictine du Bec-Hellouin en 1080 (Depoin 1895, p. 57, n° 59). Une fouille réalisée en 2004 à cet emplacement a révélé la présence d'espèces marines dans le comblement des structures de la fin du XI^e et du début du XII^e siècle. Quinze espèces différentes ont été consommées dont un tiers était du hareng. Pour Benoit Clavel, ces résultats témoignent de la commercialisation précoce des poissons marins vers les villes de l'intérieur. Le dépôt de Pontoise recèle plus d'espèces marines que ceux du site de Boves dans la Somme, situé à moins de 50 km de la côte. Cette richesse traduirait la situation privilégiée de la ville de Pontoise dans les circuits de commercialisation du poisson (Clavel 2005, p. 149).

À Pontoise, au Moyen-Age, le poisson de mer était consommé aussi à l'abbaye Saint-Martin, située le long de la Chaussée Jules-César, et siège d'une importante foire attestée dès 1170 (Trou 1841, p. 144-146). L'abbaye Saint-Martin possédait une rente annuelle de 5000 poissons à prendre au Tréport (Depoin 1900, p. 103).

Plusieurs chemins à Cergy semblent avoir connu le passage des chasse-marée. Un chemin passant par le bois de Cergy est appelé aujourd'hui « chemin de chasse-marée ». Il traverse le hameau du Brûloir où se serait située une station des conducteurs de la marée de Dieppe à Paris avec des auberges pour abriter des rouliers et leurs chevaux au 19^e siècle (Monographie de l'instituteur M. Cuisenier cité par Lacassie p. 191). Sur des plans du 18^e siècle conservés aux Archives Nationales, plusieurs autres chemins dits de Chasse-marée ont été relevés en rive gauche, à Ham, à proximité du pont médiéval (Robert 1999, p. 10-15). Ils indiquent peut-être des stratégies de la part des conducteurs pour éviter Pontoise. Un chemin de chasse-marée se prolonge ensuite sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine (Dupuy 2010).

5-2 : L'itinéraire Paris-Beauvais par Beaumont-sur-Oise

L'autre itinéraire important traversant le Val-d'Oise passait par Beaumont-sur-Oise. Il permettait de rejoindre Le Tréport par Beauvais ou les ports entre Abbeville et Calais par Amiens. Le passage de l'Oise à Beaumont-sur-Oise sur l'ancienne voie romaine qui sert d'axe de développement à l'agglomération antique pourrait dater de l'Antiquité. Un pont en pierre a

été construit en aval du premier, au XII^e siècle (Wabont *et al.* 2006). La ville est citée dans plusieurs actes médiévaux. Un règlement d'octobre 1370 sur la vente du poisson de mer préconise que soient criés chaque année les privilèges des chasse-marée dans « les villes de Paris, Saint-Denis, Beaumont, Pontoise, en Picardie, Normandie, et ès lieux et par les ports de mer... » pour limiter les empêchements qui pourraient leur être faits (Delamare 1729 p. 470). En 1454, le droit de prise du Comte-Evêque de Beauvais sur les paniers des chasse-marée s'étend jusque dans la ville de Beaumont (Fontaine-Bayer 1993 p. 95).

La voie antique se prolonge en partie dans la route royale de Paris à Beauvais, devenue Nationale 1, mais les chasse-marée semblaient suivre un axe parallèle passant par Maffliers, Domont et Montmorency. Un axe cohérent, appelé Avenue de Montmorency ou Rue des Martes, a été relevé (Robert 2006). Montmorency est cité comme un des lieux où des violences sont commises sur les chasse-marée dans un Arrêt de la Cour de 1351 (Delamare 1729 p. 427). À Maffliers, un texte du 2 novembre 1680 décrit un droit de prise sur les paniers des chasse-marée accordé à Auguste Macé Leboulanger, président au Parlement de Paris et baron de Maffliers. La prise est opérée lorsque le chasse-marée sort du Bois-Carreau et passe au lieu-dit La Poissonnière (Beau et Beau 1995 p. 79).

Les deux itinéraires se rejoignent avant d'entrer dans Paris où le poisson était vendu au marché des Halles.

Conclusion

Bien placé dans le réseau routier reliant Paris à la Manche, le Val-d'Oise semble donc avoir été inséré précocement dans le circuit d'approvisionnement de la marée. Les ponts en pierre de Pontoise et Beaumont-sur-Oise, construits dès le XI^e et XII^e siècle, ont facilité le passage des voitures attelées. Mais les chasse-marée semblaient s'accommoder de passages moins faciles comme à Cergy ou Eragny. L'étude des cartes anciennes et des monographies locales livrent d'autres nombreux témoignages du passage de la marée sur des routes valdoisiennes (par exemple, l'axe Saint-Clair – Magny – Pontoise). Elles laissent suggérer une traversée plus dense encore du département par ce circuit d'approvisionnement que le développement du chemin de fer réorganisa fortement à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle.

Bibliographie

Arrêt 1741 : Arrêt de parlement concernant la vente du poisson de mer frais, sec et salé, dans l'étendue de la ville, faubourg et banlieue de Pontoise, SaintOuen, Bourg de l'Aumône, Cergy et Conflans Sainte-Honorine, 1741, source Gallica.fr, Bibliothèque nationale de France

Beau et Beau 1995 : Elianne Beau et Jean-Pierre Beau, *Histoire de Montsoul et de Maffliers*, Éditions du Valhermeil, 1995

Bourlet 1995 : Caroline Bourlet, « L'approvisionnement de Paris en poisson de mer aux XIV^e et XV^e siècles, d'après les sources normatives », *Journal of the British Institute in Paris*, 20, Autumn, 1995, p. 5-23

Clavel 2005 : Benoit Clavel, « L'ichtyofaune », dans Bernard Poirier (dir.) 2005, « Pontoise : 5/7 rue de l'Ordre, Rapport final d'opération, » Inrap, Ville de Pontoise, DRAC – SRA Île-de-France, Saint-Denis. 2005, p. 142-150.

Delamare 1729 : Nicolas Delamare, *Traité de la police, ...* Seconde édition augmentée, Tome troisième, Amsterdam, 1729

Depoin 1895 : Joseph Depoin, *Cartulaire de l'abbaye Saint-Martin de Pontoise, publiés d'après des documents inédits*, Pontoise, 494 p.

Depoin 1900 : Joseph Depoin, *Le livre de raison de l'abbaye Saint-Martin de Pontoise*. Société historique du Vexin, Pontoise, 240 p.

Depoin 1918 : Joseph Depoin, « La maison d'Orgemont », *Mémoire de la Société Historique et Archéologique de Pontoise*, t. XXXV, 1918, p. 81-86

Dousset 1989 : François Dousset, *La commune de Pontoise au Moyen-Age, étude administrative et économique de 1188 au début du XVI^e siècle*, Mairie de Pontoise, Société historique et archéologique de Pontoise, du Val-d'Oise et du Vexin, 190 p.

Dupuy 2010, Patrice Dupuy, « L'empreinte du prieuré Sainte-Honorine sur le terroir de Conflans (Yvelines) », Master sous la direction de Joëlle Burnouf et Sandrine Robert, Université de Paris I, 2010

Dutilleux 1881 : A. Dutilleux, *Recherches sur les routes anciennes dans le département de Seine-et-Oise*, 1881, p. 494-558.

Fontaine-Bayer 1993 : Lucette Fontaine-Bayer, *Le Chasse-marée de Picardie sur la route du poisson*. Dumerchez, Creil, 1993, 181 p.

Gentili 2000 : François Gentili, *Villiers-le-Sec (Val-d'Oise), La Place-de-la-Ville, vol. 1, D.F.S. de sauvetage urgent du 1er mars au 31 octobre 1995 et du 24 juin au 30 octobre 1996*, SRAIF, AFAN, SDAVO, Saint-Denis, 2000, 142 p.

Lacassie 1997 : Jean Lacassie : *Il était une fois , un bois*, Éditions des Etannets, 1997

Lepetz et Frère 2002 S. Lepetz et S. Frère : « Les restes animaux du site d'habitat d'estrées-Saint-Denis (Oise) ». Dans : P. Quérel et G. P. Woimont (dir.) *Le site d'estrées-Saint-Denis, sanctuaire et habitat une agglomération secondaire ? Revue archéologique de Picardie*, 2002, n°3/4, p. 355-365

Mollat M. (dir.) 1987 : Michel Mollat dir., *Histoire des pêches maritimes en France*, Seuil, Paris, 1987

Robert 1999 : Sandrine Robert, *Étude de la structure paysagère ancienne de la commune de Cergy*. Rapport d'étude. Cergy, Mairie de Cergy, 1999, 47 p.

Robert 2006 : Sandrine Robert, « Les itinéraires anciens traversant le département du Val-d'Oise », *Bulletin archéologique du Vexin Français et du Val-d'Oise*, n°38, 2006, p. 7-23

Robert 2010 : Sandrine Robert, *Sondage programmé sur la Chaussée Jules-César. Communes de Guiry-en-Vexin, Commény. 6 juillet 2009 – 31 juillet 2009*, SDAVO, SRA Ile-de-France, Saint-Ouen-l'Aumône, 2010, 128 p

Robert 2012 : Sandrine Robert : « La ville de Pontoise au Moyen Âge : entre impensé et stratégie des élites ». *Archéologie médiévale*, Tome 41 année 2011, CNRS Editions, 2012, p. 77-121

Savary des Bruslons 1742 : Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel de Commerce*, Amsterdam, 1742. Paris, Source Gallica.fr, Bibliothèque nationale de France

Taillepieu 1587 : Noël Taillepieu, *Les Antiquitez et singularitez de la ville de Pontoise*, Pontoise, 1587, Paris, red 1876

Trou 1841 : Abbé Trou, *Recherches historiques, archéologiques et biographiques sur la ville de Pontoise*, Imprimerie Dufey, Pontoise, 1841, réed. Marseille, Laffite Reprints, 383 p. 1977

Wabont et al. 2006 : M. Wabont, F. Abert, D. Vermeersch - Le Val-d'Oise – 95. In : Provost M. (dir.), *Carte Archéologique de la Gaule. Le département du Val-d'Oise*. Paris : Editions Les Belles Lettres, 495 p.