

La Route du Poisson



La Route du Poisson a été mise en place en 1991 par M. Pourchet, alors Directeur du Haras de Compiègne, cette épreuve reprend, tous les 2 ans, la route des mareyeuses de Boulogne à Paris. Celles-ci amenaient tous les jours, en un peu moins de 24 heures et environ 15 relais, le « ballon de la marée » de Boulogne à la capitale.

Longue de près de 300 km, cette épreuve a conduit, en 22 étapes, plusieurs attelages de différentes races de trait de Boulogne à Paris sur les traces des anciens chasse-marée.

1) Les chasse-marée ou voituriers de mer :

Dès le Moyen-Age, l'utilité sociale des pêcheurs tend à compenser l'incompréhension, le mépris et la méfiance dont ils sont l'objet, car la société toute entière a besoin d'eux.

Les seigneurs et les ecclésiastiques pour les revenus et les services qu'ils en attendent, les rois pour la défense de leurs rivages et les bourgeois pour le commerce des produits de la mer.

Sans la pêche, l'église n'aurait pas pu obtenir le respect des jeûnes, des abstinences et du carême prescrits plus de 100 jours par an. Le négoce du poisson et son transport sur l'ensemble du royaume de France deviennent nécessités.



Convoi de mareyeurs

Le chasse-marée ou voiturier de mer est composé d'un attelage de 4 chevaux boulonnais attelés par paire et d'une charrette aux ridelles d'osier légèrement incurvées en forme de berceau, monté sur 2 roues hautes et de larges jantes.

Le transport est périlleux, car les grands chemins sont peu sûrs. Cet état d'insécurité, joint aux nombreux octrois et droits abusifs, incite les rois à réglementer l'achat, la vente et le transport du poisson frais, salé, saumuré ou boucané.

Cette réglementation apparaît pour la première fois dans les ordonnances de St Louis en l'an 1258 pour établir et régler les corps de métiers de la Ville de Paris et sauvegarder les « marchands de Pescaille de mer ».



Ainsi, les grandes villes comme Rouen et Paris reçoivent quotidiennement cent à deux cent livres de poissons par jour et ce sont quelques 5000 charrettes qui entrent annuellement dans Paris.

Les attelages de chasse-marée quittent Dieppe vers 17 heures avant la fermeture des portes de la ville pour arriver aux Halles de Paris par le faubourg Poissonnière aux premières heures de la matinée.

Le poisson caqué ou sauri est vendu à la Croix des Halles place assignée pour la vente du poisson de conserve, tandis que le poisson frais débarqué par la confrérie des marchands de l'Eau était vendu place des Grèves.

La distance Dieppe-Paris est parcourue à près de 15 kilomètres heure de moyenne, il existe deux trajets de Chasse-marée au départ de Dieppe : Un trajet court de 35 lieues qui passe par Ry, Beauvoir en Lyons, Neufmarché, Gisors...

Un trajet long de 39 lieues et demi qui passe par Auffay, Tôtes, Saint Victor l'Abbaye, Rouen...

On envisage en 1792, un projet de canal entre Dieppe et Paris. Celui-ci ne verra jamais le jour mais annonce le début du déclin des Chasse-marée, le 29 juillet 1848, on inaugure la première ligne de chemin de fer, en 1853, il ne faut que 4 heures pour aller de Dieppe à Paris, le train de marée a détrôné le Chasse-marée.

2) Le cheval de trait Boulonnais :

Beaucoup d'auteurs font remonter la naissance de la race au passage des armées romaines rassemblées près de Boulogne par César en 54 avant JC, pour embarquer vers l'Angleterre.

2000 cavaliers remontés sur des chevaux numides ¹ originaires d'Afrique du Nord restèrent dans la région ; leur jumenterie y auraient fait souche en se croisant avec la cavalerie indigène.

¹ Alors les peuples se dénommaient les amazigh, les grecs les assimilèrent à des nomades alors qu'ils vivaient sédentarisés. D'où le nom de numide, par association avec nomade.

Ce sang oriental très marqué chez le Boulonnais a pu, plus probablement être introduit à des époques plus récentes comme celles des croisades, de l'Occupation Espagnole ou du Premier Empire.

Encore plus récemment, des étalons arabes ont été stationnés par les Haras Nationaux dans le berceau de la race utilisés en croisement donnant les Araboulonnais. Ces chevaux, appréciés notamment en attelage, ne sont pas inscrits au stud-book de la race ; ils sont toutefois reconnus « facteur boulonnais » et leurs produits issus de croisements avec des juments pure race, pourront donner à nouveau des Boulonnais. Des croisements similaires ont été réalisés dans d'autres régions notamment La Marne.

a) Les Modèles :

Le Cheval Boulonnais est un cheval de gros trait aux allures actives et brillantes. Il est très élégant et racé, ce qui le fait désigner comme le « pur sang du cheval de trait ».

Cette distinction, il la doit au sang arabe qui est venu à plusieurs époques retremper cette race très ancienne, déjà connue sous Henri IV pour son aptitude à la vitesse comme en témoigne la création en 1589 des courses de St Omer.

Pour les connaisseurs le cheval boulonnais se définit comme suit : l'œil ouvert et vif, l'oreille piquée droite et pointue, la crinière est double, le poil est fin et soyeux ; le cheval est soulevé, avec de l'air sous le ventre, la croupe est volumineuse, arrondie et musclée avec une queue touffue, attachée haut, le poitrail est large, le dos relativement court, les canons courts épais et secs, presque sans poil, les articulations larges et fortes ; le cheval trotte en équilibre avec une épaule inclinée et une bonne orientation d'encolure, portant bien sa tête.



Du cheval de trait, il a le caractère doux et franc ; du cheval arabe, il a les allures vives.

Par tradition, les Boulonnais, comme la plupart des chevaux de trait, étaient « caudectomisés » ; poulains, on leur sectionnait les dernières vertèbres caudales et dans la queue. Heureusement, depuis 1996 cette pratique est interdite.

Le Boulonnais est grand et puissant, façonné au XIX^{ème} siècle pour le travail des terres à betteraves et le transport de celles-ci. Mais il existe des Boulonnais plus petits et plus légers, héritiers des juments mareyeuses très appréciées jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle pour le transport du poisson des ports de la Manche vers Paris. Pour rappeler cette origine maritime, le Boulonnais est encore marqué d'une ancre marine sur la partie gauche de l'encolure.



Ces deux types de chevaux, élevés pour deux types d'emploi, expliquent la variabilité du standard morphologique avec une taille allant de 1,60 m à 1,78 m et un poids compris entre 650 kg et 900 kg.

A la fin du XVIII^{ème}, les robes dominantes étaient le noir et le bai foncé. Un siècle plus tard, le gris était considéré comme un critère de pureté de la race. Aujourd'hui, le gris domine largement mais 12 % des juments sont alezanes ; certains sont bai très foncé, presque noir.



Les poulains naissent uniformément alezan. Cette robe peut, par la suite, évoluer vers le gris dans toutes ses nuances depuis le clair jusqu'au pommelé foncé, pommelé bleu, gris rouanné, gris fer, gris souris etc... Avec l'âge, le gris tourne généralement au blanc nacré et légèrement bleuté.

Les poulains peuvent être mis au travail dès l'âge de 2 ans, mais celui-ci doit toutefois rester raisonnable car les Boulonnais peuvent grandir jusqu'à l'âge de 5 ans, voire 7 ans.

b) Le passé et l'avenir :

En 1999, 680 juments ont été saillies, 359 naissances ont été enregistrées, 48 étalons sont en activité. Ce chiffre est à rapprocher de 600 000 sujets des années 1900. Pour 1999, le Syndicat Hippique Boulonnais comptait 300 adhérents dont 270 éleveurs (personne ayant mis au moins une jument à la reproduction).

Deux dangers menacent la race boulonnaise : d'une part l'extinction de la race par raréfaction de naissances et d'autre part, la consanguinité², liée en partie à l'exiguïté du berceau de la race.

² Parenté par le sang de personnes ayant un ancêtre commun.

Le cheval Boulonnais a connu son heure de gloire au cours du XIX^{ème} siècle en agriculture, notamment avec la mécanisation de celle-ci et en ville où il pouvait tirer de lourdes charges comme les omnibus ; il sera aussi, mais rarement, utilisé comme cheval de fond dans les mines du Nord. Mais l'arrivée de la motorisation dans le transport après la première guerre puis celle du tracteur après la seconde a marqué son déclin et ce n'est que la passion de quelques « vieux » éleveurs qui a permis de maintenir la race jusque dans les années 70 où le développement du cheval de loisir a pu la faire revivre.



Outre son utilisation agricole, le cheval boulonnais est connu depuis plus longtemps encore par ses juments mareyeuses qui depuis le Moyen-Age amenaient le poisson des côtes de la région de Boulogne vers les grandes villes de Picardie et Paris. Ces chevaux attelés, seul, en paire, à 4 voire à 5, à des voitures à 2 roues, menées par les chasse-marée transportaient en un peu moins de 24 heures le produit de la pêche vers la Capitale. Dès le Moyen-Age, le poisson qui était transporté dans de grands paniers protégés par des algues devait arriver, entrant dans Paris par la rue du Faubourg Poissonnière, impérativement avant 8 heures à la Halle aux Poissons et ce, quelque soit l'heure de la marée dans les ports picards, les trajets se faisaient donc souvent de nuit. C'est parce que le ballon de la marée était en retard que Vatel³ se suicida ! Un attelage de 4 chevaux pouvait tirer jusqu'à 3,5 tonnes, le chasse-marée relayait ses chevaux toutes les 7 lieues (soit environ 28 km) mais il n'était pas rare que les relais soient doublés (soit des étapes de près de 50 km). L'activité des chasse-marée pris fin, du moins sur la route de Paris, avec l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX^{ème} siècle.

Jusqu'à il y a une dizaine d'années, le débouché essentiel des chevaux boulonnais était la boucherie. Actuellement, 95% des juments servent à la reproduction ou aux loisirs, malheureusement encore 95% des mâles rejoignent l'étal des bouchers. On retrouve des chevaux Boulonnais, bien entendu en attelage (Haras nationaux, écuries de M. Sainte-Beuve, Ecuries de Conty...), dans des services municipaux de voirie, dans des fermes équestres, chez des « vieux » éleveurs qui les utilisent pour certains travaux de la terre et chez de nombreux particuliers, pour leur plaisir.

Les Boulonnais peuvent bien sûr être attelés, travaillés aux longues rênes ou montés à califourchon, voire dans les fourches, ils sont parfois utilisés pour le débardage en forêt. Par contre ces chevaux ont peu d'aptitude au saut d'obstacles.

³ Maître d'hôtel du Grand Condé. Sa mort tragique a été rendue célèbre par Mme de Sévigné. A un dîner que Condé offrait à Louis XIV à Chantilly, le poisson n'ayant été livré à temps, Vatel se cru déshonoré et se transperça de son épée.

3) La Route du Poisson 2005 :

En 2005, la Route du Poisson s'est déroulée les 23, 24 et 25 septembre 2005.

16 équipes avaient été retenues :

- 4 équipes étrangères : La **Suisse** avec des Franche-Montagnes, l'**Allemagne** avec des Rhénans et des Alézans de la Forêt Noire, l'**Angleterre** avec des Shires, des Suffolks, des Percherons et des Ardennais anglais et la **Belgique** avec deux équipes : celle des Ardenais belges et celle des Traits de la Famenne.



- 6 équipes représentant 6 des 9 races de trait françaises avec les Ardennais, les Boulonnais, les Bretons, les Cobs, les Comtois et les Percherons.
- 4 équipes spéciales ou régionales représentant des spécificités particulières avec les Handis mareyeurs⁴, Bienvenue à la ferme de Picardie (composée d'agriculteurs picards), l'**Ile-de-France** (regroupant des utilisateurs de cette région), et Les Copains d'abord (équipe de Traits du nord de Picardie).

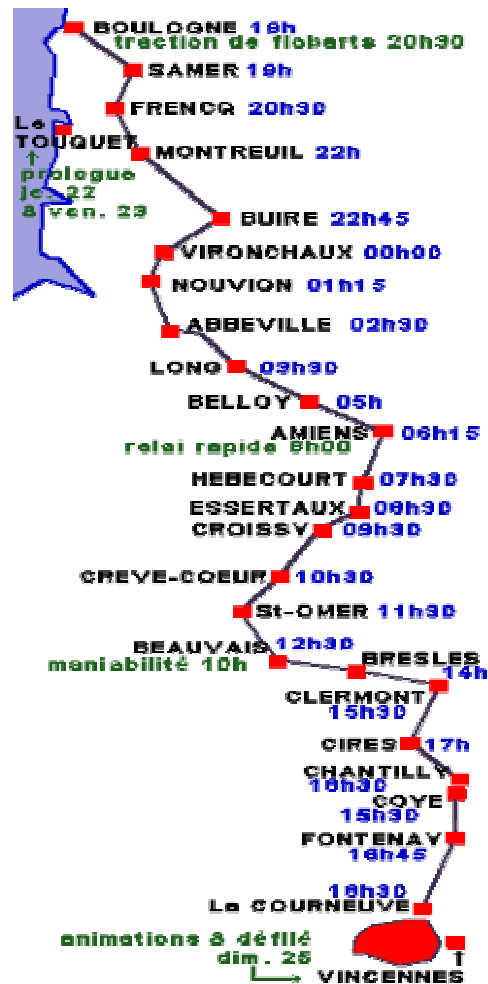
Chaque équipe comportait dix paires de chevaux pour assurer des relais tous les 15 kilomètres environ ; chaque cheval avait droit à un repos minimum de 6 heures avant d'assurer, après un transport en camion, un nouveau relais.



Le départ a eu lieu, sur les quais, devant la Chambre de Commerce et d'Industrie de Boulogne le vendredi 23 septembre à partir de 18h. Une première arrivée s'est faite à Chantilly, au Nord de Paris, le samedi 24 septembre vers 18h30.

Une seconde partie se déroulait, le même jour, en banlieue parisienne entre Coyes-La-Forêt (un peu au sud de Chantilly) et la Courneuve. Le départ de Coye avait eu lieu vers 15h30 et l'arrivée à La Courneuve vers 18h30.

⁴ Equipage constitué en partie de handicapés.



La Route du Poisson se déroule tous les 2 ans en alternance avec la Route du Littoral. La prochaine aura lieu en 2007 !

Source et liens utiles :

- http://perso.orange.fr/ida.bruno.monsus/route_du_poisson_2005.htm
- http://perso.orange.fr/ida.bruno.monsus/cheval_boulonnais.htm
- <http://www.scienceaction.asso.fr/estran/pagesasso/chassemaree/chassemaree.htm>
- http://clairiere-epona.org/article.php3?id_article=342
- http://www.rbpresse.com/fr/presentation_route_du_poisson.php3
- http://www.laterredecheznous.com/news/archivestory.php/aid/530/La_route_du_poisson_se_pr%C3%A9pare_au_trot.html
- http://www.nordmag.fr/nord_pas_de_calais/etapes/routedupoisson.htm