



LA GAMBERGE DES GAMBADEURS

N°38
octobre
2019

ou

LA GAZETTE DE VITALITE

Journal d'informations culturelles paraissant après une randonnée

Sortie du 21 septembre 2019 – Rando Challenge de la Somme – Pierrot, Philippe, Eddy

Le chasse-marée ou voiturier de mer

Depuis le Moyen Age jusqu'à l'arrivée du chemin de fer au XIXème siècle, le chasse-marée « chassait » la marée c'est-à-dire qu'il transportait très rapidement du poisson ou des coquillages depuis le port de pêche jusqu'au lieu de vente.



Il utilisait une voiture appelée fourgon de marée composé d'un attelage de 4 chevaux boulonnais attelés par paire, de deux chevaux de renfort pour monter les côtes et d'une charrette aux ridelles d'osier légèrement incurvées en forme de berceau, monté sur 2 roues hautes et de larges jantes. Les charges pouvaient aller de 1000 à 4500 kg.

Le *chasse-marée postillon* était assis en amazone, sécurité oblige ! Il devait pouvoir sauter en cas de danger. Sur la bâche un jeune garçon, le *voiturin*, est allongé au point d'équilibre du chargement accompagné d'un chien. Un seau d'eau est accroché à la voiture et en descente le voiturin arrosait le frein qui chauffait. Dans les montées, le chien sautait à côté des chevaux et aboyait pour les encourager.

Une lanterne toujours allumée et un grelot de bronze annonçaient le convoi dans toute la campagne.



Sur de plus courtes distances, le chasse-marée « chassait » ses chevaux chargés devant lui. Ces chevaux de bât étaient appelés *sommiers*.



Venant du littoral poissonneux de la Picardie, en particulier d'Ault, de Cayeux, de Saint-Valéry ou d'Abbeville, les chasse-marée ont approvisionné en poisson la ville de Paris (qui pouvait recevoir jusqu'à 5000 chargements par an soit une moyenne d'une douzaine par jour) et les villes de l'intérieur comme Amiens ou Rouen.

Les poissons sont *caqués*, *sauris*, *saumurés*, *boucanés* ou frais, conservés dans des algues, de la paille ou des fougères.

Bateaux chasse-marée : de grandes chaloupes de pêche grées en *lougre* étaient utilisées pour transporter très rapidement la sardine des lieux de pêche jusqu'aux cités portuaires entre Nantes et Bordeaux. L'apparition, puis la généralisation, des conserveries ont fait décliner cette activité à la fin du XIXe siècle.



Les chemins étaient les plus rectilignes possibles

Les attelages de chasse-marée quittaient 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 à une vitesse moyenne de 15 km par heure. Ils s'arrêtaient toutes les 7 lieues (28 km) aux relais dits *Postes de poissons*. Les chevaux fatigués étaient remplacés en un temps record par des chevaux frais.



Les chasse-marée jouissaient d'avantages : leurs chemins étaient entretenus, ils étaient indemnisés en cas de perte de leurs chevaux, et nul ne pouvait les gêner dans leur activité. Ils étaient prioritaires sur leur chemin. Gare aux imprudents !