Chasse-marée et marché au poisson

Dernière mise à jour: 27/11/2015

➢ AU TEMPS DES CHASSE-MARÉE

Pour éviter d'«être à la faute»

Le nom composé « chasse-marée », assez peu usité de nos jours, est considéré par la plupart des grands dictionnaires français comme étant du genre masculin. Il s'écrit avec un trait d'union. Et le casse-tête habituel du pluriel des noms composés est ici évité, puisque ce nom est invariable *(des chasse-marée).* Toutefois, pour le dictionnaire Littré, ce nom serait du genre féminin.
Pour simplifier les choses, « chasse-marée » désigne tout à la fois un bâtiment côtier à deux mâts, un mareyeur, un attelage de chevaux tirant un fourgon, ou bien le meneur de cet attelage.
Le dictionnaire historique de la langue française, Robert, précise que le verbe « chasser » à partir duquel ce nom est formé, exprime dès le XIIe siècle, l'idée de *«poursuivre les animaux pour les tuer ou les capturer»* (cas du bateau) et par extension il signifie *« pousser », « faire avancer devant soi (un animal) »* (cas du voiturier). Dans tous les cas, se dégage une **notion de rapidité** : car à la même époque « *la chace* » exprime l'idée « d'une chevauchée rapide » et « *chacieür* » désigne initialement *« un cheval de course, par opposition au palefroi ».*

Du poisson frais loin des côtes

Dans le contexte d'une ville de l'intérieur du pays comme Beauvais, c'est surtout la fonction de voiturier de poisson de mer qui retient l'attention. Jacques Savary des Brûlons, inspecteur général de la douane à Paris, donne la définition suivante dans son Dictionnaire Universel du Commerce, rédigé entre la fin du XVIIe et le début du XVIIIe siècle *(S.71 ; TII –' chasse-marée')* :*« Ces marchands chasse-marée, chassent devant eux plusieurs petits bidets chargés de poisson enfermé dans des mannequins ou paniers d'osier de forme ronde et longue. Au col du premier de ces bidets pend une grosse clochette qui avertit les autres de suivre, ce qui a été imaginé à cause que leur chasse se fait presque toujours de nuit. Il y a aussi des chasse-marée qui se servent de fourgons. »*
Ainsi, le chasse-marée transporte le poisson de mer frais pour le vendre dans des lieux de consommation éloignés des ports ; ce peut être à pied avec les paniers sur le col, à pied accompagné d'un cheval ou d'un âne porteur ; en conduisant plusieurs chevaux chargés de paniers ou bien, pour les longues distances, avec un véhicule généralement à deux roues (fourgon) attelé à des chevaux.
Cette activité est à l'évidence très ancienne ; on en trouve trace, en tout cas pour des livraisons jusqu'à Paris, dans des manuscrits du XIIIe siècle. La capacité à distribuer des produits de mer à bonne distance des côtes, stimulée par les besoins nés des règles alimentaires confessionnelles, a contribué au développement des activités de pêche et des ports marins depuis le moyen-âge. Les consommateurs apprécient la grande diversité des produits marins : poissons, coquillages et crustacés. Auparavant, tout comme dans les régions très à l'écart des bords de mer, il fallait se contenter de la pêche en rivière ou des produits de mer séchés ou salés. Les couvents construisaient souvent de grands viviers pour y maintenir des poissons d'eau douce à portée de table.

Une filière véloce

Le poisson de mer est une denrée rapidement périssable. Avec les moyens autrefois disponibles, tant en conservation qu'en transport, on ne pouvait compter que sur la célérité, à tous les niveaux de la chaîne, pour développer le commerce de la marée. Car il s'agit bien d'une chaîne impliquant diverses opérations et divers intervenants liés par l'objectif de mettre dans l'assiette d'un consommateur résidant parfois à près de 200 km de la mer, un mets aquatique tiré des rets à peine deux jours plus tôt.

A moins qu'elles n'aient déjà été pacquées à bord (éviscérées, rangées et foulées en barils) en mer, chaque jour, les prises sont débarquées fraîches au port et pesées ; les écoreurs *(dénomination surtout usitée sur les ports normands.**cf Note1**, ci-après)* enregistrent les achats des mareyeurs et les droits perçus ; le poisson est transporté par des hottiers (souvent des femmes) dans les magasins des mareyeurs pour être « conditionné » en paniers ou en barils que les tonneliers préparent. Il peut aussi recevoir les divers traitements nécessaires au saurissage, lorsqu'il s'agit d'espèces difficiles à conserver comme le hareng, ce qui va alors différer sa livraison. Protégées par des algues et de la glace les marchandises sont chargées et arrimées sur les fourgons. Les attelages prennent la route sans délai pour une longue course entrecoupée de plusieurs relais pour changer les chevaux. Parvenue à destination, la marchandise est déchargée, contrôlée, enregistrée par des jurés-vendeurs ; puis, une fois les droits payés, elle est mise en vente par lots, à la criée, auprès des harengères et autres poissonniers locaux.
Ces différentes étapes constituent autant de coûts qui s'additionnent pour constituer le prix final ; lequel intègre également, les multiples taxes, octrois, droits de travers ou même tonlieux perçus au cours du voyage ; de même que les prélèvements en nature éventuellement exercés en vertu des privilèges de certains seigneurs ou religieux.

Les transports

Le chasse-marée, marchand forain, est un personnage robuste et courageux, propriétaire de ses moyens de transport. Pour les distances importantes, c'est un voiturier. Bourgeois ou non, c'est en tout cas quelqu'un qui est suffisamment argenté pour posséder et entretenir une « écurie » parfois impressionnante de chevaux résistants, tels que les hongres boulonnais. Car la livraison à plusieurs dizaines de lieues des ports, souvent en moins de 24 heures, impose le maintien d'un train constant et une organisation rigoureuse.
C. Rogère *(Le chasse-marée S.68; p.56)* donne la description suivante du fourgon des voituriers : *«Le véhicule par lui-même est le plus léger possible. Ses ridelles sont en osier à claire-voie. Le fond est fait de cordes entrecroisées pour donner plus de souplesse et amortir les cahots. Il est porté par deux roues cerclées de fer aux jantes larges de 10 à 15 cm qui frôlent presque les sabots du frein».* L'attelage est emmené par deux chevaux ou plus (cinq à six) qui parcourent un trajet d'environ sept lieues (28 à 30 Km) constamment au trot. Le conducteur, souvent un valet du chasse-marée, est juché sur le cheval le plus proche du fourgon à gauche du timon ; il doit être prêt à sauter rapidement sur la chaussée en cas de besoin ; il est souvent accompagné d'un commis et même d'un chien, auxiliaires utiles pour les difficultés du voyage. A chaque étape, on ne s'arrête que quelques minutes, le temps pour les valets de ferme de remplacer les chevaux. Sept lieues plus loin, on recommence la même opération. Le chasse-marée laisse en pension à chaque étape (ferme ou auberge) du parcours qui lui est habituel, autant de chevaux qu'il est nécessaire pour assurer un relais. Un même équipage peut donc utiliser une trentaine de chevaux, voire plus, pour relier Paris. Certains chasse-marée disposent de plusieurs équipages (3 ou 4 en moyenne).

Une borne, à l'entrée de la voie des chasse-marée à Beauvais, évoque les hardis voituriers d'autrefois.

Les relais sont probablement différents de ceux des Postes, lesquels d'ailleurs n'auraient été mis en place, pour les premiers, qu'en 1464 par un édit de Louis XI. Les chasse-marée disposaient alors de leurs propres réseaux constitués longtemps auparavant.
C'est l'intérêt puissant de pouvoir atteindre l'énorme marché parisien depuis les côtes de la Manche qui a stimulé le développement de ce système. Sauval dans son ouvrage les « Antiquités de Paris » *(T.1 ; p.26- cité par Savary des Brûlons)* indique une consommation parisienne de poissons de mer pour l'année 1634 s'établissant ainsi : 800 barils de maquereau salé, 2 000 barils de saumon salé, 23 000 barils de hareng, 20 000 barils de morue et 250 000 p. de morue en poignée.

Pour atteindre Paris depuis les ports normands, Dieppe essentiellement, deux routes principales sont évoquées : la plus courte par Gournay, Gisors et Pontoise, l'autre par Rouen, Magny et Pontoise. L.Fontaine-Bayer *(le chasse-marée de Picardie S.66; p.90 et sv.)* publie une carte qui laisse ressortir également deux routes principales au départ des ports de la côte picarde (depuis Le Tréport jusqu'à Boulogne) : l'une par Beauvais, l'autre par Amiens.

Parcours d'obstacles

Pour des voyages qui s'exécutent en grande partie de nuit, en toute saison et par tous les temps, les chemins sont souvent semés d'embûches, au premier rang desquelles : l'état des voies. La météo a ici évidemment son importance mais elle ne suscite que des embarras passagers. L'état d'entretien est en revanche une préoccupation majeure. Or, nombreuses sont les époques où le pouvoir s'est totalement désintéressé de cette question. Sous Louis XV, un effort important fut entrepris avec le tracé des routes royales, le pavage d'une partie d'entre elles et la création de l'Ecole Royale des Ponts & Chaussées (fondée par Trudaine en 1747) ; cet élan retomba assez vite, le réseau retournant à l'abandon pratiquement jusqu'au milieu du XIXe siècle.
Les autres entraves au métier sont principalement l'insécurité, plus ou moins forte selon les époques (les guerres, les malandrins et détrousseurs, les loups et les chiens errants qui effraient les chevaux…) et les taxes ou prélèvements en nature abusifs et répétés au long du parcours.
Le pouvoir royal, estimant essentiel le commerce du poisson de mer, s'est rapidement préoccupé de protéger cette activité dont les conditions d'exercice, très organisées, se sont relativement maintenues au fil des siècles. Ainsi, en 1351, Jean II le bon avait-il, par lettres patentes, placé les chasse-marée sous la sauvegarde du roi. Un édit royal de juillet 1507, instituant la fonction de Juré-vendeur permit aux chasse-marée d'être payés par ceux-ci, dès le poisson déchargé, sans avoir à attendre le déroulement des ventes, pour pouvoir repartir plus vite. En outre, au milieu du XVIe siècle, fut institué un fonds d'assurance pour indemniser les chasse-marée (si le tort ne leur était pas imputable) de la perte de chevaux ou de marchandise, selon Savary des Brûlons *(S 71. TII et III-vendeurs).*
À partir de la seconde moitié du XIXe siècle, la révolution industrielle, notamment dans le secteur des transports, va conduire à la disparition des chasse-marée.

➢ LE MARCHÉ DU POISSON DANS LE BEAUVAISIS

Sur les traces des mareyeurs

Le commerce du poisson de mer constitue une activité locale importante, au moins depuis la fin du haut moyen-âge ; elle est même considérée comme l'une des principales sources des revenus que procurent à l'évêque-comte les droits de « travers », indépendamment de son privilège de prélèvement en nature pour ses propres besoins. En ce sens, L.H. Labande *(Histoire de Beauvais S. 64; p 221)* évoque une charte datant de 1144. Plus tard, en 1454, le « Dénombrement de l'évêché-comté » de Guillaume de Hellande, indique de façon précise, l'organisation de ce commerce à Beauvais.
À Beauvais même :
Différents indices de cette activité disparue subsistent, C'est d'abord, en plein centre-ville, une rue des « chasse-marée » dénommée ainsi plusieurs siècles durant ; elle formait autrefois une liaison en angle entre les rues (actuelles) Jeanne d'arc et de Buzanval. Rebaptisée Godefroy Hermant en 1882, elle a totalement disparu lors de la reconstruction, au début des années 1950. **(voir le commentaire rue de Buzanval).** Plusieurs maisons de cette rue, dont certaines au lieu-dit « les masures », étaient tenues à cens par le chapitre de la cathédrale ; les archives départementales en conservent des mentions de propriété dont la plus ancienne remonte à 1404.
Pour une autre maison, située « sur le pont Saint Sauveur » (aujourd'hui carrefour des rues Pierre Jacoby et des Jacobins) le texte d'un « aveu » enregistré en 1698 donne la précision suivante : *«…[maison] à laquelle pendoit cy devant pour enseigne les chasse-marées (sic) et en dernier lieu l'image de Saint Sauveur ». (ADO, G 840/841)*
V. Leblond *(l'histoire économique de Beauvais -S. 72 ; p.152)* révèle l'existence au XVIe s. d'un chasse-marée domicilié à Beauvais, du nom d'Olivier Joly, au travers d'un bail à terme qu'il consent le 10 décembre 1549 à un quincailler de la commune, pour un jardin situé près de l'église St Michel.
On trouve aussi, rejoignant la rivière Avelon entre la tour Boileau et l'ancienne abbaye de Pentemont, une voie dénommée *« Ancienne chaussée des chasses marées* (sic) *descendant du pont armant » (plan ADO- 1745 ; Beauvais n° 154).* Et encore, aux confins de l'ancienne commune de Notre-Dame-du-

Thil, débouchant en 1786 sur le grand chemin de Paris à Calais, non loin de Plouy St Lucien, un chemin porte lui aussi le nom des chasse-marée. *(ADO- plan d'intendance ref.1Cp 96/1)*

À proximité, dans le Beauvaisis :

Dans une étude sur la châtellenie de Milly-sur-Thérain *(MSAO S.27 - T. XIV: p.774 et s.)* l'abbé Renet rapporte *« qu'au XIIIe siècle plus de quarante mareyeurs circulaient régulièrement sur ces grands chemins de Paris à la mer ».* Des droits de « travers » (pour le passage sur les terres qui sont alors considérées comme appartenant au seigneur) étaient perçus sur les chemins allant de Beauvais à Dieppe ou au Tréport, ou bien au passage des ponts de Milly, de Marseille, ou de Saint Omer. Au milieu du siècle suivant, excédés des pratiques abusives des seigneurs et religieux, les mêmes plaintes étant enregistrées ailleurs (Gamaches, Senarpont, Mouchy…), les chasse-marée décidèrent d'introduire un procès contre le Châtelain Jean de Milly ainsi que l'abbé de Saint Lucien pour son prieuré de Milly. Le jugement de la cour, favorable aux mareyeurs, aboutit aux lettres patentes données par le roi Jean le bon le 26 février1351, déjà évoquées ci-avant.

Sur les routes du poisson, notamment le grand chemin de Paris à Calais traversant Beauvais, le passage des mareyeurs avait laissé son empreinte dans la traversée de plusieurs villages. Ainsi, le nom de « chemin des chasse-marée » était-il assez répandu, comme le montrent plusieurs plans d'intendance levés entre 1783 et 1786 : Verderel *(ADO-plan ref Pp5165/1)* Pisseleu *(ADO-plan ref 1Cp 101/1)* Oudeuil *(ADO-plan ref 1Cp 99/1)…*

La vente de la marée au moyen-âge

Le « dénombrement de Guillaume de Hellande »(1454) déjà cité, renseigne de façon précise sur les règles de mise en vente du poisson de mer sur le marché beauvaisien.

Dès qu'il parvient à Beauvais, le mareyeur doit se rendre au marché, sauf s'il arrive de nuit. Le marché se tient sur la place « du Grand Marché » (Place Jeanne Hachette). Le mareyeur est soumis au droit de travers (dit, à Beauvais, « droit de Pont et Chaussée » selon Savary des Brûlons). Le produit de cette taxe destinée à l'entretien des voiries est réparti entre l'évêque, l'abbé de Saint Germer, le titulaire du fief de la voirie et le fermier chargé de la perception *(**cf. Note 2,** ci-après).*

Selon un accord ancien, lorsque le poisson est déchargé, un commis de la ville se rend auprès du vicaire ou de l'official pour prévenir l'évêque selon la formule suivante : *« Envoyez quérir du poisson, la marée est descendue »*. Sous peine d'amende, on ne peut en effet vendre du poisson avant que le commis de l'évêque n'ait pu choisir ce qui est nécessaire aux besoins de ce dernier. Si aucun valet de l'évêque ne s'est présenté au marché dans le temps suffisant pour un aller et retour entre marché et hôtel de l'évêque, la vente peut commencer.

Deux jurés ont pour charge d'inspecter la marchandise afin de vérifier qu'elle n'est pas corrompue. Ils fixent également le prix des poissons réservés à l'évêque, à ceci près que celui-ci les paiera en livres tournois pour un prix établi en parisis.

La vente à cri public peut ensuite débuter; elle commence à 9h l'été, et à 9h ½ l'hiver pour une durée limitée à une demi-heure. C'est une vente par lots proposés aux enchères auprès des revendeurs : estalliers, poissonniers et autres marchandes de marée. Seuls ceux-ci ont le droit de vendre du poisson au détail, suivant une règle arrêtée en 1220.

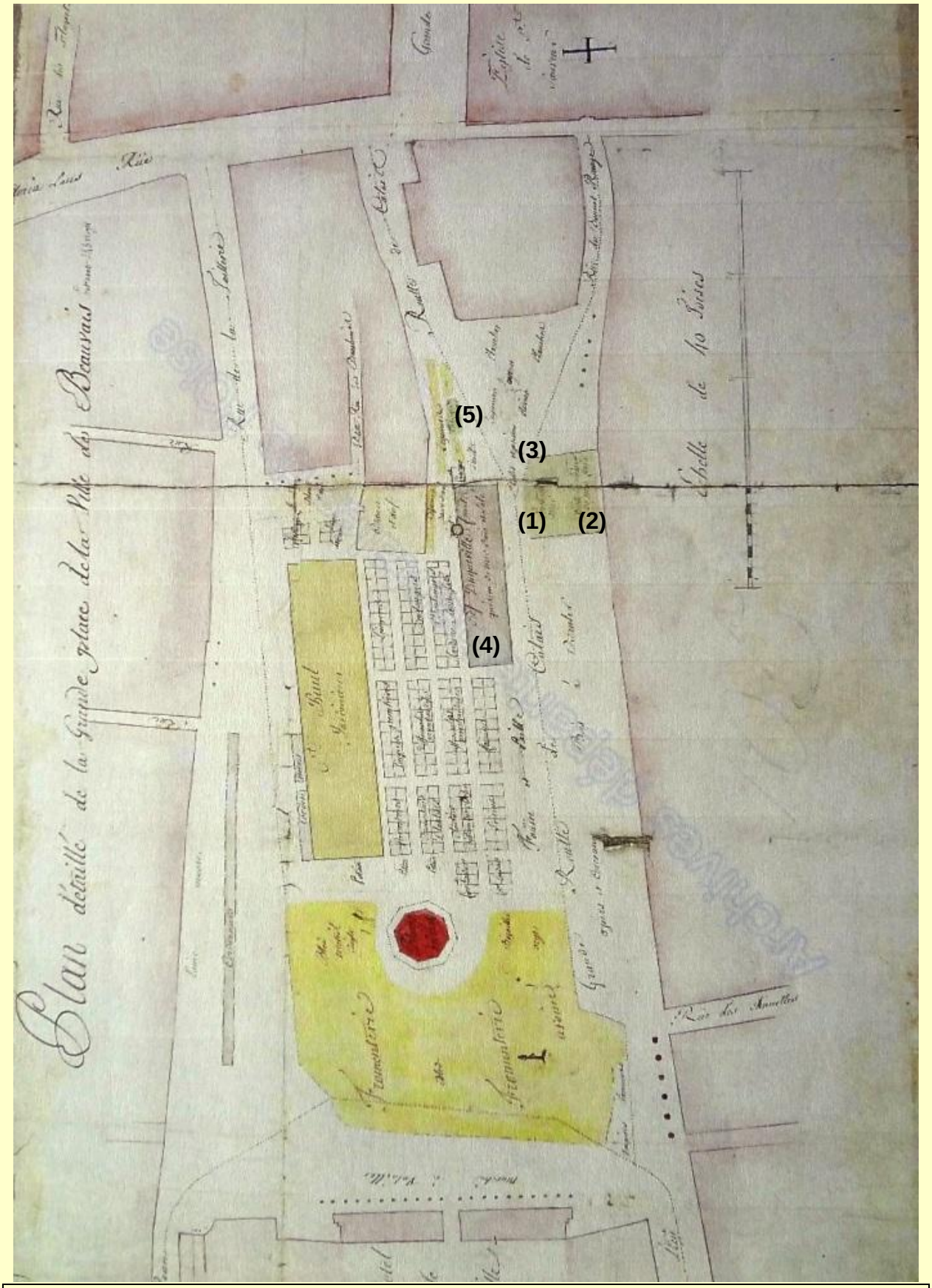
La vente aux enchères, elle, est opérée par des vendeurs en gros, au nombre de trois. Chaque vendeur ne peut vendre plus de deux sommes (arrivages) ; au-delà, il faut deux vendeurs ou même trois pour cinq ou six sommes. Aux termes d'un accord intervenu en 1444 entre les pairs et maire de la ville et l'évêque et ses fieffés, les vendeurs en gros ne peuvent être ni mareyeur ni poissonnier, ni avoir des liens avec ceux-ci, à peine d'amende et d'interdiction d'exercer.

En été, le poisson doit être vendu dans la journée ; en hiver il peut être écoulé en deux jours.

Lorsque les chasse-marée ne s'arrêtent pas à Beauvais mais poursuivent leur route vers d'autres destinations, Paris par exemple, le droit de travers s'applique bien entendu ; en outre, l'évêque conserve *« jusqu'à Beaumont-sur-Oise »* le privilège de prélèvements en nature pour sa propre consommation, dans un seul panier, et payables dans les mêmes conditions que sur le marché.

Maintien de l'organisation jusqu'à la révolution industrielle

Globalement, les dispositions évoquées ci-dessus ne vont pas connaître de changement radical jusqu'à l'époque de la révolution industrielle. Toutefois, au XVIe siècle la fonction de vendeur est étendue et précisée, d'abord à Paris (lettres patentes de Louis XII, en 1507) puis en province (édit d'Henri III en 1583). Les jurés disparaissent et les vendeurs en gros deviennent des jurés-vendeurs dont la mission est, selon la définition de Savary-des-Brûlons : *« la visite, la vente et le lotissage de certaines espèces de marchandises ».*



Plan de la Grand Place de Beauvais indiquant les emplacements occupés les jours de marché – XVIIIe s. (vraisemblablement autour de 1794/1795). L'emplacement précis de la criée au poisson ne figure pas. Les étals des poissonniers sont regroupés dans l'angle nord-est de la place, là où débouche à présent la rue Louvet : (1) « poisson de mer ». (2) « poisson de mer frais ». (3) « poisson ». (4) « poisson de mer frais et salé ». (5) « poisson de rivière ». *[Source Arch. Dép. Oise – Beauvais ; Plan n° 80].*

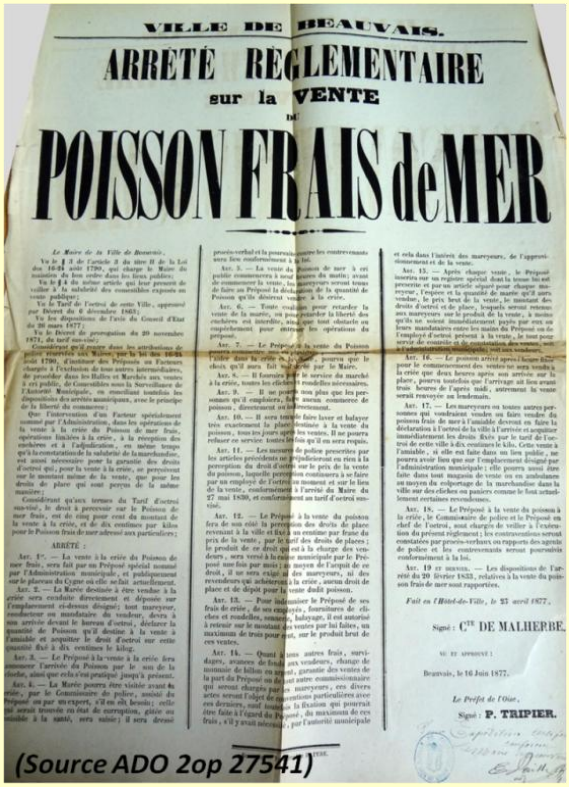
(suite du texte)

A Paris, les jurés-vendeurs sont au nombre de dix, constitués en office. Ils doivent ainsi : juger la qualité, enregistrer les réceptions, les ventes, payer les mareyeurs, constituer une caution et assumer la responsabilité du paiement des acheteurs. Ils se rémunèrent à hauteur de trois sols par écu de vente. Mais, pour les mareyeurs, le recours à la vente à la criée, même s'il reste la pratique de loin la plus courante, est devenu facultatif.

Avec la Révolution française vont disparaître les coutumes seigneuriales qui s'exerçaient tant sur les marchés que sur les routes, ainsi que les droits de travers ou autres péages. Toutefois, d'autres formes de taxation n'ont pas tardé à prendre le relais, ne serait-ce que les droits d'octroi. **(voir à ce sujet la notice : *« L'octroi »*).**

On a coutume de considérer que l'arrivée du chemin de fer a sonné le glas du commerce de la marée telle qu'on le connaissait depuis des siècles. Effectivement, peu avant 1850, grâce à ce nouveau mode de transport, Paris n'est plus qu'à un peu plus de 4 heures de Dieppe. De quoi déstabiliser fortement les flux d'approvisionnement locaux. Ce qui fait dire à V.Tremblay *(Notice et histoire abrégée de Beauvais S. 15 p 25.): « Il arrive et il se vend presque tous les jours à Beauvais, de la marée de Dieppe, de Boulogne et du Tréport ; mais on remarque que depuis l'établissement du Chemin de fer à Rouen, les envois de Dieppe pour Beauvais sont bien moins fréquents, ce qui fait payer fort cher le poisson, lorsqu'il n'en vient que du Tréport »*.

Pourtant la transition vers les circuits modernes de distribution ne s'est quand même pas faite du jour au lendemain. Les progrès techniques se sont additionnés pour transformer la filière de distribution du poisson de mer, à tous les étages. Ainsi, par exemple, la mise au point de procédés frigorifiques, par l'ingénieur Charles Tellier a permis d'équiper un premier navire pour la longue conservation, en 1876. Et il faut attendre les premières années du XXe siècle pour voir apparaître les tout premiers transports par camion en France. Si la voie ferrée a rapidement capté l'expédition à Paris du poisson des côtes normandes, ailleurs les systèmes en place ont pu perdurer encore de longues années.


VILLE DE BEAUVAIS.

ARRÊTÉ RÉGLEMENTAIRE sur la VENTE du POISSON FRAIS de MER

(Source ADO 2op 27541)

A Beauvais en tout cas, on peut constater qu'un arrêté du maire, le Comte de Malherbe, pris le 23 avril 1877, conforte l'organisation décrite précédemment. M. Gilles, commissaire priseur à Beauvais venait de saisir le Conseil d'Etat contre l'exclusivité réservée par la ville, depuis 1833, à un préposé spécial qu'elle désigne pour la vente à la criée *(Source Arch. Dép. Oise : 2op 27541 contentieux).* En connaissance de l'avis du Conseil d'Etat, la municipalité reconduit cette fonction sous le nom de Préposé à la vente, avec grosso-modo les mêmes attributions qu'autrefois. Ce préposé perçoit les droits de place tandis qu'un employé de l'octroi présent sur le marché, se charge de la perception des droits dus à ce titre (à l'époque : 5 % du prix d'adjudication). À 9h, une cloche est actionnée sur place pour donner le signal du début des enchères qui durent ½ heure.

Colportage du poisson en ville .[début XXes.] (carte P. Coll. Privée M. Thiplouse)

Depuis que l'on a percé la rue Louvet, en 1860, pour relier la place de l'hôtel de ville au placeau du Cygne (embryon très ancien de l'actuelle place des halles) c'est à cet endroit que se tient le marché à la criée, juste devant les halles au poisson et à la laine que l'on vient d'y construire.

Si l'époque contemporaine a finalement eu raison de ces circuits pluriséculaires du poisson, par un curieux retour de l'histoire,

Beauvais a de nouveau trouvé une place importante, durant quelques décennies à la charnière des XXe et XXIe siècles, en production et conditionnement dans la chaîne alimentaire de ce produit (entre autres). Alors que rien a priori ne prédestinait la ville à cela, hormis peut-être des terrains et une main-d'œuvre disponibles ainsi que la proximité de grands centres de consommation, elle a pu accueillir sur la Zone de Thère au début des années 1970, la société France Glaces du groupe Nestlé (avec notamment ses marques Findus et Maggi) rapidement spécialisée dans la préparation de plats surgelés, pour partie à base de poisson.

« LA ROUTE DU POISSON »

En hommage aux chasse-marée

Une course de relais d'attelages de chevaux de trait, ouverte à des équipes européennes, est régulièrement organisée en Picardie sous le patronage de l'association pour la promotion du cheval dans la circonscription de Compiègne.

Elle a pour but de perpétuer la mémoire de ces épopées autrefois vécues au quotidien, grâce à l'endurance des hommes et des chevaux de trait, de Boulogne-sur-mer ou d'autres ports picards jusqu'à Paris.

La Route du Poisson sept. 2009 : étape à Beauvais (Coll. part.)

Depuis 1991, cette épreuve sportive, qui se déroule tous les deux ou trois ans, a connu une dizaine d'éditions. Les parcours variant d'une épreuve à l'autre, quelques unes d'entre elles ont fait étape à Beauvais, comme en 2008 par exemple.

Un des mérites de ces compétitions est de permettre la mise en valeur de diverses races françaises ou étrangères de chevaux de trait.

_____

Notes :

(1) **Écoreur.** Pour illustrer l'usage du mot « écoreur » dont il donne une définition, Emile Littré, dans son dictionnaire de la langue française publié en 1873, propose l'extrait suivant tiré d'un règlement de police de l'amirauté datant de 1708 et concernant la pêche à Dieppe ; les préoccupations relatives à une qualité minimale de la pêche y sont patentes : *« Défenses à tous maîtres de bateaux d'apporter aucun hareng de quatre nuits, mais de le jeter à la mer avant que d'entrer dans ce port [Dieppe], à peine de 300 livres d'amende contre eux et autres contrevenants, en cas qu'il soit exposé en vente et livré, parce que les écoreurs seront tenus d'en donner avis, sous peine de cent livres d'amende. »*

(2) **Droit de travers.** Au milieu du XIIe siècle, l'évêque de Beauvais, Eude II, auparavant abbé de Saint-Germer, avait fait don à cette abbaye du produit du fief de travers perçu dans tout le Beauvaisis pour la part -d'ailleurs majoritaire - prélevée sur les transports de poisson.

Principales sources documentaires :

« Dénombrement du Guillaume de Hellande » (L.H.Labande : Histoire de Beauvais S.64. Annexe 37;p.329 à 367)
J. Savary des Brûlons : Dictionnaire universel du Commerce (S. 71)
Arch. Dép. Oise : cartes et plans du Beauvaisis et divers (les références sont précisées dans le texte)
C. Rogère : S. 68- Sur une route d'autrefois, le chasse-marée, voiturier de poisson de mer
L.Fontainne-Boyer : S. 66- Le chasse-marée de Picardie sur la route du poisson.