

AUX ORIGINES DU SUICIDE DE VATEL : LES DIFFICULTÉS DE L'APPROVISIONNEMENT EN MARÉE AU TEMPS DE LOUIS XIV

Reynald Abad

Presses Universitaires de France | « Dix-septième siècle »

2002/4 n° 217 | pages 631 à 641

ISSN 0012-4273

ISBN 9782130529576

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-dix-septieme-siecle-2002-4-page-631.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.

© Presses Universitaires de France. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Aux origines du suicide de Vatel : les difficultés de l'approvisionnement en marée au temps de Louis XIV

Il aurait été difficilement concevable de faire le pèlerinage de Chantilly, de visiter avec une dévotion gourmande les cuisines du château et de placer nos travaux sous l'invocation de Vatel, sans revenir sur la mort de ce héros tutélaire de la gastronomie française, qui se suicida le 24 avril 1671, au beau milieu des fêtes offertes à Louis XIV par le prince de Condé.

Ce que nous savons des faits provient presque exclusivement de la correspondance de Mme de Sévigné et tient en fort peu de lignes. Le lendemain de l'arrivée de la Cour – c'était un vendredi, autrement dit, un jour maigre –, François Vatel, maître d'hôtel du prince et grand ordonnateur des réjouissances, devait régaler les innombrables convives de plats de poisson. Or, après avoir réceptionné un chargement de marée très insuffisant vers 4 heures du matin et attendu vainement d'autres arrivages jusque vers 8 heures, Vatel, convaincu de l'impossibilité de servir le dîner, se suicida dans sa chambre en se passant l'épée au travers du corps. À cet instant même, d'abondants chargements affluaient vers les cuisines du château, chargements qui permirent de garnir les tables du festin à l'heure voulue¹.

Alors que le côté spectaculaire du geste de Vatel le transformait, à partir du XIX^e siècle, en une sorte de fait d'arme de l'histoire culinaire de la France, son côté disproportionné en faisait parallèlement un objet d'étonnement et même de mystère. L'érudition, la littérature, le théâtre et finalement le cinéma ont voulu percer ou imaginer les véritables motifs du suicide de Vatel. Tout récemment, Dominique Michel a redit avec clarté ce que les sources permettent d'établir avec certitude : épuisé par une succession de nuits sans sommeil, tenaillé par le souci de l'excellence

1. Marie de Rabutin-Chantal, marquise de Sévigné, *Correspondance*, texte établi, présenté et annoté par Roger Duchêne, Paris, 1972-1978, 3 vol, t. I, p. 234-236.

et contaminé par une forme d'honneur nobiliaire², Vatel se suicida parce qu'il s'imagina que sa réputation ne pourrait survivre à l'affront qui se préparait³. Ainsi la question des causes de la mort du maître d'hôtel du Grand Condé, qui a fait couler tant d'encre, est-elle close, sauf à découvrir des documents inédits. Je voudrais, pour ma part, déplacer l'enquête vers l'amont en posant la question des causes du retard de la marée.

En effet, l'incident qui est à l'origine du suicide de Vatel n'a guère suscité d'intérêt jusqu'ici. Sans doute Mme de Sévigné en est-elle pour partie responsable : outre qu'elle ne fournit aucune information sur le retard de la marée, elle tresse si adroitement son récit et lui donne un tour si littéraire qu'on finit, presque inconsciemment, par prendre le retard de la marée pour un de ces coups du destin d'où sortent les grandes tragédies. Or, on n'interroge pas les coups du destin. Au demeurant, les esprits même les mieux prévenus contre l'habileté épistolaire de Mme de Sévigné ont pu être tentés d'assimiler le retard de la marée à un événement imprévisible. Il me semble, au contraire, que cet incident est révélateur des difficultés ordinaires de l'approvisionnement en marée, qui, au XVII^e siècle, constitue l'une des branches les plus périlleuses du ravitaillement alimentaire. Loin donc de prétendre révéler le fait singulier, qui, ce vendredi 24 avril 1671, provoqua un retard de plusieurs heures dans l'arrivée de la marée destinée au château de Chantilly, je vais tenter d'expliquer pourquoi, au début des années 1670, il pouvait être difficile d'assurer l'approvisionnement des grandes tables en poisson frais, même lorsque le maître d'hôtel, le commanditaire et le convive s'appelaient respectivement Vatel, Condé et Louis XIV.

Pour ce faire, je commencerai par m'interroger sur la manière dont Vatel prétendait se fournir en marée et sur le dispositif qu'il avait dû adopter en conséquence. Je tâcherai ensuite d'expliquer comment les opérations d'approvisionnement pouvaient prendre un retard important, avant même que la marchandise n'ait quitté les ports de pêche. Enfin, j'étudierai les difficultés propres à l'acheminement du poisson entre la façade maritime et la région de Chantilly.

Pour comprendre les difficultés logistiques auxquelles Vatel se trouva confronté, lorsque le prince lui confia la charge d'organiser les fêtes de Chantilly en l'honneur du roi, il faut revenir sur les conditions ordinaires d'approvisionnement d'une Maison telle que celle du prince de Condé.

Au XVII^e siècle, le ravitaillement quotidien des palais et hôtels aristocratiques était généralement assuré par des entrepreneurs appelés *pourvoyeurs*, qui s'engageaient, par contrat passé devant notaire, à fournir une série de produits donnés, durant un espace de temps fixé. Ces contrats, que les historiens qualifient de *marchés de pourvoyerie*, pouvaient porter sur tous les objets nécessaires à la vie quotidienne, du four-

2. Les contemporains ne manquèrent pas d'interpréter son geste comme une réaction d'honneur ou, du moins, comme une réaction mimant l'honneur nobiliaire, puisque, tout compatissants qu'ils fussent, Louis XIV et Condé n'octroyèrent à Vatel qu'un brevet d'honneur domestique, en admettant qu'il avait de « l'honneur en sa manière » (Mme de Sévigné, *op. cit.*).

3. Dominique Michel, *Vatel et la naissance de la gastronomie*, Paris, 1999, notamment p. 103-107.

rage à la chandelle, des denrées alimentaires au linge de maison⁴. Dans certains cas, les pourvoyeurs comptabilisaient tous les articles fournis et les facturaient à un prix fixé par avance dans le contrat, tandis que, dans d'autres, ils faisaient face à tous les besoins de la Maison contre une somme forfaitaire⁵. Or, dans tous les cas, les contrats étaient régis par des clauses particulières qui, d'une manière ou d'une autre, en limitaient strictement l'application, afin de mettre le pourvoyeur à l'abri des dépenses colossales que le mode de vie des grands seigneurs pouvait engendrer. Les fournisseurs se prémunissaient contre les déplacements du seigneur, soit à la guerre, soit en villégiature, qui obligeaient à modifier les circuits d'approvisionnement. Ainsi, le marché du duc d'Orléans, signé le 21 janvier 1670, précisait que dès l'instant où le prince s'établissait hors de Paris, le pourvoyeur était en droit d'exiger un supplément de rémunération, supplément fixé à 25 % dès que la limite de 28 lieues de distance était franchie⁶. De la même manière, les pourvoyeurs se protégeaient avec soin contre les festivités de grande ampleur, surtout s'ils avaient conclu un contrat sur une base forfaitaire. Ainsi, dans le marché de pourvoirie de la Maison de Condé, signé le 20 décembre 1669 et valant pour l'année 1670, le fournisseur avait fait préciser explicitement que le contrat excluait les festins que le prince pourrait offrir au roi ou aux membres de la famille royale.

Il ressort de ces préliminaires que, même sans connaître les clauses exactes du ou des marchés de pourvoirie en vigueur dans la Maison de Condé durant l'année 1671, il n'y a pas lieu de douter que les festivités de Chantilly, tant du fait de l'éloignement de Paris que du fait de la présence du roi et de toute sa Cour, suspendirent les formes contractuelles de ravitaillement. Cela explique pourquoi Vatel apparaît, sous le plume de Mme de Sévigné, comme le véritable maître d'œuvre de l'approvisionnement en marée en ce jour fatidique, rôle qui n'était pas ordinairement le sien. Contrairement à ce que l'on pourrait penser de prime abord, il n'aurait pas forcément été plus logique de confier la charge de ravitailler Chantilly au pourvoyeur habituel du prince, moyennant une rémunération exceptionnelle. En effet, les fournisseurs des grandes Maisons ne jouaient le plus souvent aucun rôle dans l'organisation des circuits d'approvisionnement. Ils se contentaient de se ravitailler sur les marchés ou dans les boutiques de la capitale, où ils tiraient profit de leur statut de très gros acheteurs pour obtenir des prix avantageux. C'est d'ailleurs pourquoi ils se prémunissaient contre tous les déplacements qui les éloignaient de Paris et de leurs interlocuteurs habituels. Dans le cas particulier du poisson frais, ils connaissaient même à peine les marchands, dans la mesure où, à la Halle de Paris, les tran-

4. Pierre Couperie, « Les marchés de pourvoirie : viandes et poissons chez les Grands au XVII^e siècle », *Pour une histoire de l'alimentation*, recueil de travaux présentés par Jean-Jacques Hémardinquer, *Cahiers des Annales*, 28, 1970, p. 241-253.

5. Pour s'en tenir à des exemples pris chez les princes de Condé, le marché de pourvoirie signé le 13 décembre 1620, sous Henri II, détaillait les prix de tous les aliments, au long d'une litanie qui mêlait la froide sécheresse de l'inventaire notarial et la séduction gourmande d'une recette de cuisine (Couperie, *op. cit.*, tableaux hors texte 1 à 4). En revanche, le marché de pourvoirie signé le 20 décembre 1669, sous Louis II, stipulait que le pourvoyeur fournirait, durant un an, l'alimentation, le linge de table et divers services pour une somme globale de 400 000 livres (Michel, *op. cit.*, p. 86).

6. Couperie, *op. cit.*, p. 242.

sactions de gros se faisaient aux enchères, par l'intermédiaire d'officiers publics, et non de gré à gré entre vendeurs et acheteurs⁷. En outre, les marchands de marée, qui étaient établis dans les ports, ne se déplaçaient pas tous en personne pour vendre à Paris : beaucoup laissaient cette tâche à des commis, des valets ou des voituriers⁸. Par conséquent, faute d'entretenir des liens personnels avec les marchands, les pourvoyeurs n'étaient pas des intermédiaires indispensables. Cette réalité commerciale, ajoutée à l'importance de l'enjeu représenté par la présence du roi, avait dû conduire Vatel à organiser lui-même l'approvisionnement en marée.

Le problème était particulièrement épineux. D'une part, Vatel ne pouvait compter sur la production du terroir dans lequel il travaillait : il apparaît en effet qu'il avait fait le choix, logique d'un point de vue gastronomique mais dangereux d'un point de vue logistique, de ne pas envisager un dîner, même de secours, construit autour du poisson d'eau douce, denrée que les étangs, voire les rivières, pouvaient fournir. D'autre part, Vatel ne pouvait recourir à la moindre forme de stockage : les difficultés de conservation du poisson de mer frais l'obligeaient à s'en remettre entièrement aux arrivages du matin même⁹, choix périlleux, là encore, au regard de la sécurité qu'offrait le poisson d'eau douce, qui pouvait être conservé dans des viviers jusqu'à l'heure de sa préparation. Vatel était donc privé de ressources locales et de réserves disponibles, situation unique dans la longue liste des denrées dont il pouvait avoir besoin. En d'autres termes, il était totalement dépendant de la fiabilité de son réseau d'approvisionnement.

Tout ce que nous savons du dispositif de Vatel tient dans cette phrase de Mme de Sévigné : « [Il] avoit envoyé à tous les ports de mer »¹⁰. Si l'on comprend bien le sens de cette formule elliptique, le maître d'hôtel avait dépêché des acheteurs dans les ports, acheteurs qui pouvaient être des domestiques de la Maison du prince ou, plus probablement, des marchands de marée, puisque Mme de Sévigné évoque un peu plus loin des *pourvoyeurs*¹¹. Quant à la formule *tous les ports de mer*, dont l'exagération est manifeste, elle doit être ramenée à de justes proportions. Seuls les ports de la Manche étaient en mesure de fournir à Chantilly du poisson de mer frais dans un délai qui n'excédât pas la durée de conservation de la denrée. Encore l'étendue de cette aire d'approvisionnement fluctuait-elle avec le climat et les saisons : plus les températures étaient élevées, plus la marée se corrompait vite et plus la distance entre les ports et le lieu de consommation devait être courte, avec pour conséquence de restreindre la portion de côte utile. À la fin du mois d'avril, qui est la période à

7. N[icolas] Delamare, *Traité de la police*, 3^e éd. augmentée, Paris, 1729, 4 vol, t. III, p. 338-339 et 380-381.

8. Pour une étude détaillée du ravitaillement de la capitale en marée, voir Reynald Abad, *Le grand marché. L'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, 2002, livre II, chap. I^{er}.

9. Dans la France du XVII^e siècle, la glace conservée dans les glaciers n'est jamais utilisée pour la conservation des aliments, comme l'atteste une source bien informée qui expose que, si en Italie et en Espagne, il est assez courant d'utiliser la glace pour conserver ou rafraîchir les fruits et légumes, « en France, nous en usons plus modérément, on se sert de la glace à rafraîchir seulement les boissons » (Pierre Barra, *L'usage de la glace, de la neige et du froid*, Lyon, 1676, p. 31).

10. Mme de Sévigné, *op. cit.*

11. *Ibid.*

laquelle se déroulèrent les fêtes de Chantilly, les environs de Paris ne pouvaient plus être ravitaillés que par les ports de Haute-Normandie, qui étaient tout de même au nombre d'une vingtaine. C'était bien plus qu'il n'en fallait pour satisfaire les besoins de Vatel, d'autant que ce dernier, par définition, n'avait pas à affronter la concurrence des pourvoyeurs de la Maison du roi, qui étaient ordinairement de très gros acheteurs¹². S'il y a tout lieu de douter que le maître d'hôtel avait dépêché des acheteurs dans la totalité des ports situés entre Seine et Somme, il est patent qu'il avait cherché à diversifier ses sources d'approvisionnement. Ce détail prouve que Vatel ne voulait pas s'en remettre à un seul port. Pour éclairer cette décision, plusieurs explications viennent à l'esprit. La première est que le volume de ses besoins était tel qu'un seul port, quel qu'il fût, n'aurait pu suffire à les satisfaire, hypothèse à vrai dire peu probable. Vatel avait nécessairement un acheteur à Dieppe, qui était alors le port de pêche le plus important de la Manche, capable à lui seul de suffire à la majeure partie de la consommation de Paris en marée¹³. La seconde explication, plus vraisemblable, était que Vatel avait cherché, en dispersant ses acheteurs, à se procurer des produits de nature différente. Certes, les ports de la Manche fournissaient tous les mêmes espèces de poisson ; toutefois, parce que tous n'employaient pas les mêmes techniques de pêche ni ne fréquentaient les mêmes parages, ils ne ramenaient pas exactement la même marée : d'un port à l'autre, les espèces n'étaient pas présentes dans les mêmes proportions, ni surtout réputées de la même qualité. À titre d'exemple, Vatel avait pu vouloir disposer d'un acheteur au bourg d'Ault, près de Saint-Valéry-sur-Somme, dont la marée passait pour être excellente, parce que pêchée sur les meilleurs fonds¹⁴. Enfin, la troisième explication, la plus probable et la plus intéressante pour notre propos, est que Vatel avait multiplié ses sources d'approvisionnement précisément parce qu'il redoutait que certains ports ne fussent pas en mesure de l'approvisionner dans les délais prévus.

Pour comprendre le retard qui pouvait affecter la chaîne d'approvisionnement, avant même que la marée eût quitté les ports, il faut prendre le temps de s'interroger sur les poissons qu'attendait Vatel et sur les méthodes de pêche susceptibles de les procurer. Il est évident que le maître d'hôtel avait composé des menus incluant les espèces les plus réputées. Sans doute avait-il demandé qu'on lui apportât ce qu'on pourrait trouver de saumons et de truites de mer, poissons qui passaient dans presque toutes les rivières normandes, petites ou grandes, se jetant dans la Manche, et qui relevaient du commerce de la marée, quoiqu'on en capturât beaucoup dans des pêcheries établies sur les cours d'eau. Toutefois, les prises étaient irrégulières et aléatoires, singulièrement au cours du mois d'avril, qui n'était pas, semble-t-il, une

12. Éric Dardel, *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII^e s., d'après les procès-verbaux de visite de l'inspecteur des Pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Paris, 1941, p. 70.

13. D'après un témoignage de Vauban datant de 1699, ce port était « la nourrisse de Paris pour les jours maigres par la prodigieuse quantité de marées qu'elle y envoie » (*L'intendance de Rouen en 1698*, édition critique par Gérard Hurpin, Paris, CTHS, 1984, p. 263).

14. Delamare, *op. cit.*, t. III, p. 293.

période propice à cette pêche. Vatel pouvait donc espérer disposer de quelques truites et saumons pour rehausser la beauté de ses tables, mais il ne pouvait en aucune manière compter sur ces espèces pour régaler la Cour. Par conséquent, sa demande devait porter principalement sur les variétés de poisson plats : peut-être la raie, sans doute le carrelet et la limande, à coup sûr la sole, le turbot et la barbue. Toutes ces espèces sédentaires faisaient l'objet d'une pêche très importante durant le mois d'avril, et ce pour deux raisons : premièrement, parce que ces variétés étaient bonnes et abondantes en cette saison ; deuxièmement, parce qu'à ce moment précis les bateaux et les équipages spécialisés dans la pêche des espèces migratoires étaient disponibles, puisque la saison du hareng était finie et que celle du maquereau n'avait pas encore commencé¹⁵.

Si la quantité de poissons plats pêchés à cette période de l'année ne pouvait qu'être importante, il fallait encore que les cargaisons fussent déchargées dans les ports au bon moment. En d'autres termes, les pêcheurs devaient rentrer au moment où les acheteurs, ceux de Vatel comme les autres, étaient désireux d'acheter. Cet intervalle de temps n'était pas très long, il durait tout au plus quelques heures, moins d'une demi-journée en tout cas. En effet, les marchands ne voulaient pas acheter trop tôt, car les problèmes de conservation exigeaient de disposer du poisson le plus frais possible. Mais, à partir d'une certaine heure, ils ne voulaient plus acheter non plus, car ils savaient que le temps nécessaire au déchargement, au conditionnement puis au transport du poisson ne permettrait plus de tenir les délais de livraison. Dans chaque port, les pêcheurs connaissaient parfaitement ces exigences : ils savaient, par exemple, que, pour espérer faire affaire avec les marchands qui approvisionnaient la Halle de Paris le vendredi à l'aube, il leur fallait rentrer à un moment donné, qui variait, selon les ports et les saisons, entre l'après-midi du mercredi et les premières heures du jeudi. Il n'est d'ailleurs pas interdit d'imaginer que, dans les ports de Haute-Normandie, les agents de Vatel avaient eu le temps de faire connaître à l'avance leurs intentions d'achat pour les festivités de Chantilly et que les pêcheurs avaient calculé à quel moment rentrer au port pour profiter de l'aubaine. Toutefois, il ne suffisait pas de connaître les exigences du commerce pour pouvoir les satisfaire. La capacité à regagner le port à un moment précis variait notablement avec le type de pêche pratiquée. On peut considérer, en simplifiant les choses, qu'il existait quatre grands modes de pêche des poissons plats, espèces qui vivent et donc se capturent sur le fond.

Le premier mode englobait toutes les formes de pêche riveraine¹⁶, qui se pratiquaient sur le rivage ou à proximité immédiate de celui-ci, le plus souvent sans bateau. Ainsi, il existait toutes sortes de dispositifs installés sur la grève à marée basse et destinés à piéger le poisson à marée haute, depuis les simples hameçons

15. La source la plus commode sur la pêche en Haute-Normandie est le traité de Duhamel du Monceau, écrit au XVIII^e siècle, mais dont les descriptions, sauf exception, valent aussi pour le XVII^e siècle : [Henri-Louis] Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches, et histoire des poissons qu'elles fournissent, tant pour la subsistance des hommes que pour plusieurs autres usages qui ont un rapport aux arts et au commerce*, Paris, 1769-1782, 4 t., t. I, section III, p. 58-62.

16. Duhamel du Monceau, *op. cit.*, t. I, sect. I, chap. II ; sect. II, chap. I à VI.

attachés à des lignes enfoncées dans le sol, jusqu'aux savants labyrinthes de filets tendus sur des piquets. Par ailleurs, les marins pêchaient beaucoup à pied, soit seuls, à l'aide d'engins variés, soit en groupe, à l'aide de grands filets qu'ils traînaient ensemble de la mer vers le rivage, parfois avec l'aide de chevaux.

Le deuxième mode de pêche était la pêche aux cordes¹⁷, pratiquée au large par des bateaux de faible tonnage. Elle consistait à tendre sur le fond de la mer des cordes de plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de mètres de long, auxquelles étaient rattachées des dizaines de lignes terminées par un ou plusieurs hameçons garnis d'appâts.

Le troisième mode de pêche était la pêche sédentaire pratiquée au large¹⁸, par des bateaux de moyen tonnage. Elle consistait à tendre sur le fond de très longs filets, maintenus à la verticale grâce à une savante association de lests et de flotteurs. Après l'immersion du filet, les bateaux restaient sur place et attendaient le moment opportun pour le remonter à bord. En règle générale, les équipages laissaient le filet au fond entre trente-six et quarante-huit heures.

Enfin, le quatrième mode de pêche était la pêche à la traîne au large¹⁹, pratiquée elle aussi par des bateaux de moyen tonnage. Grâce à un dispositif d'une infinie complexité, dans lequel notamment les voiles étaient descendues des mâts et déployées sous l'eau afin de tirer profit des mouvements de la marée, les bateaux traînaient sur le fond un filet vertical de très faible hauteur. Cette drague s'opérait par plage de trois heures toutes les six heures.

Parmi ces quatre modes de pêche, seule la pêche riveraine mettait les pêcheurs à l'abri de graves retards, d'autant plus que certains disposaient sur la grève de viviers d'eau de mer dans lesquels ils pouvaient garder les poissons en vie le plus longtemps possible. Mais la pêche riveraine fournissait des spécimens de taille limitée et surtout des volumes peu considérables. Les formes de pêche au large étaient donc indispensables, mais présentaient des risques particuliers. Celles qui se pratiquaient avec des filets étaient étroitement dépendantes des conditions météorologiques. Dans le cas de la pêche sédentaire, le maniement du filet, qui était une opération aussi pénible que difficile, ne pouvait s'effectuer que par mer calme. Or, comme il se passait deux à trois nuits entre l'immersion et la remontée du filet, il n'était pas rare de voir le gros temps s'installer dans l'intervalle. Dès lors, les marins devaient attendre des heures et parfois plus, avant de relever leur filet, différant d'autant leur retour au port. Dans le cas de la pêche à la traîne, l'opération en elle-même était bien plus courte, mais elle était si délicate qu'elle ne pouvait être réalisée que dans des condi-

17. Encore appelée pêche aux *haims*, c'est-à-dire aux hameçons (Duhamel du Monceau, *op. cit.*, t. I, sect. I, chap. III).

18. Connue le plus souvent sous le nom de pêche aux *folles*, du nom des filets les plus employés en Haute-Normandie, mais très semblable à la pêche aux *tramaux*, pratiqués avec d'autres filets dans l'amirauté de Fécamp (Duhamel du Monceau, *op. cit.*, t. I, sect. II, chap. VI).

19. Connue sous le nom de pêche à la *dreige*, du nom du filet utilisé (Duhamel du Monceau, *op. cit.*, t. I, sect. II, chap. VI). Du fait de ses conséquences destructrices sur les ressources halieutiques, la pêche à la dreige fit l'objet, à plusieurs reprises sous l'Ancien Régime, de règlements restrictifs. Au début du règne personnel de Louis XIV, régnait une relative tolérance à son égard, surtout si les prises étaient destinées aux pourvoyeurs du roi et des grands (Dardel, *op. cit.* p. 67-70).

tions de marée et de vent bien particulières, qu'il fallait parfois attendre de voir réunies. Plus généralement, toutes les pêches au large, qu'il s'agisse de pêche au filet ou de pêche aux cordes, présentaient l'inconvénient de se faire loin et parfois très loin des côtes normandes. En effet, nombre de bateaux partaient pêcher à proximité des côtes anglaises parce que le poisson y était réputé excellent, peut-être aussi parce que les ressources commençaient à s'épuiser sur les côtes françaises²⁰. L'éloignement des zones de pêche avait pour conséquence d'allonger le voyage de retour et surtout de rendre sa durée plus aléatoire. Dépendant exclusivement du régime des vents, les bateaux ne rentraient pas toujours dans les mêmes délais. Certains équipages pouvaient même décider, en cas de vents contraires rendant difficile le retour dans leur port de vente habituel, d'aller décharger et débiter leur poisson dans un autre port mieux situé.

En conséquence, du seul fait des conditions de pêche en Manche, les marchands de marée voyaient parfois arriver l'heure limite d'achat, sans avoir pu se ravitailler en quantité suffisante, tout simplement parce que certains bateaux n'étaient pas rentrés à temps. Dans le cas précis qui nous occupe, il est permis d'imaginer que, si retard il y eut, les acheteurs de Vatel n'eurent pas d'autre choix que d'acheter malgré tout, soit dans l'espoir de rattraper le retard au cours des opérations ultérieures, soit parce qu'il leur était impossible de ne rien expédier à Chantilly. Aussitôt après la vente, le poisson était transporté jusque dans la maison du port où résidait l'acheteur. Là, des femmes s'employaient à le laver à grandes eaux avant de l'emballer avec soin. Ces opérations, qui se pratiquaient quotidiennement dans le commerce de la marée, durent être exceptionnellement longues cette fois-là. En effet, si les poissons étaient en règle générale rangés dans des paniers, les plus beaux et les plus grands spécimens étaient placés dans des emballages individuels faits de paille longue et appelés *torquettes*²¹. Or, il est certain que les chargements destinés à Chantilly étaient constitués, pour l'essentiel, de ces poissons dits d'*élite*, nécessitant un conditionnement de luxe. Celui-ci avait pour vocation, d'une part, d'isoler les poissons les uns des autres, afin de ralentir le processus de corruption, et, d'autre part, de les protéger des cahots du transport, afin d'éviter leur déformation. Cela fait, la denrée était chargée, soit sur des animaux de bât, soit sur des fourgons, et le voyage lui-même commençait, sous la conduite de ceux qu'on appelait les *chasse-marée*.

Le transport du poisson frais jusqu'à Chantilly constituait une phase de l'approvisionnement tout aussi périlleuse et peut-être même plus périlleuse que la pêche elle-même. Divers incidents pouvaient ralentir la marche des chasse-marée : retards dans les relais, formalités au passage des péages, mauvaises rencontres sur les routes. Mais le problème principal demeurait sans aucun doute l'état du réseau routier.

Certes, le château n'était pas très éloigné de quelques-uns des principaux itinéraires de marée menant à la capitale. Chantilly était en effet à proximité immédiate de la

20. L'appauvrissement des ressources halieutiques le long des côtes françaises, du fait de la surpêche, est attesté dès le XVIII^e siècle.

21. Duhamel du Monceau, *op. cit.*, t. I, sect. III, chap. II.

grande route d'Amiens à Paris, sur laquelle circulaient les chargements en provenance de l'estuaire de la Somme et des ports environnants. Par ailleurs, un chemin transversal partant de cette même route et passant par Beauvais permettait de gagner Gournay-en-Bray, où l'on rejoignait l'un des grands axes qu'empruntaient les chargements venus de Dieppe et du pays de Caux²². Par sa position géographique, Chantilly aurait donc dû profiter de l'attention que la monarchie portait depuis toujours à l'approvisionnement de Paris en marée. Dès l'époque médiévale, les autorités s'étaient inquiétées de voir le ravitaillement ralenti par la faute de chemins impraticables. Et, depuis le milieu du XVI^e siècle, il existait des commissaires spécialement chargés de veiller à l'entretien des voies empruntées par les chasse-marée²³. Il s'agissait de simples particuliers, résidant dans les villages bordant les itinéraires principaux, auxquels le Parlement de Paris délivrait une commission donnant des pouvoirs étendus en matière de voirie. Pour le recrutement de ces voyers, la Cour souveraine s'en remettait aux chasse-marée, qui devaient vraisemblablement profiter de leurs séjours dans la capitale pour choisir ensemble des candidats et les présenter aux magistrats. Ce mode de désignation valait à ces commissaires de porter le titre d'*élus des poissonniers de la marée fraîche* ou, plus poétiquement, celui d'*élus de la mer*. Dans l'exercice de leur charge, ils pouvaient convoquer, par l'intermédiaire des curés et des marguilliers, les habitants vivant à proximité immédiate des tronçons endommagés et exiger d'eux des corvées pour les réparer. Il semble qu'ils pouvaient même lever des contributions en argent afin de financer leurs propres émoluments et ceux de leurs commis.

Divers actes du Parlement prouvent que cette organisation existait toujours au milieu du XVII^e siècle, même s'ils suggèrent aussi que son fonctionnement donnait lieu parfois à des abus²⁴. Par l'ordonnance de 1662, le Parlement s'efforçait d'y mettre bon ordre en rappelant les élus de la mer à leur devoir, en bornant leur rémunération et en exigeant d'eux des rapports réguliers sur les travaux, signés par des habitants des paroisses y ayant participé²⁵. Mais cette tentative de reprise en main fit long feu, puisque les élus de la mer disparurent purement et simplement au cours des années 1660. Les sources imprimées, qui sont formelles sur ce point, se montrent en revanche très évasives sur les circonstances de cette disparition. Le *Traité de la police* du commissaire Delamare se contente de préciser que la charge d'élu de la mer tomba en désuétude à la fin des années 1660²⁶, tandis que le *Dictionnaire universel de commerce* des Savary, apparemment mieux informé, affirme qu'on cessa d'élire des voyers, et donc de délivrer des commissions, très précisément en 1666, sans fournir toutefois aucun éclaircissement à propos des motifs de cette brutale interruption²⁷.

22. Voir les cartes de Cassini n° 1 (Paris), 2 (Beauvais), 3 (Amiens), 4 (Arras), 23 (Dieppe), 24 (Yvetot) et 25 (Rouen).

23. Delamare, *op. cit.*, t. III, p. 330-331.

24. Arrêt en date du 20 février 1654, commission en date du 22 octobre 1660 et ordonnance en date du 18 février 1662 (N. Delamare, *op. cit.*, t. III, p. 332 et 460-461).

25. Article XII de l'ordonnance en date du 18 février 1662 (N. Delamare, *op. cit.*, t. III, p. 460-461).

26. Delamare, *op. cit.*, t. III, p. 331.

27. Jacques Savary des Bruslons et Philémon-Louis Savary, *Dictionnaire universel de commerce*, Paris, 1741, 3 vol, article « Chasse-marée », t. II, col. 247.

La clé de cette énigme réside peut-être dans la politique de Colbert. Parmi les papiers du ministre, on trouve en effet des brouillons de lettres du début de l'année 1665 ou 1666 relatifs à un élu de la mer nommé Roquelin, établi non loin du Tréport et levant des taxes sur plusieurs paroisses pour l'entretien des chemins de marée²⁸. Il ressort de ces papiers que, non seulement Colbert estimait que cet individu levait des droits abusifs, mais qu'il ne reconnaissait même pas sa fonction. Le ministre parlait en effet du « prétendu Tiltre d'Esleu de mer » et prenait un ton soupçonneux lorsqu'il exposait que le nommé Roquelin « pretend[ait] estre en [devoir ?] de pourveoir a la reparation des chemins par lesquels passent les chasse maree ». La charge d'élu de la mer avait pourtant un fondement juridique ancien et incontestable, mais Colbert refusait, semble-t-il, de voir attribuer la moindre compétence sur la voirie à des commissaires investis par le Parlement. Alors que, en droit, les éventuels abus de l'élu de la mer auraient dû être jugés en vertu de l'ordonnance du Parlement de 1662, Colbert ignora superbement la Cour souveraine et, au terme de quelques péripéties juridiques, obtint un arrêt du Conseil du Roi condamnant définitivement le sieur Roquelin. Tout porte à croire qu'à cette occasion le ministre fit ce qu'il faut pour mettre définitivement un terme à la désignation d'élus de la mer. Quant au Parlement, il n'était guère en état à cette époque de protester contre ce genre d'atteinte à son autorité.

En fait, le principal souci de Colbert dans cette affaire avait été d'empêcher des particuliers de taxer ou de faire travailler les habitants à l'insu du gouvernement. À cet égard, la disparition des élus de la mer est à rattacher à la politique de rationalisation de la fiscalité conduite par Colbert, et aux efforts menés par ce dernier pour abattre tous les prélèvements jugés abusifs ou anarchiques. Bien des années plus tard, il fit d'ailleurs vérifier que plus aucun particulier ne se mêlait de faire réparer les chemins, rappelant avec force à l'intendant de Rouen qu'il fallait « empescher et punir sévèrement tout ce qui se lève indument sur les peuples et qui ne tourne pas au profit du roy »²⁹. La suppression des élus de la mer, survenue au milieu des années 1660, si elle était sans doute légitime du point de vue de l'État, se traduisit vraisemblablement par une détérioration du réseau emprunté par la marée. En effet, les intendants devaient, dans l'esprit de Colbert, se substituer aux élus et veiller à l'entretien de la voirie³⁰, mais on voit mal comment ces hommes, peu nombreux, écrasés de travail et sans personnel ou presque à cette époque, auraient pu exercer une surveillance comparable à celle des élus de la mer dispersés au long des chemins. Par conséquent, au début des années 1670, les routes de marée devaient être aussi mauvaises que pouvaient l'être les plus mauvaises routes d'Ancien Régime.

Des sources éparses de la fin du XVII^e siècle ou même du XVIII^e siècle décrivent ces chemins de marée défoncés, semés d'ornières sur des portions parfois très longues.

28. BNF, Mss, Mélanges de Colbert, vol. 135, f^{os} 551 et 552.

29. Lettre en date du 24 août 1679. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, publiés par Pierre Clément, Paris, 1861-1882, 7 t., un errata général et une table analytique en 10 vol., t. IV, vol. 6, p. 486.

30. Les intendants s'étaient vu confier la direction des travaux et les trésoriers de France la responsabilité de leur financement. *Dictionnaire du Grand Siècle*, sous la direction de François Bluche, Paris, 1990, article « Ponts et Chaussées », p. 1227-1229.

Leur mauvais état était comme aggravé par le fait que les chasse-marée, qui étaient attendus, à Chantilly comme ailleurs, vers 3 ou 4 heures du matin³¹, voyageaient pour partie de nuit et le plus souvent à bride abattue. Les accidents, qui n'étaient pas rares, étaient sources de retards importants, surtout lorsque les intempéries s'en mêlaient. Rien n'était pire évidemment que de fortes pluies : les portions de chemin qui étaient en terre se transformaient en bourbiers, dans lesquels les chevaux et les véhicules lourdement chargés s'enfonçaient profondément. Quelques sources gardent le souvenir de voituriers obligés de rassembler plus d'une dizaine de chevaux pour arracher leur fourgon à une ornière, ou contraints d'abandonner et de rouler par-dessus leurs chevaux de tête définitivement embourbés dans une fondrière³². Même si ces évocations spectaculaires ont sans doute quelque chose d'exceptionnel, il faut tout de même noter que les conditions de transport furent de toute évidence très mauvaises les jeudi 23 et vendredi 24 avril 1671, puisque la correspondance de Mme de Sévigné atteste que le beau temps qui s'installa sur Chantilly le jeudi succédait à « des pluies épouvantables »³³.

Au vu de cet aperçu sur les conditions d'approvisionnement en marée, le récit de Mme de Sévigné, faisant état d'un décalage de quatre heures entre la première livraison et le gros des arrivages, en ce matin du 24 avril 1671, ne doit plus étonner. La pêche au large, le retour vers les ports, l'emballage du poisson, le transport vers Chantilly, tout ou presque dans la chaîne d'approvisionnement en marée était prétexte à perdre du temps. De plus, diverses circonstances particulières peuvent avoir joué un rôle dans le retard fatal à Vatel : la qualité du poisson commandé a pu ralentir les opérations d'emballage ; la suppression des élus de la mer, quelques années plus tôt, a pu accentuer les faiblesses du réseau routier ; les pluies abondantes des jours précédents, enfin, ont pu ralentir la progression des chasse-marée.

Cette réalité matérielle, que nous reconstituons aujourd'hui avec peine, faute de sources abondantes et précises, était, de toute évidence, parfaitement connue de Vatel. Elle contribue à mieux faire comprendre pourquoi, même après avoir dépêché des acheteurs dans plusieurs ports, le maître d'hôtel pouvait se convaincre peu à peu que la marée n'arriverait jamais à temps. Si « sa tête s'échauffait », selon l'expression de Mme de Sévigné³⁴, ce n'est pas tant parce qu'il perdait la raison que parce que la raison lui rappelait, à chaque instant et de manière impitoyable, la fragilité de la construction sur laquelle reposait son honneur.

Reynald ABAD,
Université de Paris-Sorbonne.

31. Delamare, *op. cit.*, t. III, p. 338.

32. Jules Sion, *Les paysans de la Normandie orientale. Pays de Caux, Bray, Vexin normand, Vallée de la Seine*, Paris, 1909, p. 250.

33. Mme de Sévigné, *op. cit.*

34. *Ibid.*