

De Poissy à Paris, la longue marche des ruminants, vers 1850-1867

Nadine VIVIER

Membre de l'Académie d'agriculture de France, Professeur émérite des universités
31 boulevard Victor Hugo, 78100 Saint-Germain-en-Laye
viviernadine@orange.fr

Résumé : Le marché de Poissy fournissait la majorité du ravitaillement en viande de la capitale. Les bovins de Normandie, les ovins de l'Ouest et du Berry arrivaient « à pied ». Une fois vendus, ils s'acheminaient par la route vers l'abattoir de Paris, via Saint-Germain, Chatou, Nanterre. Cette longue marche était difficile pour ces bêtes fatiguées et assoiffées. Les conducteurs étaient souvent brutaux, ils prenaient en charge des troupeaux trop nombreux pour être surveillés correctement sur des parcours semés d'embûches : traversée de villes avec les encombrements et les risques d'accidents, traversée des forêts où les bêtes pouvaient s'égarer ou être la proie de voleurs. Les flux d'animaux, si abondants de 1850 à 1867, se réduisent brutalement à l'ouverture du marché et de l'abattoir de la Villette, desservis par le chemin de fer.

Mots-clés : marché de Poissy ; abattoirs de Paris ; circulation des animaux ; conducteurs de troupeaux ; brutalité ; bien-être animal.

From Poissy to Paris, the long march of slaughter animals, circa 1850- 1867. Abstract: The Poissy market provided most of the capital's meat supplies. Cattle from Normandy and sheep from western France and Berry arrived 'on foot'. Once sold, they walked to the Paris abattoirs, via Saint-Germain, Chatou and Nanterre. The journey was a long and arduous one for these tired and thirsty animals. The drivers were often rough; they took charge of herds that were too numerous to be properly supervised, on routes that were full of pitfalls: crossing towns with their traffic jams and the risk of accidents, crossing forests where the animals could get lost or fall prey to thieves. The flow of animals, so abundant between 1850 and 1867, was brutally reduced with the opening of the market and the abattoir at La Villette, served by the railway.

Keywords: Poissy market; Paris slaughterhouses; animal traffic; herdsmen; brutality; animal welfare.

Introduction

Approvisionner Paris en denrées alimentaires est un souci primordial pour tout gouvernement s'il veut éviter les mouvements populaires. Or la population parisienne est exigeante ; son niveau de vie est le plus élevé et elle mange plus de viandes qu'ailleurs en France. La consommation moyenne en France est déjà passée de 19 kg par habitant et par an en 1789 à 26 kg en 1850 (Baratay, 2011 : 31) ; Paris dépasse largement ce niveau, avec 66,5 kg/an/hab en 1862 (Leteux, 2010). Au XIXe siècle, comme au siècle précédent, l'apport des chairs mortes n'est que marginal ; ce sont des animaux sur pieds qui arrivent dans la capitale en

un temps où les transports ne sont pas faciles. Pourtant les arrivées de chairs mortes augmentent lentement, leur part est de 16 % du total de la viande consommée en 1866. Situons-nous au milieu du XIXe siècle, à l'apogée de cette présence des bestiaux sur les routes. Présentons d'abord le trajet entre le point de départ, le principal marché aux animaux de boucherie, celui de Poissy et le point d'arrivée à l'abattoir à Paris. Bien qu'il soit réglementé par la police, ce parcours de 23 km environ est semé d'embûches, difficile autant pour les hommes que pour les animaux.

Le point de départ : le marché de Poissy à son apogée, années 1860

Il n'existe plus de marché d'animaux de boucherie à Paris, excepté le marché aux veaux. Une dizaine de marchés aux bestiaux sont installés hors de la ville, dominés par les deux plus grands : ceux de Sceaux et de Poissy. Depuis un siècle, Poissy est devenu prépondérant. La raison essentielle de la

prospérité du marché de Poissy tient à sa situation géographique. En effet, les zones productrices sont principalement à l'ouest, et Poissy est donc sur la route vers Paris. La Normandie est la grande pourvoyeuse de bovins (Garnier, 1997). La Basse-Normandie accentue sa spécialisation herbagère :

le pays d'Auge, la campagne d'Alençon et le Cotentin. Le Limousin et la Marche envoient eux aussi des bœufs appréciés.

Ces animaux connaissent généralement trois étapes dans leur vie : ils voient le jour dans un pays naisseur, puis sont rapidement envoyés dans un pays d'usage où ils travaillent quelques années. Vers l'âge de cinq à six ans, ils sont mis à l'engraissement, c'est-à-dire 3 à 5 ans plus tôt qu'au siècle précédent. Les éleveurs ont tendance à les faire travailler moins longtemps car ils engraisent mieux que les bêtes plus âgées. Toutefois une polémique oppose ceux-là à ceux qui réprouvent ces viandes « jeunes » qui seraient moins nourrissantes. De même, la viande de bœuf est réputée plus savoureuse (Abad, 1998). C'est pourquoi les effectifs sont toujours déséquilibrés entre les bœufs et les vaches : au cours des années 1850 et 1860, les vaches ne représentent que 9 à 13 % des bovins adultes mises en vente à Poissy et leur prix au kilo de viande est toujours inférieur à celui des bœufs, d'environ 10 %. Une partie de ces vaches amenées sur les marchés sont destinées aux nourrisseurs qui les exploitent pour fournir le lait frais (Tableau 1). L'approvisionnement de Paris devant être abondant et de qualité, les meilleurs bestiaux sont vendus ici, à bon prix ; des champs de repos sont prévus autour de Poissy pour que les animaux puissent se détresser un ou deux jours avant la vente et l'abattage, afin que la viande soit moins dure.

Le marché de Poissy vend environ 700 veaux par semaine en 1860, complément des arrivages directs à Paris ; ce nombre diminue dès 1863 car le nouveau pavillon des Halles de Baltard reprend les activités du marché aux viandes des Prouvaires, spécialisé dans les veaux. Ces veaux, trop faibles pour marcher, sont entassés sur des charrettes, couchés et pattes liées ; mais leur traitement s'améliore légèrement au cours des années 1850 où ils sont debout dans la charrette. Les ovins viennent aussi de Basse-Normandie et du Haut-Maine au printemps ; puis ce sont les bêtes de la Beauce, la

Brie et du Berry qui arrivent en été. Ici encore les goûts privilégient les mâles dont la chair est réputée supérieure à celle des brebis. Les effectifs mis sur le marché vont croissant, atteignant en moyenne 7000 ventes hebdomadaires en 1851, 11 000 en 1858 et 15 000 en 1864-66. L'importance des ventes varie au cours de l'année. Elles s'arrêtent pendant le carême les boucheries sont fermées. Puis les quantités s'accroissent d'avril à août avant une forte consommation de septembre à décembre. Les chiffres de ventes d'octobre données en exemple dans le Tableau 1 représentent donc une période de forte consommation.

La renommée du marché de Poissy a encore grandi depuis qu'il est devenu, en 1843, le lieu du principal concours d'animaux de boucherie. Le ministre Cunin-Gridaine l'a créé dans sa volonté d'améliorer la production. Auguste Yvart, inspecteur général des écoles royales vétérinaires et des bergeries royales s'attache surtout à la conformation des bêtes : c'est un critère essentiel de sélection. En 1851 plus de 80 cultivateurs présentaient au concours 163 bœufs, 820 moutons, divisés en lots, 22 porcs et 23 veaux, (*Industriel*, 20 avril 1851). Le nombre des animaux exposés croît régulièrement, d'autant que viennent des animaux étrangers, anglais surtout. En 1865, le nombre de bœufs atteint 1863 et le journal d'écrire fièrement : « le concours général n'a cessé de progresser, de signaler les améliorations obtenues dans le perfectionnement des formes et dans l'engraissement des animaux présentés à l'examen du jury ». Cette cérémonie du concours général, présidée par le Ministre de l'Agriculture et du Commerce, attire une grande affluence de curieux. Et c'est ici qu'est sélectionné l'animal pour la cérémonie du Bœuf gras : il défile dans les rues de Paris, paré de fleurs et entouré de sacrificateurs déguisés en sauvages. Les autres villes s'offrent aussi leur fête du bœuf gras. Ceci montre que si la présence de troupeaux contrarie certains habitants par les nuisances olfactives et les saletés, le bœuf dans la ville a aussi une image positive, festive (AD78 - 2 O 196).

Tableau 1. Nombre de bêtes vendues le jeudi 4 octobre 1860 sur le marché de Poissy. Source : *L'Industriel de Saint-Germain*.

Types d'animaux	Nombre de bêtes		Prix (Francs/kg)
	mises sur le marché	vendues	
Bœufs	2 745	2 510	1,36
Vaches	380	380	1,26
Veaux	715	695	1,52
Moutons	13 285	12 482	1,68

Le point d'arrivée : les abattoirs de Paris

L'abattage des animaux se faisait traditionnellement par les bouchers, au fur et à mesure de leurs besoins, à côté de leur boutique, dans la rue. Le sang, les déchets souillaient la rue et allaient directement à la Seine ; la vue de ces saletés et leur odeur étaient de plus en plus mal acceptées. En 1810, Napoléon Ier décide d'interdire cette pratique pour assainir le centre-ville et d'imposer l'utilisation d'abattoirs installés en périphérie de la capitale. Ce sont les cinq abattoirs de Villejuif, de Grenelle, du Roule (avenue de Messine), de Montmartre et de Ménilmontant. Dans les décennies suivantes, la ville s'étend et atteint peu à peu toutes ces zones, ce qui signifie que les animaux finissent leur parcours dans les rues, ce qui déplaît fortement aux habitants (Leteux, 2013).

Jusqu'au marché de Poissy, les animaux sont arrivés à pied, par petites étapes : les bœufs peuvent faire 30 à 40 km par jour, les moutons plutôt 20 km. Ils sont conduits par leur propriétaire ou bien par ceux qu'il a embauchés pour cela. Ils veillent au

mieux sur les bêtes car leur bénéfice en dépend. Ils s'arrêtent dans des auberges qui détiennent de grandes prairies pour les accueillir. Ainsi l'aubergiste Godet installé près de Poissy a des champs dans plusieurs communes alentour. (Abad, 2002 : 287). Ces petites journées sont déjà une épreuve que tous ne peuvent supporter. Les bêtes malades peuvent être vendues en chemin, dans les marchés locaux. Mais ce n'est pas fini. Ayant eu à peine le temps de se reposer, elles doivent achever leur voyage vers Paris. Les itinéraires sont définis d'après l'ordonnance de police du 26 février 1844 sur la conduite des bestiaux (AM 4F3) : ils traversent la forêt puis la ville de Saint-Germain-en-Laye, Le Pecq et la forêt du Vésinet, ou bien le Port-Marly, les berges de la Seine, puis Nanterre et Neuilly pour entrer à Paris par la barrière du Roule (place des Ternes). Les bovins venant de Poissy sont acheminés majoritairement vers l'abattoir du Roule ou celui de Montmartre. Le gros des troupeaux part en convoi vers la capitale, encadré par un bouvier et des chiens (Figure 1).



Figure 1. Entrée des troupeaux à Paris, Gaston Guignard (autour de 1889), Musée Carnavalet, Paris, <https://www.parismuseescollections.paris.fr>, licence CC0.

Toutefois, tous les bestiaux ne vont pas directement à l'abattoir ; certains bouchers louent des pâtures car les arrivées de bêtes peuvent être irrégulières surtout dans le cas des moutons ; de plus, le boucher veut pouvoir conduire à l'abattoir au fur et à mesure de ses besoins, au cours de la semaine. Ceci explique que si le gros des troupeaux passe le jeudi sur l'itinéraire décrit, de moindres flux défilent les autres jours entre les étables et bergeries disséminées dans toute la périphérie de la capitale (AD78 - 2 O 196).

N'oublions pas les porcs, bien que ce texte soit centré sur les ruminants. Eux aussi viennent majoritairement de l'Ouest, du Haut-Maine. Ils arrivent par Rocquencourt le dimanche soir pour être mis en vente sur le marché de Saint-Germain-en-Laye qui traite chaque lundi matin entre 500 et 900 porcs, selon la saison (AM 4F1). En 1865, ils furent au total 46 806. Ils suivent le même trajet, passant par Nanterre où habitent beaucoup de charcutiers forains qui en retiennent au passage.

Les problèmes soulevés par le passage des cochons sont identiques à ceux des bœufs, avec toutefois une tolérance moindre, les habitants se plaignent plus de leurs odeurs et saletés (AM -1 i 9).

Le passage des troupeaux est émaillé d'incidents dont la trace se retrouve dans les faits divers des journaux locaux. Rares sont les incidents qui pourraient relever des tribunaux. Le journal *L'industriel de Saint-Germain* est la principale source du développement qui suit, il a été dépouillé pour ces années 1852-1870 : il rapporte sur le canton et un peu au-delà, donc sur une partie du parcours, périlleuse pour les bêtes et pour leurs meneurs, puisqu'elle traverse les forêts. Toutefois les faits divers concernant les animaux, nombreux dans les années 1850, deviennent rares dans les années 1860. Les troupeaux ne posent-ils plus de problèmes ou plutôt le journal se désintéresse des bêtes pour tourner ses regards vers les nouvelles activités industrielles.

L'impéritie des meneurs de troupeaux

Les animaux sont arrivés à Poissy par petites journées. On a pris soin d'eux pour en tirer le meilleur prix. Pourtant ils sont déjà bien fatigués, surtout ceux qui viennent du Limousin (400 km) et n'ont pas eu le temps suffisant pour se restaurer sur les prairies humides de Poissy et ses alentours. Cette fatigue est-elle uniquement due au parcours de 150 km pour ceux qui viennent du pays d'Auge ? Une partie des bestiaux n'a pu supporter cette épreuve, certains ont été vendus en route, d'autres sont morts d'épuisement. La rumeur en accuse les conducteurs des bêtes, ce dont le journal le *Courrier de Poissy* se fait l'écho lors d'un incident. « Tout le monde dans Poissy connaît la brutalité avec laquelle les conducteurs de troupeaux de moutons et bandes de bœufs traitent ces pauvres bêtes. » Un éleveur normand a envoyé « une bande de bœufs magnifiques, sous la conduite d'un de ses employés ». Il arrive peu après eux et constate que ses bêtes sont harassées et assommées de coups de bâtons. Furieux, il comprend que leur valeur sera dépréciée sur le marché et il gratifie le conducteur d'une grêle de coups de manche de son fouet. Et le journaliste de conclure : « Il y a cependant la loi Grammont et ce serait là le cas ou jamais de l'appliquer sévèrement à ces hommes qui se font un mérite d'être plus féroces encore que leurs chiens. » (22 octobre 1859).

Si certains employés des éleveurs sont brutaux, alors qu'il en va de la valeur du bétail, et qu'ils n'ont eu qu'un nombre limité de bêtes à surveiller,

que dire de ceux auxquels les bouchers confient les bêtes achetées pour les amener à l'abattoir à Paris au terme d'un trajet de 23 km. Comme ils sont faiblement rétribués, ils prennent souvent de gros troupeaux, achetés par plusieurs bouchers. Des chiens les suivent. On voit bien que l'encadrement est nettement insuffisant. Quand s'y ajoute l'inexpérience, comme dans ce cas du 20 février 1852, le résultat est catastrophique. Le conducteur d'un troupeau de 200 moutons, au lieu de suivre la grande route qui descend de Saint-Germain au Pecq, est passé par la ruelle du raidillon au Pecq pendant la nuit. Les animaux, poussés par les chiens, ont voulu passer tous à la fois, 36 furent étouffés par cette pression. Effrayé, le conducteur s'est enfui et 135 bêtes ont été recueillies par les aubergistes sur la route, donc il en manque 29 d'entre elles qui se sont égarées dans la campagne ! Ces gros troupeaux créent inévitablement des embarras de circulation qui ralentissent, affolent et fatiguent les bestiaux, mécontentent les habitants.

La situation est identique à Londres où des lois, en 1822 puis 1833, voulaient lutter contre les maltraitances pour protéger le public autant que les bêtes. Des officiers de police sont présents sur le grand marché de Smithfield à Londres pour prévenir et dissuader les actes de brutalité et arrêter les auteurs de pratiques cruelles (Velten, 2013 : 23-25). En France, la loi Grammont du 2 juillet 1850 a sensibilisé toute la population aux maltraitances animales. « Seront punis d'une amende de cinq à

quinze francs, et pourront l'être d'un à cinq jours de prison, ceux qui auront exercé publiquement et abusivement des mauvais traitements envers les animaux domestiques ». Ces maltraitements dégradent leur valeur économique et surtout elles donnent un spectacle navrant. Le but de la loi est donc autant de protéger les bêtes que de moraliser et apaiser la violence des peuples (Traïni, 2010).

On comprend que la qualité du conducteur des animaux soit un souci des éleveurs. La société protectrice des animaux qui existe en France depuis 1845 crée une médaille pour les conducteurs qu'elle décerne lors du concours de Poissy. Le 30 mai 1855, ce sont deux conducteurs de Poissy qui reçoivent une médaille, l'une d'argent et l'autre de bronze, et deux bouviers obtiennent une mention honorable.

La souffrance des bêtes

Ce dernier trajet de Poissy à Paris doit être le plus épuisant : peu de pause et surtout manque d'abreuvoirs. Boire dans la Seine qui est traversée trois fois est réglementé, l'accès est limité dans la journée. Les routes elles-mêmes sont souvent en piteux état puisque se concentre ici tout le trafic. La route 190 est défoncée entre Chambourcy et Saint-Germain en 1854 où il est constaté qu'il faudrait passer à une chaussée d'empierrement. Dans la ville de Saint-Germain, la rue de Paris souffre aussi du passage des animaux ; la dépression des pavés se transforme en cloaques lorsqu'arrivent les grandes pluies ou le dégel (AD78- 2 S 491).

Lorsque les routes sont glacées et glissantes, les accidents se multiplient et peuvent être graves. Ce fut le cas le 1^{er} février 1855 pour un troupeau traversant la forêt entre Poissy et Saint Germain. « Le troupeau marchait difficilement et se tenait avec peine sur le sol glacé quand un des animaux vint à glisser et tomba si malheureusement, qu'il se trouvait comme écartelé, les quatre jambes étendues sur le sol, à droite et à gauche de lui ; l'aiguillon et les jurements du bouvier, assisté de son compagnon à gros poil, ne purent faire relever le pauvre bœuf, probablement grièvement blessé. » Cependant le bouvier David n'en continua pas moins sa route vers Neuilly. Des passants le voient, s'inquiètent qu'il puisse mourir de froid, et ce n'est que deux jours plus tard, le samedi 3 février que « la malheureuse bête fut enlevée sur une charrette, conduite à Neuilly chez le sieur Camus, boucher qui, après l'avoir achetée à un herbager de la Mayenne, en avait confié la conduite au bouvier David. » Le ton utilisé par le journaliste est plein de compassion pour l'animal. La maltraitance des bêtes n'est plus tolérable et c'est pour le démontrer que ce fait divers est relaté. Le bouvier est condamné à 10 francs d'amende en application de la loi Grammont du 2 juillet 1850.

Le nombre trop élevé d'animaux explique le défaut de surveillance, tant dans les rues étroites de la ville

que dans la forêt. Les bouviers ont la tâche difficile d'encadrer des bêtes qui sont sorties de leur environnement et ne reconnaissent pas le meneur. De plus, les bêtes sont tentées de s'écarter pour chercher de la nourriture.

Un fait divers, assez drôle, montre la souffrance et la faim des bêtes. Un grand bœuf entre dans la boutique d'une fruitière de la rue de Paris, à Saint Germain. « à en juger par ses pieds meurtris et sanglants, [il] espérait trouver repos et nourriture dans la boutique où s'offraient à ses regards de vertes salades et des choux attrayants. Le bouvier négligent, accouru un peu tard, a pu faire ressortir le voyageur cornu sans qu'il ait causé d'accident et commis de dégâts. Si nous avons constaté ce fait, c'est qu'il se reproduit assez souvent pour appeler l'attention sévère des agents de l'autorité sur la négligence des bouviers qui, à la traversée de la ville, restent à l'arrière de leur troupeau et laissent leurs animaux suivre les trottoirs où leur présence pourrait souvent causer de sérieux accidents » (10 mai 1856).

Parfois l'escapade dure plus longtemps. « Samedi dernier les habitants de la place du Château, ont été vers trois heures du soir, mis en émoi par les évolutions furibondes d'un bœuf irrité, dit-on, par suite des mauvais traitements de son conducteur. Cet animal qui, en traversant la forêt par la route de Poissy, s'était séparé de sa bande, avait erré pendant deux jours dans les fonds de la forêt, et on le ramenait des environs de Maisons, pour le reconduire chez un boucher de la Villette, lorsqu'arrivé sur la place du Château, il s'est mis, dans un paroxysme de colère, à charger son conducteur et tous ceux qui faisaient mine de vouloir s'en emparer ». Les habitants tentent de l'abattre ; le bœuf se dérobe à toute poursuite en fuyant vers la route de Versailles. Son bouvier réussit à l'abattre au Port-Marly (30 août 1856).

Un dur métier, de nombreux vols

Les troupeaux sont aussi l'objet de convoitises de la part de voleurs, quand ce ne sont pas les conducteurs eux-mêmes qui s'attaquent à ceux qui viennent de vendre et empocher de belles sommes. Un cultivateur qui venait d'être payé de 150 francs est assassiné sur la route entre Nanterre et Chatou. Les soupçons portent sur deux conducteurs de moutons et un garçon bouvier qui avait momentanément abandonné sur la route sa bande de bœufs et qui a dû passer plusieurs heures à Nanterre à leur recherche, quelques-uns ayant gravi le versant du Mont-Valérien.

Pendant la période estivale, le trajet de nuit est préférable pour éviter les chaleurs accablantes qui épuisent les animaux assoiffés, en particulier les moutons sous leur toison. Mais la nuit est aussi propice aux malfaiteurs. Les vols fréquents touchent avant tout les moutons, plus faciles à enlever discrètement. Les convois comptent de 300

à 800 bêtes, ils occupent donc un long espace sur les routes, et le conducteur, ici encore, ne peut exercer qu'une surveillance imparfaite.

« Depuis quelques temps une bande de voleurs exploitait les troupeaux de moutons qui, revenant de Poissy, se dirigeaient sur Paris, et c'était la forêt du Vésinet qu'ils avaient choisie comme le lieu le plus convenable pour exercer leur industrie. L'un d'eux, accompagné de quelques moutons bien et dûment achetés, les conduisait tranquillement, tandis que plusieurs complices, couchés dans les fossés, profitaient du passage d'un autre troupeau pour saisir par les pattes les moutons qui se trouvaient le plus à leur portée, les marquer rapidement avec de la craie rouge et les pousser au milieu de leur petite bande, qui arrivait ainsi à Paris considérablement augmentée » (20 novembre 1851).

Le transfert à La Villette en 1867

En 1859, est décidée la construction, en limite de la ville de Paris, des abattoirs et du marché à bestiaux de la Villette, ainsi que celle de Vaugirard ; ils ouvrent en 1867. Ils remplacent les cinq abattoirs englobés maintenant dans la zone urbaine, qui sont rapidement détruits. Les nouveaux abattoirs de la Villette couvrent 39 ha. A côté, est installé un grand marché aux animaux de boucherie. Ceux-ci arrivent par la gare de Paris-Bestiaux, inaugurée au même moment (Leteux, 2010). Les flux d'animaux sur les routes diminuent, pour autant, ils ne s'arrêtent pas brusquement. En fait, il s'agit d'un processus commencé avec les dessertes de gares par les chemins de fer. Dès 1843, des éleveurs utilisent le train Rouen-Paris. Ils devraient être tentés par ce moyen de transport car les bêtes arrivent plus fraîches et leur viande doit être meilleure, malgré tout certains redoutent le confinement dans les wagons, propice à la contagion de maladies. Mais les compagnies ferroviaires ne font pas assez d'efforts envers les éleveurs qui se plaignent du manque de ponctualité et de la lenteur des trains, le marché devant être réactif aux cours et à la demande. La politique tarifaire des compagnies est trop complexe et incompréhensible pour les usagers (Leteu, 2010).

C'est pourquoi la présence d'animaux de boucherie sur les routes ne diminue que lentement. Pour preuve, un arrêté municipal de Saint-Germain en 1876 régleme la présence des chiens dans la ville, ils doivent être muselés, surtout par crainte de la rage. En sont exceptés les chiens de bouviers, et conducteurs de troupeaux (Almanach, 1876 : 56).

Tandis que le marché de Sceaux est totalement fermé dès 1867, celui de Poissy subsiste mais réduit à l'approvisionnement local. Les chiffres des animaux vendus en janvier 1869 le montrent : 494 bœufs, 15 vaches, 219 veaux et 1200 moutons. Poissy a même perdu le concours des animaux gras qui est transféré à la Villette par l'arrêté du 2 mars 1868. Et l'examen des bœufs gras destinés à figurer dans les cortèges du carnaval a lieu au marché de la Villette dès 1868.

Pour assainir le centre-ville, des abattoirs sont construits dans d'autres communes. Saint-Germain décide la construction en 1852 et l'inaugure en 1856 (AM – 4F3). Les bouchers conduisent tous les animaux à l'abattoir, selon un itinéraire défini, entrant par la barrière de Pologne, c'est-à-dire la porte ouest de la ville, venant directement de Poissy, afin de limiter au maximum la circulation d'animaux de boucherie en centre-ville.

Conclusion

Les conditions de ce trajet des animaux de boucherie de Poissy à Paris au cours des années 1850-1870 reflètent l'évolution économique et sociale du pays. Ces années sont celles de l'apogée de cette circulation à pied. Le chemin de fer commence à alléger les flux sur les routes mais la demande parisienne continue à augmenter. Cet itinéraire si fréquenté entre Poissy et Paris présentait trop d'inconvénients : embarras de la circulation et accidents, craintes pour l'hygiène. L'ordre public est primordial mais peu à peu, s'imposent les soucis de l'hygiène, celle des

bestiaux et celle de la ville. Ces inquiétudes relèvent d'abord du domaine économique plus que social. Mais l'opinion publique citadine exerce une pression croissante pour obtenir la propreté des rues. Elle devient très sensible aux bruits, aux odeurs et à tous les aspects du spectacle de la mort. Enfin, la souffrance des bestiaux émeut les habitants qui en accusent les meneurs de troupeaux. Leur tâche ardue, risquée et peu payée, disparaît progressivement. Le commerce de la viande opère à la fin du XIXe siècle un changement majeur.

Références

Archives

Archives départementales (AD78) des Yvelines : 2S 491 voirie, route nationale 190 ; 7 M 197 abattoir de Saint Germain ; 2 O 196 marché aux bestiaux de Poissy.

Almanach de Saint-Germain, 1876, p. 56 (archives en ligne des AD 78).

Archives municipales de Saint Germain-en-Laye : 1 i 9 enlèvement des boues, 1852-1856 ; 4F1, marché aux porcs ; 4F3 Abattoir.

L'Industriel de Saint-Germain, journal hebdomadaire, dépouillé de 1851 à 1870.

Bibliographie

Abad, R. (2002) *Le grand marché : l'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*. Paris, Fayard, 1030 p.

Baratay, E (2011) *Bêtes de somme : des animaux au service des hommes*. Paris, Éditions Points, 125 p.

Garnier, B. (1997) Les marchés aux bestiaux : Paris et sa banlieue. *Cahiers d'histoire* [En ligne], 42-3.

Leteux, S. (2010) L'impact des transports ferroviaires sur la filière de la viande et la consommation carnée à Paris, (1850-1920). *Revue d'histoire des chemins de fer* 41, 189-203

Leteux, S. (2013) Les nuisances dans la ville, le cas des abattoirs parisiens, du XVIIIe au début du XXe siècle. *Bulletin de la société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France*, 123-140.

Traïni, C. (2010) *La cause animale : essai de sociologie historique (1820-1980)*. Paris, PUF, 233 p.

Velten, H. (2013) *Beastly London: a History of Animals in the city*. London, Reaktion Books, 288 p.



Paysage avec troupeau, Charles Jacque (1872), Musée de l'Ermitage, Saint-Pétersbourg, domaine public.