

L'Association Normande d'Ethnographie et d'Art populaire « Le Vieux Honfleur » BP 60082 – 14600 Honfleur cedex

Pêche et pêcheurs d'Honfleur (1820–1920)

Auteur : Pascal Lelièvre Mise en ligne le 16 août 2014

Publié dans le catalogue de l'exposition du Musée Eugène Boudin Juillet-août 2006

Les « peintres de l'estuaire », en particulier ceux dont les attaches honfleuraises étaient les plus fortes, Louis Alexandre Dubourg, Léon Leclerc ou Henri de Saint-Delis ont laissé de nombreuses œuvres et études représentant des scènes saisies sur les quais du port de pêche, sur la grève, dans l'estuaire de la Seine ou encore dans le chenal d'accès au port au moment de la marée. Leur connaissance de la vie maritime, l'acuité de leur regard et leur virtuosité technique, au delà des qualités esthétiques de leur production, fournissent des renseignements extrêmement précis sur le travail des marins pêcheurs, les caractéristiques de leurs embarcations et l'art de la navigation à voile.

Toutes les scènes exposées composent un tableau vivant du monde la pêche à Honfleur entre le Second Empire et la Seconde Guerre mondiale, témoignage irremplaçable pour l'analyse ethnographique de ce milieu social et économique. Mais ces œuvres, comme les objets caractéristiques de ce type d'activité, qui ont pu être conservés, ne permettent pas de saisir facilement les évolutions et encore moins de les expliquer. Or, elles ne reflètent qu'un moment d'une histoire multiséculaire. Permanences et innovations se mêlent à chaque période dans des proportions qu'il faut déterminer avec d'autres sources d'information, archives de l'administration ou témoignages de contemporains. Mais il est des temps d'accélération de l'histoire qui se marquent par la part plus importante des innovations. La période considérée en fait partie. Elle est d'autant plus importante qu'elle nourrit encore aujourd'hui notre représentation de ce que nous appelons la pêche traditionnelle à laquelle nous associons le port de Honfleur.

Les structures de la pêche et son évolution de 1850 à 1914.

En dépit de son identité fortement connotée par la pêche, Honfleur n'est plus dans la deuxième moitié du XIX^e siècle un port important pour ce type d'activité. La pêche n'y occupe qu'une faible part de la population active, de 7 à 9% selon les années. Ainsi l'effectif s'établit-il probablement autour de 250 pêcheurs vers 1851. La tendance semble à la baisse des effectifs au cours de la période. Ceux-ci sont ramenés à moins de 200 en 1914, mais il faut compter avec la variabilité des chiffres d'une saison à l'autre car il est fréquent que les matelots qui ne trouvent pas d'embauche ou les petits patrons qui abandonnent momentanément leurs barques, s'emploient sur les quais au déchargement des navires, travail qui leur procure un

salaire plus rémunérateur. Il faut ajouter à ces marins pêcheurs, une cinquantaine de femmes qui pratiquent la cueillette des moules sur le banc du ratier.

Honfleur reste à l'écart du mouvement d'industrialisation de la pêche que l'on observe dans les grands ports. Il devient un port de pêche artisanale, ce qui signifie non seulement l'abandon définitif de la grande pêche à la morue qui avait fortement animé l'économie portuaire avant la Révolution Française et placé Honfleur aux premiers rangs des ports de pêche du royaume, mais aussi une faible représentation de la pêche hauturière pratiquée par quelques grandes barques pontées. La flottille honfleuraise destinée à une pêche côtière, c'est à dire avec des « sorties » correspondant à la durée d'une marée et des lieux de pêche situés au large des côtes, juste au delà de la limite des trois milles, comprend un nombre de plus en plus grand de petites unités. Alors que 34% avaient moins de 5 tonneaux en 1851, cette proportion est portée à 66% en 1911. 32% des unités jaugeaient plus de 15 tonneaux en 1851 ; cette catégorie disparaît au début du XX^e siècle. Au total le tonnage moyen de la flottille passe de 10 tonneaux à 5 tonneaux au cours du demi-siècle. Cette évolution des structures s'inscrit dans un mouvement de baisse du nombre des embarcations armées pour la pêche : on en comptait 230 en 1851 et seulement 148 en 1911.

Le mode de faire valoir des unités de pêche évolue. Le nombre de patrons pêcheurs diminue au profit de petits armateurs (propriétaires non navigants). Certains peuvent posséder plusieurs unités. La rémunération se fait à la part selon une clé de répartition qui dépend à la fois de la taille du navire, de son équipement et du propriétaire. Dans une lettre adressée au maire en 1861¹ le commissaire de l'administration maritime donne les indications suivantes : « Du produit brut on déduit les frais communs, c'est à dire les frais de luminaire, la valeur du suif pour le graissage, celle des débardeurs –souvent des « débarqueuses »- nécessaires à l'enlèvement du poisson, les frais de transport du poisson du bateau au lieu de vente ainsi que les frais d'échorage. Le bateau reçoit six parts, le patron 2, chaque homme 1 et le mousse une demi part. L'équipage doit pourvoir lui-même à sa nourriture. Il fait état aussi d'une pratique qu'on dénomme localement « rabillage » qui consiste en échange de la fourniture par les matelots de leur nourriture et du charbon nécessaire pour la cuisson des aliments, à les autoriser à prélever sur les captures certaines espèces, en particulier le tout petit poisson et les huîtres, ce qui constitue selon le commissaire un abus contre lequel l'administration ne cesse de s'élever². Ce mode de répartition concernait probablement les grandes unités de pêche qui partaient en mer pour plusieurs jours. Honfleur étant de moins en moins concerné par ce type de pêche à la fin du siècle. La structure de la rémunération tend à s'établir pour les bateaux plus modestes, ceux qui embarquent qui ou six matelots, autour de la règle suivante, dans le cas d'une unité possédée par un armateur : 2 parts pour ce dernier (dont une destinée au bateau proprement dit), une pour le patron, une demi part pour le matelot; le novice en reçoit 1/3 et le mousse 1/4. Enfin, sur les plus petites embarcations, telles que les chaloupes, l'équipage se réduit à deux personnes et le gain est partagé selon la règle des trois tiers : une pour le bateau, une pour le patron et la dernière pour le matelot.

Honfleur reste fidèle à la voile jusqu'à la Première Guerre Mondiale. Les embarcations appartiennent à quelques types qui s'individualisent à la fois par la forme de leur coque, leur tonnage et leur gréement. La part relative de chaque type a

¹ Archives municipales F II 159

² En raison de l'encouragement que cette pratique constitue pour la capture de tout petits poissons, mettant ainsi en péril la reproduction des espèces.

évolué au cours de la période, de même que les caractères de chacun d'entre eux. Ainsi, la platte « de Villerville » forme-t-elle environ le quart de la flottille en 1882. C'est une embarcation entièrement pontée, à arrière rond et carène assez plate, grée en flambart*, de 10 à 15 m de long, jaugeant environ dix tonneaux. La platte subit une double évolution : celui du nombre des unités, qui croit jusqu'au début des années 1880 puis régresse jusqu'à disparaître au début du XX^e siècle, et celui du gréement* : au gréement de flambart se substitue progressivement le gréement de goélette*. Proches des plattes, les culs pointus, nom lié à la forme de l'arrière du bateau, sont plus caractéristiques du port d'Honfleur avec un tirant d'eau plus élevé que les plattes conçues au départ pour être halées sur la grève (Villerville ne disposant pas d'un véritable port). La chaloupe³ jaugeant de 2 à 5 tonneaux devient l'embarcation la plus représentative de la flottille Honfleuraise de la Belle Époque. C'est un simple canot à cul carré, aux lignes proches d'une embarcation de navires. Elle mesure environ 5 mètres de long et de 2 à 2,5 m de large. Elle dispose de trois bancs dont celui au mât tenu par deux haubans* latéraux mais pas d'étai*. D'abord grées au tiers, les chaloupes l'ont été ensuite en sloup ou cotre, c'est à dire avec une grande voile aurique* à corne*, une trinquette* et un foc* ; ce mode de gréement devient aussi le plus fréquent pour les barques et demi barques, autre type présent dans le port. Les barques chalutières, bateaux pontés de 15 à 20 mètres, dont le mât culmine à 18 m de hauteur constituent les plus belles unités du port au début du XX^e siècle mais ces dernières sont peu nombreuses. La plus grande part de ces bateaux sont construits et entretenus dans les chantiers navals du port qui ont progressivement abandonnés leur autre fabrication traditionnelle, celle des navires de commerce. Toutes les unités doivent porter sur la poupe leur nom et celui de leur port d'attache et sur les deux côtés de la proue les deux lettres initiales HO ainsi que leur numéro d'inscription.

Les activités et les jours

Les mois d'hiver sont les « mois noirs » en raison des intempéries, même si les chaloupes peuvent tenter quelques sorties vers Berville pour pêcher le bouquetin ou le sprat. Les barques « les plus marines » s'aventurent même au large de Villerville pour traquer la morue, le turbot et le chien de mer. Avec le printemps commence la saison de la crevette et du maquereau.

L'été est « la saison dorée ». La pêche à la crevette bat son plein. Les chaluts ramènent des raies gigantesques, des vives et des bars.

En octobre arrive le hareng. A partir de novembre la pêche diminue doucement. Les barques crevettières ont encore quelques semaines devant elles et l'on pêche le sprat en compagnie des Bretons.

La pêche à la crevette est l'une des spécialités du port qui le situe en bonne place pour ce type de capture, avec une centaine de tonnes rapportées chaque année. Elle devient une des activités les plus lucratives parce qu'elle correspond à la demande touristique qui ne cesse de progresser. La pêche se pratique principalement dans l'estuaire et la baie de Seine, sur les bancs de sable ou en les longeant. Ce sont ceux de la « blanquette » et d'Anfard au nord, celui du placard au sud, au large de Villerville. La pêche à la crevette se pratique avec un chalut à perche que le voilier remorque sur le côté. La perche, parfois aussi longue que le bateau, maintient l'ouverture des poches de filet et grâce aux deux patins dont elle

³ François Renaud, Bateau de Normandie

est dotée, glisse sur le fond à la manière des lames de traîneau. Quand le trait est terminé, le voilier fait demi-tour et l'équipage remonte le chalut par l'avant. Cette pêche s'effectue de préférence la nuit. On capture autant de poissons que de crevettes. Après le triage, les crevettes sont stockées dans des *réserveux*, sorte de boîte en bois d'environ 2 m de long et de 45 cm de large avec une ouverture à charnière. Chaque *réserveux* ne pouvant contenir qu'environ 25 kg et chaque bateau ne pouvant tirer que quatre ou cinq *réserveux* - au delà ils s'entrechoquent et se brisent - une *marée* ne permet de rapporter qu'une centaine de kg de crevettes.

Pour la marée, le pêcheur revêt ses « hardes de mer », vêtements adaptés à la vie à bord, exposée aux vents, parfois très froids, et aux embruns. Les vêtements comportent des variantes. A ses pieds, selon ses moyens, des bottes de cuir ou de simples sabots ; le bas des jambes est alors protégé par un manchon de toile cirée qui monte jusqu'aux genoux (« les choucanes »). C'est la toile à voile imprégnée d'huile de lin (toile cirée) qui est à la base de toutes les pièces de vêtement (les cirés en caoutchouc sont introduits tardivement), le pantalon ou la culotte bouffante (braie), le survêtement ou la vareuse qui enveloppe le corps, le suroît pour couvrir la tête. Il n'y a pas de cabane à bord des petites unités de pêche : la barre est franche. Quand il fait froid et qu'il n'est pas requis au banc de quart, le marin se réchauffe dans la cale auprès d'un poêle à charbon (souvent du boulet remonté dans les filets...)

Même si les patron-pêcheurs ont leurs spécialités, la plupart pratiquent, en fonction des saisons, tous les « métiers » c'est à dire les différents types de pêche auxquels sont attachées des techniques de capture spécifiques : le diable pour l'éperlan, les lignes, le chalut avec des maillages variables selon les espèces recherchées, le trémail.

Depuis 1853, *Le règlement sur la police de la pêche maritime* régit de manière très stricte l'usage des différents filets, engins et instruments de pêche avec pour chaque quartier, dont celui de Honfleur, des dispositions spécifiques. Le souci est d'abord de préserver de la ressource, à partir des connaissances scientifiques de l'époque, mais aussi de tenir compte des pratiques traditionnelles et des situations locales spécifiques. L'administration maritime s'efforce d'obtenir la coopération des mairies pour la répression des fraudes. Le maire d'Honfleur reçoit ainsi régulièrement des incitations à la vigilance concernant la mise en vente et le transport de poissons qui n'auraient pas la taille requise.

Les tonnages ramassés dans les filets et les chaluts varient fortement d'une année sur l'autre, au gré des conditions atmosphériques et du déplacement des bancs de poissons. Ils ne dépassent guère le millier de tonnes, faisant vivre difficilement les familles chargées d'enfants de la communauté des marins pêcheurs. La dépendance vis à vis de lieux de pêche côtiers, pour l'essentiel situés dans la baie de Seine, explique la grande fragilité économique de ce secteur d'activité. Le cas de la pêche au hareng, et au sprat est révélateur. Ces deux poissons migrateurs, souvent mêlés (le sprat ressemble à un jeune hareng) ont ainsi déserté la baie de Seine pendant une grande partie du XIX^e siècle. Ils sont revenus en grand nombre à la fin des années 1880 et leur capture prend parfois le caractère d'une pêche miraculeuse. Ainsi, le chroniqueur de *L'écho honfleurais* note-il le 11 janvier 1902 que le baie de Seine est parcourue par des navires de toute taille originaire de différents ports, que les quais de Honfleur connaissent une animation extraordinaire. On y emballe des quantités considérables de sprat dans des caisses ou boîte qui

sont expédiées par chemin de fer. Est-ce la prospérité pour autant ? Non car l'abondance fait chuter les prix d'autant que le port ne dispose, ni d'usine de transformation en huile ou farine, ni de conserverie. Mais une telle activité serait-elle viable dans la durée dès lors que son approvisionnement serait lié à des captures aléatoires réalisées presque exclusivement dans le baie de Seine? Un peu avant la guerre 1914-1918, le hareng et le sprat se raréfient de nouveau...

La société des pêcheurs

Elle constitue un monde clos. Les marins-pêcheurs forment de véritables « dynasties ». Les garçons suivent les traces de leur père en commençant comme mousses à partir de 10 ans (la loi interdira en 1913 leur engagement avant l'âge de 13 ans, seuil abaissé à 12 ans en cas d'obtention du certificat d'études). A partir de 16 ans ils deviennent matelots. A 20 ans, ils doivent quitter momentanément la pêche pour un service militaire de 5 ans dans la marine nationale. Lorsqu'ils ne trouvent pas d'emploi dans la pêche, ils s'orientent vers des métiers qui gravitent autour de cette activité : mareyage, charpenterie de marine, services du port. Ces professions sont parfois plus lucratives mais moins bien considérées dans le milieu des gens de mer car on devient un « reste à quai ». Rares sont ceux qui se dirigent vers l'usine qui recrute plus volontiers dans la petite paysannerie du canton. Lorsqu'ils se marient, ils épousent des filles de pêcheurs mais beaucoup parmi les simples matelots restent célibataires. Cette endogamie conduit dans un petit port à une certaine consanguinité même si le groupe se renouvelle par des horsains venus d'horizons proches. Le déclin de la pêche à Quillebeuf, Berville ou Villerville apporte un peu de sang neuf à Honfleur.

La plupart des familles de pêcheurs vivent à proximité immédiate du port. Les trois quarts habitaient dans le quartier Sainte Catherine et plus particulièrement dans sa partie basse, formant un quadrilatère compris entre la place Sainte Catherine, la Rue des Capucins, la rue Varin, le Trou Miard et le front de mer jusqu'au quai des passagers. L'espace de l'ancien « Enclos » entre le Vieux Bassin et le Bassin du Centre est l'autre lieu privilégié de résidence. L'habitat est très médiocre, composé principalement des maisons à pans de bois, étroites de façade avec une pièce ou deux en enfilade à chacun des étages.

Le monde de la pêche se signale également par la rudesse de ses mœurs. Cette rudesse est induite par un métier dangereux soumis aux caprices des flots Car la mer est une dure marâtre qui impose sa violence aux équipages. Ceux-ci lui paient un lourd tribut.

Les pêcheurs sont prompts à faire le coup de poing, le plus souvent entre eux. Le quai, le « bistrot » sont les lieux privilégiés pour vider les querelles, pour se venger d'un affront ou d'un acte malhonnête commis par un concurrent (filets coupés, bâtiment endommagé)

Mais cette violence s'exerce également collectivement à l'égard de tous ceux qui, extérieurs à leur monde, tentent de s'immiscer dans leurs affaires, en particulier les personnels de l'administration maritime qui doivent sans cesse composer pour faire appliquer les règlements.

Le langage est un bon reflet de cette mentalité collective. Lucie Delarue Mardrus en donne dans son ex-voto en 1922 une image assez fidèle : langue

vivante, colorée mais moqueuse, vulgaire et violente. Mais l'accent et les mots issus de l'ancien français dont elle est truffée en font un patois peu compréhensible pour ceux qui ne sont pas des « nés-natifs » !

Les marins-pêcheurs désignent chaque membre du groupe par un sobriquet ou surnom.⁴ Ces sobriquets, véritables signes d'appartenance à ce milieu social, sont d'origines diverses, souvent un trait ou une disgrâce physique, un défaut de prononciation, un détail intime ou vestimentaire, mais aussi un comportement, une activité plus particulièrement pratiquée ou des événements auxquels le marin a été associé...

Le monde de la pêche se singularise aussi par une religiosité particulière. Dans son panthéon dévotionnel, Marie, priée sous le nom de Notre Dame de Grâce tient une place essentielle : elle concentre oraisons et demandes. La chapelle sur le « plateau de Grâce » avec sa grande croix érigée à quelques dizaines de mètres sur le bord de la falaise qui domine l'estuaire de la Seine, est leur véritable église. Les nombreux ex-voto (maquettes, tableaux ou simples plaques en marbres) dont elle est décorée témoignent de cette relation particulière, presque familière des marins pêcheurs et de leur famille à la vierge marie, grande protectrice et consolatrice face aux dangers et aux souffrances qu'inflige la mer. De fait, un tiers des embarcations porte un nom qui se réfère à Notre Dame de Grâce. L'activité religieuse des marins pêcheurs est cependant beaucoup plus collective qu'individuelle. Ils prennent beaucoup de liberté avec la pratique personnelle et la morale qu'impose l'église à chacun de ses fidèles : la fréquentation des offices et des sacrements est épisodique, les conceptions prénuptiales nombreuses... Par contre, l'accomplissement des rites collectifs liés directement à la vie du groupe, ne souffrent guère d'exception, que ce soit le baptême du bateau selon un rituel codifié au XVIII^e siècle, qui associe le prêtre, la famille de l'armateur et tous ceux qui ont œuvré à sa construction, ou le pèlerinage du lundi de la pentecôte organisé par le clergé et la société des marins depuis 1861, et plus tard, à partir de 1932, la bénédiction de la mer qui avait lieu le 15 août, fête de l'assomption de la Vierge.

Les problèmes et l'évolution de la pêche honfleuraise dans la première moitié du XX^e siècle

L'évolution du nombre et de la taille des unités composant la flottille honfleuraise, ainsi que l'évolution du nombre des marins pêcheurs sont la traduction de difficultés économiques chroniques de la pêche artisanale locale et de son repli vers des activités presque exclusivement côtières. Un rapport de l'administrateur de l'Inscription en 1919⁵ sur le quartier d'Honfleur, tente d'apporter des explications et proposer des solutions. Se mêlent dans son analyse des considérations à la fois techniques, économiques et même morales, de valeur très inégale, reflet autant de sa réelle capacité d'expertise que de préjugés assez répandus. Il met au premier rang des facteurs de la crise de la pêche, l'alcoolisme qui s'est développé dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Il y voit le responsable « d'un étiollement physique, intellectuel et moral » de la communauté des marins-pêcheurs, ce qui se traduit par nombre de pathologies sur-représentées dans ce milieu socio-professionnel, bronchite chronique, tuberculose auxquelles s'ajoutent de nombreux cas de

⁴ F. Schnerb, Pierre Barré, Les sobriquets ou le secret de l'immortalité

⁵ Notice sur les causes de la décadence de l'industrie de la pêche et les remèdes à y apporter par LEHERPEUR, administrateur de l'inscription maritime, 18 mars 1919

« rachitisme et de crétinisme », conduisant à une faible espérance de vie . Cet alcoolisme serait aussi la source de comportements, paresse et intempérance, peu propices au travail. D'autres facteurs sont également convoqués, liés à l'évolution technique et à celle de l'économie en général, le développement de la pêche industrielle avec le chalutage à vapeur responsable du dépeuplement des fonds et de la baisse du prix du poisson, mais aussi l'influence néfaste du tourisme sur la côte qui « développe chez le marin le goût du bien être et du farniente » en offrant d'autres activités, telles celles de concierge, de gardien de yachts. Enfin, il note aussi les problèmes liés à l'organisation des marchés (insuffisance de mareyeurs, de moyens de transport) et de l'absence de possibilité sur place valorisation industrielle du poisson de faible valeur marchande. Les solutions proposées : l'augmentation du prix de l'alcool et la suppression du privilège des bouilleurs de cru – ce à quoi il ne croit guère-, la formation professionnelle dans des écoles spécialisées, le redéploiement des activités vers une pêche au large (hauturière) grâce à l'achat d'unités de plus fort tonnage équipées de moteur à vapeur (il ne croit pas à la fiabilité du moteur diesel), le développement du crédit maritime, l'amélioration des liaisons ferroviaires avec les ports bretons où sont implantées les usines de transformation. Il préconise également l'ouverture d'une usine de sprat à Honfleur. Il en appelle, enfin, à une sorte de révolution dans les mentalités, indispensable au renouveau de la pêche dans le quartier d'Honfleur.

L'évolution pendant l'entre deux guerres est loin de correspondre aux espérances formulées- sans trop de conviction d'ailleurs- mais des changements se produisent néanmoins qui traduisent des capacités d'adaptation des marins pêcheurs aux sollicitations de la modernité.

Des éléments de cette évolution ont commencé avant la première guerre mondiale, notamment en matière de formation professionnelle. Pour répondre aux exigences de la loi de 1896 qui impose une formation théorique afin de devenir inscrit maritime, l'école des marins de la Basse Seine est constituée à l'initiative du peintre Léon Leclerc, secrétaire de l'Association d'Ethnographie et d'Art Populaire, «le Vieux Honfleur », avec l'aide financière de la chambre de commerce et de la ville. Ouverte en 1901 dans les anciens salons d'un armateur du XVIII è siècle, elle est reconnue par l'Etat en 1909. Deux heures de cours sont assurées chaque jour, une se rapportant directement aux métiers de la mer (étude du compas, matelotage, structures et gréement des navires) et une autre de culture générale. L'école prépare au différents examens de recrutement de la marine (guetteur sémaphorique, pilote-lamaneur) ainsi qu'au certificat d'aptitude à la pêche.

La modernisation de la flottille commence avec la motorisation en 1924. 2 unités sont équipées d'un moteur RAPP (norvégien) de 15 CV semi-diesel et l'année suivante un troisième est doté d'un 12 CV Bolinders (suédois). Dès 1927, ils étaient 10 à avoir franchi le pas. La motorisation permettait un chalutage plus régulier, un volume de capture plus important et de rallier le port du Havre plus rapidement pour vendre dans sa halle à poisson. L'année 1927 est celle où pour la première fois l'éclairage électrique vient remplacer sur un bateau, la Jeanne Maurice, les fanaux, lampes tempête à pétrole. Deux ans après les patrons pêcheurs avaient presque tous adopté l'électricité. En 1926, c'est déjà sur ce bateau qu'avait été monté le premier cabestan pour virer le chalut. Nouvelle innovation rapidement imitée, celle du chalut à panneaux en 1935, qui se substitue au chalut à perche.

Cette évolution s'inscrit cependant dans la fidélité aux orientations prises à la fin du XIX ème siècle en faveur de la pêche côtière qui demeure la caractéristique fondamentale du port. Le nombre d'unités et de marins pêcheurs reste à peu près

stable jusqu'à la seconde guerre mondiale et la situation matérielle et économique demeure également précaire. La physionomie du petit port de pêche n'est pas encore bouleversée par cette modernisation car les bateaux, même motorisés, ont conservé leurs voiles. Les gréements n'ont jamais été aussi variés mais c'est désormais le type cotre qui l'emporte. Les années trente peuvent être considérées à bien des égards comme la fin d'une époque, celle ouverte au milieu du XIX^e siècle par la première transformation de l'économie de la pêche.

Glossaire

Sprat

Poisson au dos bleuté et au ventre argent, de 10 à 15 centimètres. Il est aussi appelé blanquette, anchois de Norvège... Le sprat vit de l'embouchure de la Loire aux eaux plus froides de Norvège. On le trouve parfois mêlé aux jeunes harengs auxquels il ressemble beaucoup. Il vit en colonies de taille impressionnante.

Bibliographie

Michel MOLLAT

Histoire des pêches maritimes en France

Privat

Claude PLAQUEVENT

Les chaloupes crevettières de la baie de Seine

Le Chasse Marée

François RENAULT

Bateaux de Normandie

Editions de l'estran

E.QUESNEL

Le monde de la pêche à Honfleur dans la deuxième moitié du XIX^e siècle

Mémoire de maîtrise, Université de Caen

Bernadette ROBERJOT

Les ex-voto de Notre Dame de Grâce

Editions de la Lieutenance

Françoise SCHNERB et Pierre BARRE

Les sobriquets ou le secret de l'immortalité

Editions de la Lieutenance

