

# MARIN PÊCHEUR

Claude Babarit

**raconter la vie**

## *Portrait d'un marin pêcheur des Sables d'Olonne.*

---

Fils et petit-fils de marin-pêcheur, je suis né à la Chaume, le 12 septembre 1943 et suis entré dans le métier à 14 ans pour 37 ans de navigation active. Enfants, nous habitions derrière la tour d'Arundel, une maison construite avec des pierres de côte, et de ce fait imprégnée de sel marin. L'humidité ressortait et produisait du salpêtre.

Mon père possédait deux pinasses. *Le Cicit & Jojo* était un bateau de 12m, ponté, construit en 1941. *Le Petit Pierrot*, moins grand, ponté également, mais à baignoire (avec un creux à l'arrière du bateau), avait été construit à la fin de la guerre de 39-45. Les deux bateaux étaient conçus pour faire le « chalut-côtier. » En hiver, la crevette grise. En été, la sardine au filet droit.

Ma mère était active et faisait face à énormément de travail : l'entretien de la maison, les enfants, gérer les comptes des bateaux. En été, l'entretien et la réparation des filets pour la pêche à la sardine. Les femmes qui s'occupaient des filets, on les appelait les « garçonnères », un terme chaumois. Ce travail demandait beaucoup de main d'œuvre, car ces filets étaient en coton. En général un filet de 25m, avec différents maillages, selon la taille de la sardine. Il fallait avoir séché et réparé les filets très tôt le matin, car on pêchait la sardine à la pointe du jour, On appâtait avec des œufs de morue en barriques de « rogue » et de la farine d'arachides, achetée à la Coopérative par sac de 80 kg. Et pour toute rémunération, ma mère recevait une caisse de sardines par jour.

Vers mes 8 ou 9 ans, pendant les vacances d'été, l'occupation principale consistait à attendre les bateaux qui rentraient aux différentes heures de la journée, afin de prévenir ma mère, qui arrivait alors avec une charrette à bras. A partir de la barque annexe du bateau de pêche, un matelot déposait dans la charrette les filets encore humides, à réparer et faire sécher. Cela se faisait à la cale directement, ou sur les marches en fonction de la marée et de la hauteur d'eau. Le marin qui apportait les filets faisait savoir quelle taille de filet, Il lui faudrait pour le lendemain, selon la taille de la sardine. Le bateau partait plus ou moins tôt, selon que la pêche devait se faire à un quart

d'heure du port ou à deux ou trois heures de route. C'était chaque jour, sauf samedi et dimanche. Chez les « garçons » pas de chômage au week-end, car c'était le moment de réparer et d'entretenir les filets. Souvent les méduses qui avaient laissé une trace en glissant le long des filets irritaient les yeux et le nez. Il fallait étaler ces filets, les passer au bleu de méthylène en de grands bacs, les étendre pour les faire sécher et, en finale, les mettre dans des grands sacs numérotés. On reconnaissait La taille du filet était reconnaissable à un morceau de bois qui l'indiquait.

Vers 1950, mon père dut abandonner la pêche, pour raison de santé. Cependant il a repris pour une saison au thon, avec mon frère qui possédait un bateau, *Le François Nicole*. C'est alors que l'âge de la retraite est passé brusquement de 50 à 55 ans, Il fallait 40 ans de navigation pour être pensionné. En 1952 mon père vendit *Cicit et Jojo*, et, peu de temps après *Le Petit Pierrot*. Il est décédé à 57 ans, j'en avais encore 15. Il m'a beaucoup manqué, j'aurais eu besoin de ses conseils. Marin pêcheur et patron de pêche, il avait connu la marine à voile qui a subsisté jusqu'à la seconde guerre mondiale, puis l'arrivée des premiers moteurs à essence, souvent de petits moteurs permettant de sortir, même en l'absence de vent.

### **Sur Le *Foederis Arca***

Au 1er juillet 1957, aussitôt le certificat d'études, j'embarquais 2 mois et demi avant mes 14 ans, comme mousse en première catégorie, sur le chalutier, *Foederis Arca*, du latin qui signifie « Arche d'Alliance ». C'était un bateau en bois, classique de 14m, dont le patron était Eugène Leduc. J'y retrouvais mes cousins, Félix (mécanicien) et Charles Kirié, ainsi que René Marilleau, matelots.

Ma mère m'avait dit : « Tu ne feras pas marin. » Mais j'étais très motivé pour ce métier. Quand je sortais en mer et que le temps était mauvais, elle perdait le sommeil. Pourtant, dès qu'il y avait une fenêtre météo favorable, je repartais, en fonction des directives du patron. Les bateaux de cette époque naviguaient avec 5 ou 6 hommes d'équipage ; aux Sables il y avait environ 1 200 marins pour 180 chalutiers, thoniers et pinasses (bateaux à la journée). En 2011, il reste environ 200 marins pour 50 bateaux, en général des bateaux de petite taille.

### **Le jeune mousse**

C'était au plus jeune, le mousse, de faire à manger ; mais à mes débuts, en fond de cale (près du poste équipage) toutes les odeurs de jus de poissons et de gas-oil me donnaient le mal de mer. Le pire, c'était bien l'odeur du jus de seiche. Sur le *Foederis Arca*, il y avait une porte de communication entre la cuisine et le compartiment moteur. Il fallait alimenter ce moteur de 90 chevaux toutes les 3 ou 4 heures, à partir d'une nourrice et d'une pompe à mains. Pour l'eau potable, une barrique de 100 litres d'eau douce constituait la réserve d'eau pour la semaine, essentiellement pour la cuisine. L'eau était puisée avec un siphon qui se désamorçait dans les coups de roulis. Il n'était pas question de s'en servir pour la toilette. A peine pouvait-on prendre un gobelet d'eau pour se raser.

Quand les vents montaient à 25 ou 30 nœuds, les conditions de pêche devenaient difficiles, alors on rentrait au port. Nous n'avions pas d'autres périodes de congés que les jours de mauvais temps : on en profitait pour entretenir le matériel, refaire les bourrelets, les épissures, changer des morceaux de chalut qui, à l'époque, étaient encore en chanvre. De retour au port on étendait les filets pour les faire sécher entre les deux mats, en les hissant par les poulies et les drisses.

L'école des pêches n'étant pas obligatoire, je n'y allais que par mauvais temps et en hiver. C'est là qu'un marin-retraité nous apprenait le matelotage, la rose des vents (la marche au compas), le ramendage, les différents nœuds, les épissures.

### **Les saisons de la pêche**

La pêche à la langoustine, au chalut de fond, se pratiquait d'avril à août. La sole en janvier et février, la seiche de juin à la fin de l'année. Au printemps c'était le merluchon, le petit merlu et divers poissons dont le rouget grondin, des congres, de la raie, de la lotte. La commercialisation n'était pas suffisamment organisée. Des surplus de pêche restaient sur le carreau et allaient à la poubelle de la criée.

La rémunération se faisait à la part. En tant que mousse je recevais une demi-part. A 14 ans, cette demi-part qui équivalait à la paye d'un ouvrier de l'époque, je la reversais intégralement à la maison. Au moment de la vente du poisson, il fallait déduire de la somme totale les charges de la criée, du

comité local et de l'école des pêches. On soustrayait aussi les frais communs, (nourriture, gas-oil, glace) et les charges sociales (pension de retraite pour l'ENIM, (Etablissement National des Invalides Maritime et une complémentaire maladie et accident). A l'époque, il était prévu 50 % pour l'armateur qui était souvent le patron du bateau et 50 % pour l'équipage, distribué ainsi : une part et demi pour le patron, une part et quart pour le mécanicien, une part pour le matelot,  $\frac{3}{4}$  de part pour le novice et une demi-part pour le mousse. J'étais dans la catégorie novice, en principe (16-18 ans). En fait je me suis trouvé matelot dès 16 ans et demi, car le patron et l'équipage en ont jugé ainsi, en raison du travail fourni.

Fin 1959, du *Foederis Arca* je passais sur Le *Jean-Roselyne*, du nom des enfants du patron ; un 16m, à l'identique du *Kifanlo* classé depuis monument historique et entretenu par une association sablaise. J'y suis resté un an et demi avec le même patron. C'était la pêche au chalut de fond, et, en saison, la pêche au thon à la ligne trainante. On partait pour 15 jours ou 3 semaines. Il fallait prévoir la nourriture pour tout ce temps, même si on mangeait du thon qu'on avait pêché, Ma plus longue campagne de pêche, ce fut 27 jours sans toucher terre, avec tous les jours 20 ou 30 nœuds de vent. On se rendait d'abord entre les Açores et l'Espagne, puis on suivait le Gulf Stream. Durant cette campagne le mal de mer m'a tenaillé jusqu'à la fin.

Pendant un an et demi, on a pratiqué le chalut de fond et la pêche au thon à la ligne traînante. Deux grandes perches sur lesquelles on accrochait des lignes de différentes longueurs. Une quinzaine, qui avaient chacune leur nom, avec un hameçon à deux dents, comme un crochet et un appât artificiel de différents coloris. L'hameçon était en surface. Dès qu'un poisson mordait, la ligne remontait, et on annonçait son nom. On le hâlait à la main. Pour terminer la prise, on prenait le fil sur l'avant-bras. Comme il était en nylon ou en fil d'acier tranchant, il était impossible de le prendre à la main. Il arrivait qu'un poisson récalcitrant bloquait les deux bras du jeune mousse qui n'arrivait pas à tenir ses mains suffisamment écartées. Aussitôt le poisson remonté, on attrapait un « picou » : ce manche en bois avec une pointe que l'on enfonçait dans le crâne du thon pour qu'il ne se débatte plus. Les plus récalcitrants étaient les petits de 4 ou 5 kg. Le magnifique coloris du thon, quand il était dans la mer, disparaissait dès qu'il avait atterri sur le pont.

Vers 1958-59 apparut un nouveau mode de pêche au thon, à l'appât vivant. Les pêcheurs de Saint Jean de Luz la pratiquaient l'hiver à Dakar, sur des bateaux dans lesquels la cale à poissons était aménagée avec des viviers pour conserver cet appât vivant, que ce soit de l'anchois ou de la sardine. Cette pêche se déroulait de juin à octobre, et en fin de saison, en octobre au large de la Bretagne. Il nous arrivait de trouver des morceaux de bois flottants qui supportaient des coquillages (les pousse-pieds) dans leur partie immergée, et les mérus venaient s'y nourrir. On les péchait facilement à la canne. Des bancs énormes de dauphins venaient jouer jusque sous l'étrave du bateau. On en prenait au harpon, c'est une chair rouge, excellente, qui s'apparente à la viande de cheval. Ce menu de choix remplaçait la viande, mal conservée dans la glace qui fondait peu à peu.

Nos points de repère, pour la route maritime, étaient les deux lignes de passage des cargos, d'Angleterre à l'Espagne, la ligne Nordet et la ligne des Sorlingues, car nous naviguions à l'estime, c'est-à-dire en fonction de la direction prise, du temps parcouru et de la vitesse estimée.

### **Sur *Le Picador***

9 ou 10 nouveaux bateaux. Il fallait 10 à 12 hommes par bateau. On constituait alors les équipages et cette nouvelle pêche m'intéressait. J'ai embarqué sur *Le Picador*. J'ai d'abord participé à la finition de ce nouveau bateau durant près d'un mois. Prévu pour naviguer en juin, *Le Picador* n'a été prêt qu'à la fin de la première semaine de juillet.

En juillet 1961, la veille du départ de la première campagne de thon, je marchais sur le remblai des Sables, avec mon copain et ami Louis qui naviguait sur le chalutier *Tanit*. L'habitude était que chacun, à tour de rôle dans l'équipage, reste à terre une journée pour une marée de 8 jours. Louis aurait dû être en congé au mois d'août Pour la marée à venir, Louis était heureux de permuter avec André, qui devait passer au tribunal pour un banal fait divers. Nous avons embarqué dès le lendemain, Louis pour le chalut sur *Le Tanit* et moi au thon sur *Le Picador*.

C'était la première marée du *Picador*. Nous partions pleins d'enthousiasme pour cette pêche, nouvelle pour moi. Je n'avais pas encore 18 ans. Une forte dépression nous a surpris au large. La tempête s'annonçait violente. Pendant 5 jours nous sommes demeurés à la cape, c'est-à-dire, toujours

face à la lame et bout au vent. Un homme se tenait à la barre, un autre à la manette de gaz pour accélérer ou ralentir selon les vagues. Des paquets de mer emportaient les planches de parc, ces planches où l'on dépose le thon avant de l'étriper et de le mettre en glacière. C'était un bateau récent, avec de fortes odeurs de peinture neuve. Tout remuait. Un cargo, *Le Charles Plumier*, nous a demandé par radio si nous avions besoin d'aide. Malgré la tempête, nous ne nous sentions pas en danger, car nous avions confiance dans notre bateau. Mais nous avons su par la suite que 150 bateaux ont été en grave difficulté du côté de l'Espagne et plusieurs ont fait naufrage. C'est ainsi que nous avons appris par radio la disparition « corps et biens » des bateaux sablais, le *Loulou*, un thonier, avec 5 hommes dont les trois frères Martin, ainsi que le chalutier *Tanit*, avec 4 hommes à bord, dont les deux frères Sire. Mon copain, Louis était sur le *Tanit*. Le bateau a sombré dans le noroît de l'île de Ré : 3 corps sur 4 ont été retrouvés mais pas le sien. Le *Loulou* était dans le grand large. Des morceaux de bois de ces deux bateaux ont confirmé leur naufrage. C'était le 12 juillet 1961. Ce drame de la mer m'est resté gravé en mémoire tout au long de ma carrière de marin. André avait échappé au naufrage en raison de cette convocation au tribunal. Cependant, quelques années plus tard, on l'a trouvé mort en mer, dans sa couchette, suite à un arrêt cardiaque. C'était à bord du *Petit Compé* à proximité des côtes d'Angleterre.

Sur Le *Picador*, il y avait sur la hune que nous appelions le « nid de pie » près du mat d'avant, un espace privilégié pour la veille, mais, en fait, tous veillaient dès le point du jour et jusqu'à la nuit, afin de repérer les goélands ou les fous de bassan. Quand ils plongeaient, c'était qu'il y avait du poisson. On pouvait aussi apercevoir des bancs de thon en surface, des « balaous » (des poissons argentés), des boules de crevettes ou des anchois. Cela voulait dire que le thon était en dessous la masse des crevettes, le krill qui dépassait sur l'eau. On parlait de « barbaya » quand le poisson, à la surface, faisait frétiller l'eau. Le sondeur-détecteur pouvait aussi déceler un banc de poisson entre deux eaux. Alors le matelot de permanence au vivier ; y pêchait 4 ou 5 anchois à l'épuisette et les jetait pour maintenir le banc en surface.

En faisant tout un tour, le bateau envoyait de l'eau pour provoquer un brouillard qui le masquait à la vue du banc de poissons. Puis il stoppait auprès. Nous étions jusqu'à 9 à pêcher ainsi, tous armés de cannes de

différentes longueurs, selon l'animosité du poisson. Quand on utilisait la plus grande canne qui mesurait 4m50 environ, c'était à deux hommes, l'un à la canne, l'autre à la gaffe pour remonter le poisson et le rejeter très vite sur le pont. Si le thon se décrochait, la ligne pouvait vous revenir violemment dans la figure.

Après la pêche on « vidait le poisson à la main » après avoir coupé le « nombril » et les deux ouïes. A la ligne trainante, tout se faisait au couteau : c'était plus soigneux et le poisson était plus cher à la vente sur la criée, qu'à l'usine de transformation. Il n'y avait pas encore de frigo : le poisson était conservé entre des couches de glace.

Il nous est arrivé de pêcher jusqu'à 5 tonnes dans une même journée. Après une douzaine de jours en moyenne, on rentrait, soit que la pêche était satisfaisante, soit qu'on n'avait plus d'appâts. C'était au petit matin. Une équipe déchargeait la pêche vers les camions qui l'emmenaient aux usines de transformation. Pendant ce temps une autre équipe faisait l'avitaillement (gas-oil, nettoyage de la cale, refaire la glace), pour repartir dès 3h ou 4h le lendemain matin, afin d'aller refaire l'appât à proximité.

### ***Vierge du salut***

En Mai 1966, nous nous sommes mariés. Françoise, bien que native d'Olonne sur Mer n'avait aucun lien avec le milieu maritime. Elle travaillait rue Nationale, chez Roy, fabricant de vêtements imperméables en tous genres. Logement pour les jeunes mariés, au 3ème étage, quartier du passage, rue Napoléon, durant 8 mois, dans un confort assez sommaire : en 1966 les toilettes étaient au rez-de-chaussée. En plus, les horaires du marin-pêcheur demeuraient très contraignants : pour la pêche à la journée, je partais avant le jour, vers 4h. Je débauchais vers 13h30 ou 14h et l'on ne se voyait que le soir, avec des absences de plusieurs jours quelquefois. Quand j'étais en mer, Françoise allait chez ses parents, d'autant qu'il était impossible de savoir d'avance quel jour nous allions rentrer de la pêche.

Mes deux frères me proposèrent construire un bateau pour la pêche côtière. A cette époque, c'était une catégorie de bateaux qui gagnaient bien leur vie : ce fut une unité de 13m80, appelée *Vierge du Salut*, mise à l'eau dans l'été 67, l'année de la naissance de notre fils. Françoise a cessé le travail à



l'extérieur. J'appréciais sa présence à chaque retour de campagne de pêche. Un an après, mon frère quittait le métier pour raison de santé. Il trouva une place à la Coopérative d'avitaillement maritime. Des matelots se sont succédé pour le remplacer. En 1969, naquit notre deuxième enfant.

En 1970 je passais mes brevets de permis de conduire « mécanicien » de 150 chevaux. En 1973 le « capacitaire » me permettait de prendre le commandement en remplacement quand mon frère devait rester à terre : ce qui donnait la possibilité de commander le bateau sans autre mécanicien. La préparation de chacun de ces diplômes exigeait 3 mois d'école. En pêche, mon frère aîné et moi n'étions que tous les deux. C'était beaucoup de travail, car assurer le quart à tour de rôle, manœuvrer le chalut sur le côté à la main, faire la manutention du poisson, tout cela laissait peu de temps pour le sommeil.

Au bout de 12 ans, en 1979, la pêche avec ce bateau devenait incertaine. Il aurait fallu installer deux enrôleurs et changer le moteur. Alors nous avons décidé d'un commun accord de vendre le *Vierge du Salut*. Il partit en Angleterre à Milford Aven. A un an de la retraite, Alexis, mon frère a terminé sa carrière en pilotant le bac qui fait la navette entre la Chaume et les Sables. A sa retraite, il a travaillé à la restauration du *Kifanlo*.

## **Nauffrage**

Comme Le *Vierge de Salut* avait été vendu, j'ai poursuivi, en embarquant de nouveau sur Le *Picador*. Nous pratiquions la pêche au chalut de fond, en classique à l'année, hiver comme été. Très bonne ambiance : j'avais retrouvé mes anciens compagnons de travail, Marcel dit « Mézou » (nom breton d'un jeune mousse) : il était mécanicien à bord. René et Guy étaient matelots. J'embarquai sur ce bateau pour 2 années.

Nous étions seulement 4. Les premiers jours de pêche ont été fructueux malgré beaucoup d'avaries, car la marée était mouvementée. Il a fallu réparer en mer les chaluts qui s'étaient déchirés. La veille du retour au port, José a pris la décision de terminer notre campagne dans le sud de Rochebonne, à 4 heures des Sables en marchant à 9 nœuds. On draguait à une profondeur de 100m dans un endroit considéré comme tranquille pour terminer cette pêche. C'était le 9 mars 1982. Vers midi, au moment du repas,

on a accroché le chalut au fond, toujours en pêche sur le côté. La mer était démontée par une houle de 10m, mais avec un vent nul sur une mer d'huile, sans la moindre risée. On cherchait à remonter le chalut, mais c'était quasiment impossible : on virait quelques mètres d'un côté, on remontait un peu le chalut, on virait quelques mètres de l'autre, et ainsi de suite.

Après de nombreuses manœuvres, on a enfin remonté le chalut. Alors on a découvert un engin cylindrique d'environ 10m, peut-être une cheminée de cargo qui avait sombré. Avec l'effet de la houle l'engin cognait à l'arrière du bateau sous la ligne de flottaison : il refaisait surface, passait au-dessus du pont et il fallait vite s'écarter, car il arrivait à plus de la moitié de la longueur du bateau. C'était impressionnant. José voulait trainer cet engin, jusque dans les roches. Mais à travers le hublot du rouf du moteur, on apercevait des giclées d'eau qui remontaient par la courroie du treuil. Le signal d'alarme qui venait pourtant d'être réparé, n'a pas fonctionné. Marcel, le mécanicien, nous a demandé d'actionner les pompes, mais le débit était trop faible pour contrer la voie d'eau. Le moteur s'est arrêté.

L'épave avait perforé l'arrière du bateau, entre deux membrures. José a eu le temps d'appeler par radio, *Le Berceau de la Cité* qui était peut-être à une demi-heure de route. Guy et moi avons sorti, non sans peine, le Bombard (canot de survie) qui était dans le gaillard d'avant. Il s'est ouvert instantanément, on a sauté dedans, le temps d'embarquer et de s'écarter. Si le Bombard ne s'était pas ouvert, s'il avait fallu se cramponner à une bouée couronne, par une eau de 9°, on n'aurait pas tenu longtemps. Pendant ce temps, *Le Picador* commençait à sombrer. Des tonnes d'eau faisaient un effet de bélier sur les cloisons. On entendait les craquements. L'eau pénétrait par l'arrière qui s'enfonçait. Mais comme de l'air s'était accumulé sous le gaillard d'avant, le bateau a fait le bouchon, l'étrave hors de l'eau, durant une demi-heure environ. Que d'émotion à voir disparaître son outil de travail ! Avec aussi, un plein vivier de crustacés, un vivier qui faisait toute la largeur du *Picador*.

*Le Berceau de la Cité* est arrivé sur nous. Trop tard pour voir le bateau sombrer, mais assez tôt pour traverser tout ce qui flottait encore de morceaux de bois, boules et objets en tous genres. Et nous prendre à son bord. Nous étions sains et saufs. Par la suite, des chalutiers ont remonté des morceaux qu'on a nous a présentés. Nous avons reconnu un jouet d'enfant, un petit

âne, qui était dans le « nid de pie ». C'est tout ce qu'il restait du *Picador*.

### **Le *Josnique***

Après ce naufrage, l'équipage a embarqué sur *L'Aigle de l'Océan* qui se trouvait désarmé jusqu'à ce jour. Il était équipé d'un matériel beaucoup lourd avec un moteur de 360 chevaux, une lisse beaucoup plus haute. Le chalutage se faisait aussi sur le côté. Au total avec ce bateau, plus de charges et de frais pour un résultat inférieur. J'y suis resté 6 mois. C'était en 1982, les congés sont devenus obligatoires bien après les ouvriers à terre. Fin 82 j'ai embarqué sur Le *Josnique* comme polyvalent, c'est-à-dire, patron, mécanicien, matelot. Quand l'un ou l'autre restait à terre, je le remplaçais, ce qui permettait un roulement pour les congés. C'était un bateau transformé pour la pêche arrière avec enrouleur hydraulique. Il avait un pilote automatique basé sur la barre : ce qui allégeait considérablement le travail. Nous étions 4, puis 3 – pour le même travail. On dormait moins : le café était là pour nous soutenir. Dans la journée, le patron assurait le service du quart : la nuit c'était les matelots pour une durée de 3 heures environ. On virait le chalut au changement de quart. Des poissons plus fragiles étaient glacés immédiatement. Sinon c'était le jour. En hiver, la nuit, on donnait 3 coups de chalut : en été seulement 2, car les nuits étaient plus courtes. En été, au moment de la langoustine on dormait encore moins, car il fallait les laver 2 fois. Chaque année le bateau s'arrêtait fin août, durant 3 semaines, une semaine pour le carénage et deux semaines pour les congés. On prenait une semaine aussi pour Noël et le 1er janvier. Durant l'année, une navigation de plus de 5 jours comportait aussi souvent un dimanche.

En 1994, *Le Josnique*, après une trentaine d'années, a été proposé en sortie de flotte par le plan Mellick. Le 1er septembre, je cessai mon activité à 51 ans, ayant quelque difficulté à réguler le sommeil. Je pouvais m'arrêter, car j'avais dépassé les 50 ans. Au chômage durant un an et demi, jusqu'à la retraite anticipée à 52 ans – rendue possible par 39 ans de navigation, car j'avais embarqué le 1er juillet 57.

Notre retraite se définit en 20 catégories selon que l'on est matelot, mécanicien, patron et même armateur. Je me trouvais en 7° catégorie, en tant que patron de pêche.

J'aurais pu continuer à naviguer pendant un an et demi encore avant la

retraite. Mais j'ai pris cette résolution d'arrêter mon activité (et donc au chômage) en accord avec mon épouse. La maison était payée, le sommeil revenu au bout d'un an et demi. Absent souvent de la famille, à cause du métier, je n'avais guère pu consacrer de temps à mes enfants qui avaient fait leur situation. Il m'a été donné de vivre une retraite paisible, et de consacrer du temps à mes petits enfants en bas-âge.

La mer : des coups durs, un naufrage, la perte en mer de camarades et amis, des journées longues et un travail pénible. C'était aussi les grains ou un vent de 30 nœuds, le manque de sommeil avec la nécessité de se lever toutes les 3 heures. Mais c'est un métier que j'ai toujours aimé.