

# Yvon David, le précurseur des mers

*Lorsqu'il en aura le temps, Yvon David est bien décidé à écrire ses mémoires. Pour patienter, nous écrivons ces quelques lignes résumant la carrière de ce pêcheur tourlavillais. De 1946 à 2003, il a tout connu de la formidable évolution de la technique ; simple mousse sur une coquille de noix au Becquet, novice, matelot, patron des plus modernes palangriers et chalutiers cherbourgeois, cet officier du Mérite Maritime a gravi tous les échelons de la rude hiérarchie des travailleurs de la mer à la recherche des bancs de poisson entre le Pas de Calais et le canal Saint Georges en mer d'Irlande. Ouvrez le ban.*

**P**our Yvon David, il y a au moins une chose certaine, son port d'attache c'est Tourlaville mais, son coeur balance depuis toujours entre le port des Flamands et celui du Becquet.

Il est né à Fécamp, en Seine-Maritime le neuf mars 1932. Son père, Georges David, était un Terre-Neuvas mais en 1932, la pêche connaît une grave crise liée à la mévente et au contexte économique et social très morose ; alors, Georges David décide de répondre à une offre d'emploi de l'Arsenal pour devenir ouvrier de port de Cherbourg. La famille David et ses six enfants s'installe au Becquet de Haut à quelques encablures du port.

Tout jeune déjà, Yvon est fasciné par la mer. Pour l'instant, il fréquente l'école communale du Becquet où son instituteur André Grandguillote le prépare pour le certificat d'études qu'il obtient sans difficultés. Son rêve d'enfant serait de faire une école de marine marchande, celle de Paimpol par exemple, et devenir un capitaine au long cours. Ce qui manque, ce n'est ni la volonté, ni les capacités mais les moyens financiers du foyer. Inutile de penser que le revenu d'un ouvrier du port, juste à la fin de la guerre, suffirait à financer les études de six enfants. La passion de la mer est trop forte et le jeune Yvon commence, comme mousse, le six juillet 1946 une carrière de cinquante six années. Son premier bateau

c'est *L'avenir* dont le patron est monsieur Moulin, un pêcheur professionnel du Becquet. Il fait l'été 46 avec monsieur Moulin puis il embarque pour cinq mois sur *L'hirondelle*, le bateau des Guérard. Entre-temps, son père Georges David a quitté l'Arsenal après seize années à la direction du port -D.P- pour reprendre la mer sur le *Michel Claude*. Yvon est invité à servir de mousse à son père le onze avril 47 mais la discipline est terrible, le rythme de travail insupportable pour un gamin de quinze ans si bien qu'après cinq mois, il poursuit sa formation sur un chalutier, le *Nadège*. Première marée, premier naufrage ! Le vingt et un septembre 1947, le *Nadège* talonne à la *Pointe à Soldat*, côte sud de



Yvon David à la barre du Précurseur.

l'Angleterre suite à une erreur de navigation. Le chalutier est perdu et notre jeune homme doit trouver un nouvel équipage.

### Apprendre à faire un patron

L'un des tout meilleurs patrons pêcheurs de Tournaville à l'époque, c'est Emile Lesage, propriétaire du *Montfarville* et Yvon

David est recruté comme novice. Durant quinze mois, il apprend beaucoup avec Emile Lesage ce qui lui permet d'être affecté sur le *Liberté*, un gros cordier barfleuraux basé à Cherbourg. Le jour de ses dix-huit ans, il est nommé matelot et prend du service quelques jours après sur des chalutiers dieppois, l'*Antoine Michel* d'abord puis le *Notre-Dame de l'Avenir*. On chalute l'été et on fait la coquille l'hi-

ver. Après cette période d'un an, le matelot tourlavillais éprouve le besoin de revenir à la côte auprès d'Emile Lesage sur le *Montfarville*. C'est à cette époque, à l'âge de dix-neuf ans, qu'il se marie à une jeune femme de Dieppe avec laquelle il aura quatre filles. Le quinze mai 1952, il effectue ses obligations militaires à Cherbourg sur l'*Infatigable*, le dernier remorqueur de haute mer fonctionnant



Avec le « Précurseur » Yvon David innove : le bateau est équipé d'un pont couvert où l'équipage travaille à l'abri.

au charbon. Dix-huit mois plus tard, il est libéré et retourne sur le *Montfarville* mais cette fois, les événements commencent à prendre forme car Emile Lesage envisage de prendre sa retraite et verrait bien le matelot qu'il a formé prendre sa succession. Celui-ci est titulaire de sa capacité haut bornage et vient d'atteindre l'âge minimum de vingt et un ans pour faire un patron. Le trois mai 1954, Yvon David prend la tête des cinq hommes de l'équipage du *Montfarville* acquis à tempérament à Emile Lesage. Il faut souvent travailler jour et nuit pour payer les frais et nourrir la famille mais l'embarcation est vieillissante et le moteur souffre. Le bateau ne peut plus rester au Becquet car il doit être en permanence dans l'eau, dans un bassin à flot. C'est

ainsi que, sur les conseils de Jean Bellot, patron du chantier naval de Tourlaville, Yvon David et le bateau de ses débuts gagnent le port des Flamands. Victime peut-être des cadences infernales qui lui sont imposées, le moteur du *Montfarville* rend l'âme le onze mai 1955. En homme avisé, le patron avait flairé le coup et était entré en contact avec un boulanger parisien qui avait accepté de financer la construction de la *Roche Bleue*, un petit cordier de douze mètres réalisé aux anciens chantiers Bernard de Saint-Vaast-la-Hougue. L'aventure ne dure que quelques mois car l'armateur parisien comprend mal les problèmes de la pêche et estime sans doute que son capital n'est pas rémunéré à sa juste valeur. En effet, les règles en usage dans

la pêche prévoient que l'armateur bénéficie de la moitié du produit de la marée ; l'autre moitié est partagée entre le patron qui bénéficie de deux parts, le mécanicien une part et demie et le matelot une part. Encore convient-il de préciser que les frais liés à la marée, gazole, appâts, hameçons, nourriture de l'équipage sont déduits de la recette brute de la pêche ce qui diminue la rémunération de l'armateur dans les mêmes proportions. Dommage, mais Yvon David n'est pas homme à se laisser impressionner et en dépit des soucis financiers, il préfère abandonner la *Roche Bleue* et faire un emprunt pour changer le moteur du *Montfarville* qui reprend du service du vingt février 1956 au vingt-huit janvier 1957.

## Le vent en poupe avant le coup de tabac

En 1963, avec l'acquisition du *Toirette*, qui signifie Victoire en Breton, un cordier de seize mètres acheté d'occasion aux Sables d'Olonne, le Tourlavillais fait une bonne affaire. Disons aussi que l'époque est faste ; il faut « bosser » dur mais la pêche donne bien et l'argent rentre. La bonne marche des affaires permet à la pêche cherbourgeoise de franchir une étape décisive. Yvon David arme le *Précurseur* pour cinquante millions de centimes de l'époque. Ce cordier de vingt mètres, construit à Douarnenez fait sensation. Pour

la première fois, un palangrier est équipé d'un pont couvert. L'innovation est considérable car, enfin, les treize hommes d'équipage travaillent à l'abri des intempéries et des accidents. Le *Précurseur* est également équipé d'un chalut pour pêcher la bette. Le super cordier connaît un succès total et immédiat à tel point que le quotidien *Le Monde* écrit à l'époque : « Avec ses quatre cents tonnes d'apport pour une jauge de soixante dix tonnes, le cordier-chalutier de Cherbourg bat haut la main tous les autres navires de pêche français sur le plan de la proportion tonnage débarqué rapporté à la jauge. Le navire

bivalent du patron Yvon David a débarqué en effet près de six fois et demi sa jauge contre trois fois et demi pour les autres embarcations. Somme toute un exploit incroyable mais vrai. » Pendant six ans, le *Précurseur* bat tous les records et décroche chaque année le ruban bleu de la pêche cherbourgeoise et vaut à notre flottille locale une excellente réputation au niveau national et européen.

Mais, en 1972, le fisc s'intéresse à Yvon David. Rien de très grave n'est relevé mais l'administration n'apprécie guère les usages ancestraux du monde de la pêche. La pratique dite de *la poule* consiste pour les équipages à acheter, vendre ou échanger la bette. Il s'agit de fait d'arrondir les fins de mois de chacun avec du poisson de bas de gamme qui sert d'appât. Ancestrales ou pas, le fisc ne ferme pas les yeux sur les coutumes et opère un redressement de vingt millions de centimes, soit presque la moitié de la valeur du capital. Le coup est dur et Yvon David jette l'ancre pour quelques temps et revend le *Précurseur*.

## Retour à la côte pour mieux lancer la Belle Poule

Cependant il en faudrait plus pour l'arrêter. Il fait construire deux bateaux de quinze mètres, l'un, pour lui, la *Presqu'île* chez Jean Bellot et l'autre, le *Cap Lévi* pour son beau-frère chez André Bellot, frère du précédent à Port-en-Bessin.

En 1976, après quatre ans de pêche côtière aux Flamands, Yvon David change de cap et fait armer le *Prélude*, un chalutier de treize mètres construit à Pont le Roi en Bretagne et repart avec son



Mars 1969 sous le pont couvert de «Précurseur» les matelots d'Yvon David préparent les cordes.

équipage pour quatre années dans sa ville natale de Seine-Maritime, Fécamp. Quatre bonnes saisons à la coquille et Yvon David revient de nouveau au sommet de son art.

En 1980, il s'intéresse de près aux innovations des palangriers norvégiens. Le mieux, c'est encore d'aller voir sur place et le voilà embarqué pour quelques marées à Bergen, l'une des villes mythiques de la ligue hanséatique et capitale incontestée de la pêche norvégienne. Les cordiers nordiques sont équipés de palangres automatisées. Cela signifie en bref que le poisson est décroché automatiquement dans les cales et

que les appâts sont accrochés de même. De nouveau, les progrès sont considérables, les conditions de travail de l'équipage et les gains de productivité essentiels. Vous l'avez compris, Yvon David est un homme industriel et va s'illustrer de manière éclatante. Il lui faut un bateau d'au moins cent tonneaux de façon à passer en douzième catégorie de patron-pêcheur ; son choix se porte sur l'acquisition de la *Belle Poule* que l'armateur Jean Leboucher est disposé à lui céder. Mais les choses sont plus complexes que cela car il s'agit de transformer ce chalutier de vingt cinq mètres en palangrier automatisé. L'investis-

sement s'élève à quatre millions de francs et huit mois de travaux aux chantiers de l'ami Jean Belot. Nous sommes le dix octobre 1980, et à près de cinquante ans commence une nouvelle aventure qui le mènera à sa retraite théorique le vingt sept février 85 lorsqu'il revend la *Belle Poule*. Durant ces cinq années, la *Belle Poule* obtiendra comme le *Précurseur* le ruban bleu distinguant les meilleures performances. Dans une saison, la *Belle Poule* dépose mille tonnes à terre, soit deux fois plus que le *Précurseur* quelques années auparavant. Pour bosser, ça bosse ! Même si Yvon David n'est pas un homme d'argent, il faut bien amortir le capital. On ne pose plus le pied à terre ! La *Belle Poule* sillonne la mer d'Irlande ; le poisson est débarqué dans les ports anglais et transporté par camion en France. Les Anglais n'apprécient guère la productivité du petit Frenchie et les convois britanniques ne sont pas d'excellentes qualité. Alors, il faut mettre en place un réseau de distribution plus fiable qui achemine le poisson en France dans les vingt quatre heures sinon il est vendu en catégorie B.

Yvon David aurait pu se retirer en 85, mais il n'en fera rien et restera auprès de ses amis, de ses seconds et de ses équipages. L'heure de la grande pêche a peut-être sonné mais il aura encore de nombreux bateaux et n'arrêtera jamais les campagnes.

Le neuf mars 1992, les chantiers Bernard de Saint-Vaast-la-Hougue s'apprêtent à lancer l'*Artémis* dont le patron est Jean-Claude Vincent. La veille du lancement, le patron s'affaire aux derniers préparatifs et chute grièvement





Vers 1950 les cordiers cherbourgeois accostaient quai de Caligny. Au fond le buste de Bricqueville et les véhicules de l'époque.

d'un échafaudage. C'est la catastrophe, l'équipage est cloué à terre, la faillite annoncée pour le malheureux Vincent. Il faut à tout prix trouver un patron pour faire la saison. Yvon David appelé à la rescousse chausse les bottes et prend le commandement de l'*Artémis* jusqu'au vingt trois mars 1993 lorsque le propriétaire est rétabli. Trois mois plus tard, il arme un vieux chalutier *Les Hannois* pour aider deux jeunes patrons à démarrer. Malheureusement l'aventure n'est pas concluante, l'affaire s'enlise et s'achève dans la difficulté en avril 97.

### Retraité ne veut pas dire inactif

En dépit de ces revers, il achètera l'*Aline Lucie*, un petit cordier de huit mètres cinquante et c'est avec

celui-ci qu'il mettra un terme à sa carrière le vingt cinq février 2003, à l'âge de soixante et onze ans. Il a eu beaucoup de mal à s'arrêter et il a fallu toute la persuasion de sa compagne pour le décider.



Cette fois c'est fini. Promis, juré, il est devenu un plaisancier et ne chausse les bottes que pour faire des ronds dans l'eau par beau temps et taquiner quelques belles prises. La retraite ce n'est pas si

mal finalement mais encore faut-il s'occuper. Yvon David s'est recyclé et s'occupe désormais de ses poules, de ses moutons et de son chat. Il profite de ses amis, de ses filles, de ses petits enfants et de ses proches. Une santé de fer, une vie passionnante, une retraite bien remplie voilà bien de quoi ne rien regretter. La conclusion de notre entretien lui revient : « *hormis bien sûr tous les bonheurs personnels que la vie m'a donnés, ma plus grande satisfaction c'est d'avoir toujours ramené tous mes hommes. Cela c'est aussi la grande chance que j'ai eue. Des regrets ? Aucun* »

J.J.B

Source : entretien avec Yvon David et Bernard Quenault

Photos : Jean-Marie Lézec