

Le périple des baleiniers (3)

Fortune de mer

Navire brisé ou écrasé par les glaces, la pêche à la baleine n'épargne pas les navires et elle n'est guère plus clémente avec les hommes.

«Avoir fait campagne baleinière, c'est plus que d'avoir fait la guerre», Capitaine Louis Lacroix, 1947.

Poursuivant sa route vers le Nord, le baleinier, positionné à l'entrée du détroit de Lancaster, harponne le 8 août une baleine, le premier des neuf cétacés capturés durant cette expédition. Puis le «Groënlandais» entame une lente descente vers le Sud tout en longeant la côte Est de la terre de Baffin pour gagner la baie de Ponds que le capitaine anglais William Edward Parry (1790-1855) ne pût explorer dans sa totalité en 1820 ; des conditions météorologiques favorables permettent à l'expédition dieppoise de croiser deux jours dans cette baie où le capitaine Guédon découvre une île qu'il nomme *Dieppe* et s'avance plus avant dans le fond de la baie qui forme détroit, que Monsieur Sébille, second de l'expédition, nomme *Détroit de Guédon*.

Au cours de ces journées, l'équipage capture quelques baleines. Le 1^{er} octobre, le capitaine Guédon donne le cap pour faire enfin route sur la France. À peine entré dans l'océan Atlantique, le «Groënlandais» essuie une tempête de plusieurs jours qui décide le capitaine Guédon à relâcher à Brest où le baleinier mouille sur rade le 19 octobre.

Après un mois de réparation des avaries dans le gréement et sur le soulage de la carène, le bâtiment quitte Brest le 22 novembre pour enfin rejoindre Dieppe où il s'échoue accidentellement le 28 novembre 1825 sur le Poulier à l'Est de la jetée du Pollet : la cargaison qui consiste en 90 quintaux d'huile de baleine est rapidement débarquée mais le «Groënlandais» ne peut être relevé et se trouve totalement brisé. Le novice Jean Delépine débarque à Dieppe le 28 novembre 1825 avec la somme de 220 Francs pour solde de tout compte.

Il ressort de cette expédition de 1825 que le capitaine Louis-Antoine Guédon a mis à profit la campagne baleinière pour explorer et reconnaître de nouveaux territoires ; cette exploration des côtes arctiques lui valut le titre de Chevalier de la Légion d'Honneur en août 1826.

À l'issue de cette expédition, Jean Delépine s'embarque régulièrement en 1827, 1828 et 1829 pour la grande pêche sur les bancs de terre-Neuve. Il revient à la pêche baleinière en 1830 et s'embarque le 5 avril à Dieppe en qualité de matelot à bord du baleinier de l'armement Michau et Vasse «*Ville de Dieppe*», commandé par le capitaine Jules Masset. Le «*Ville de Dieppe*» met alors le cap sur le détroit de Davis mais ne reviendra pas de ces parages où il sera écrasé le 25 juin 1830 par les glaces en baie de Baffin comme dix-sept autres navires.

Loin d'être découragé par cette fortune de mer, le matelot Jean Delépine pose à nouveau en 1831 son sac à bord du baleinier dieppois «*Mademoiselle*», trois-mâts de 471 tonneaux.

Sous le commandement du capitaine Louis-Antoine Guédon, le «*Mademoiselle*» quitte Dieppe le 15 mars 1831 et sillonne les eaux du Détroit de Davis mais rentrera avec si peu de prises, quelques peaux de phoques et deux peaux d'ours, qu'il sera définitivement désarmé à son retour le 20 octobre 1831.

Âgé de seulement 23 ans et célibataire, Jean Delépine décède au Tréport le 17 octobre 1832 à son domicile près de l'hôtel-de-ville ; Aimé Lescové décède onze ans plus tard le 22 mars 1844 au Tréport. À l'issue d'une carrière vouée à la navigation dans les Mers du Nord, le capitaine Louis-Antoine Guédon est nommé Syndic des gens de mer au Tréport à compter du 15 avril 1836 ; il décède au Tréport le 19 mars 1843 alors qu'il exerce la fonction de lieutenant du port.

En conclusion, nous remarquerons qu'il semble que ces hommes n'aient pas été conquis par la vie à bord des baleiniers et ne recherchent pas, par la suite, systématiquement un embarquement sur ce type de navire mais préfèrent s'engager à bord de terre-neuviers ou de caboteurs ; les mauvais résultats des campagnes baleinières et les salaires modestes peuvent expliquer ce manque de motivation. Enfin il apparaît que les problèmes relationnels viennent, le plus souvent, de la fraction anglaise des équipages qui met peu de cœur à l'ouvrage et se montre arrogante envers les matelots français.

Jérôme Maes

