

# NEWSLETTER N°18

**AMICALE  
PLAISANCE  
PORT  
OLONA**



## SOMMAIRE

- Notre actualité,
- Jean Peletier,
- Quand le vent forçait.



### Notre actualité

#### Les navigations de l'été.

Météo capricieuse, navigations laborieuses! une flotte pusillanime s'est destinée vers la Bretagne, sa rade de Brest, sa baie de Douarnenez ses îles de l'Iroise et plus Celles encore...Chacun son rythme, la lente et besogneuse progression vers le septentrion, obligea à des séparations, des retours sous des vents plus coopérants, des retrouvailles, en attendant plus de clémence de la nature. Avancer jusqu'à la porte du Raz de Sein, et se jeter dans son entrebâillement dès que... le courant, le vent, la mer s'accordent enfin dans une trêve furtive. L'Iroise s'ouvre donc sous les étraves. Camaret, Brest, l'Aulne, l'Auber Lach, les eaux méditerranéennes de Douarnenez, les falaises verticales, roses et vertes de Crozon, offrent des balades nautiques plus que des navigations,... pendant que d'autre cingle autour de l'Irlande. Ont-ils aperçu druides ou bardes? croisé drakkar ou Saint Patrick ? goûté à l'élixir local ?

D'autre ont choisi une destination sud à travers le Golfe de Gascogne, la mer Cantabrique, le cap où fini la terre, les Rias Bajas et les écluses du Douro.

#### La sortie sur le Kifanlo.

Une trentaine de convives, une douzaine de marins-pêcheurs apprentis, se sont retrouvés le 26 août, les uns pour approvisionner le barbecue, les autres pour préparer leur retour, tous pour déguster le produit du coup de chalut et le prudent complément acquis auprès de sources certaines. Douceur, soleil, ambiance détendue, les agapes furent appréciées. Merci à tous ceux qui ont contribué à la réussite de ce moment.

## La croisière de septembre.

Septembre, le mois le plus tendre, clame le poète !... Peut-être. Il lui reste une petite quinzaine pour assurer cette rime; Car notre croisière prévue à son tout début fut annulée tant elle courrait le risque d'être une punition! Contre mauvaise fortune bon gré, nous savons bien pour l'avoir souvent expérimenté que notre loisir préféré est en perpétuelle soumission!



### Jean Peltier.

Notre société est multiple et complexe, les motivations des Hommes tout comme «les voix du seigneur» restent impénétrables !

Jean Peltier est un exemple parmi tant d'autres, dont les aspirations les plus nobles se heurtent à ses goûts affairistes le conduisant à des contradictions et des incohérences peut-être inconscientes.

Rhétais? Peu, pour y être juste né. Angevin ? Sans doute ; pour y avoir suivi sa formation. Nantais ? Sûrement car il y a accompli la presque totalité de sa carrière.

C'est à Nantes qu'il fut initié à la loge Saint Germain du Grand Orient de France. On peut penser qu'il y noua des amitiés fraternelles qui dépassaient sans doute largement la région. C'était en 1764; date importante car la guerre de 7 ans vient de se conclure par le traité de Paris qui nous rend Belle Ile mais nous prive de la presque totalité de nos colonies excepté la Martinique, la Guadeloupe, Saint Domingue et Saint Pierre et Miquelon.

La guerre terminée, la mer Atlantique est libre ; le commerce peut donc reprendre et se développer sans crainte de la flotte anglaise. Jean Peltier se lance dans le commerce maritime, celui qui semble être le plus lucratif et le moins risqué, le commerce triangulaire. Il devient armateur, achète des bateaux, en fait construire, fait appel à ses amis pour les financements. Un marchand d'armes des ses amis lui fournit les chargements de fusils usagés qui serviront de monnaie d'échange auprès des trafiquants africains.

La Diligente, l'Aimable Thérèse, le Ternay, l'Orage, la Tempête, le Tonnerre, le Boynes, accompliront au total neuf voyages et exploiteront sans doute 1500 esclaves entre 1771 et 1775!

Comment un homme initié aux principes universels de fraternité, de respect et de tolérance a-t-il pu s'adonner à ce commerce certes lucratif mais ô combien condamnable?

Condamnables, immorale, inhumain, Diderot et D'Alembert ne failliront pas, dans leur Nouvelle Encyclopédie, en écrivant : « l'achat des nègres pour les réduire en esclavage est un négoce qui viole la religion la morale les lois naturelles et tous les droits de la nature humaine ». Inutile de préciser que leur écrit eu un retentissement assourdissant dans le pays et tout d'abord dans les loges maçonniques. Peltier et ses amis sont donc contraints de changer leurs fusils d'épaule.

Il se trouve que les évènements qu'on ne sait pas encore « historiques » vont offrir des opportunités risquées certes mais en or.

En 1776, 13 colonies anglaises d'Amérique ont déclaré leur indépendance à la face du monde et surtout à celle de l'Angleterre. Cet acte libertaire séduit beaucoup en France ? Certains sympathisants fervents, souvent francs-maçons, appartenant au « Cabinet du Roy », ancêtre de nos services secrets, s'activent discrètement à l'aide des « Insurgents » ; par idéal surement, mais aussi par désir de nuire à la perfide Albion. Parmi eux, le célèbre Lafayette, et aussi Pierre Augustin Caron de Beaumarchais. Ce dernier doté par le Roi d'un budget conséquent pour armer les Américains. En relation avec des marchands d'armes, Beaumarchais ne manque pas de rencontrer Jean Peltier, expert de cette activité. C'est ainsi que notre armateur nantais sera pendant treize ans le collaborateur de Beaumarchais qui ne tarit pas d'éloge à l'encontre de son convoyeur. Jusqu'en 1780, Peltier aura armé 30 bateaux dont 10 ne reviendront pas naufragés ou capturés par les Anglais. Les autres, chargés de coton, de sucre, de café, de tabac, d'indigo, de sirops, de bois,... assureront le bénéfice de cette activité. En octobre 1781, les Anglais capitulent à Yorktown.

L'activité de Peltier va donc s'orienter vers l'Afrique du sud, où les Anglais sont aux prises avec les Hollandais. La France bien sûr, soutient la Hollande. La signature du traité de Versailles en 1783, va sonner le glas de ces expéditions risquées mais très rentables ; beaucoup d'armateurs vont être confrontés à la faillite. Peltier lui se tire d'affaire; il repart à la traite et assure le transport des Accadiens, expulsés du Canada par les Anglais, vers la Louisiane encore espagnole...



**Quand le vent forcit.**

Mardi 29 août 2017. Un mouillage forain devant la forêt de Longeville, ce paysage où sable et frondaisons dissimulent les éoliennes de l'arrière-pays. Un voilier de 9 mètres sur l'ancre, pour un jour encadré par deux nuits. 10 h du matin le troisième jour, après un lever d'ancre sans histoire, la météo annonce un renforcement du vent : Il est prudent de prendre un ris dans la grand-voile. Cap vers Les Sables d'Olonne, dans l'axe du vent et de ce fait route directe impossible sans tirer des bords. On est à la voile, il n'est pas question d'enclencher le moteur. Ce sera donc deux fois la route et peut-être trois fois la peine. Autour de midi,

le vent forçait, la mer devient agitée. On réduit le génois. Pendant une heure ou deux sur un long bord, et sous l'influence de la dérive due au vent, le voilier descend vers le sud-ouest, à l'approche du phare des Baleines devant l'île de Ré. Encore un changement de bord et cap enfin sur la bouée de Bourgenay, dans une mer de plus en plus agitée. Rentrer au port de Bourgenay ? A mi-marée la houle déferle sur le musoir peint en blanc à l'entrée de ce port. Il y a trop de mer pour s'y risquer en toute sécurité. Pour rejoindre Les Sables il va falloir continuer à tirer des bords. Après la bouée de Bourgenay, mise en route du moteur en appui pour ne pas trop s'écarter vers l'ouest. Au bout de quelques minutes le moteur s'étouffe et s'arrête, le carburant n'arrivant plus, suite au blocage d'une durite. Que faire ? Comment entrer au port des Sables sans moteur par mer agitée et vent debout ? Au début de ce mois d'août, entre le phare des Barges et la côte, un skipper est passé par-dessus bord en des creux du même tonneau. Il y a perdu la vie.

Il faudrait continuer en réduisant encore la voilure et prendre le deuxième ris dans la grand-voile. Tirer des bords sous voilure réduite pour arriver jusque devant la grande plage et envoyer l'ancre jusqu'à ce que les services du port puissent approcher. Sans moteur il sera difficile d'envoyer l'ancre à guindeau électrique. Il existe bien à bord un deuxième mouillage, plus léger que l'on peut envoyer à la main, mais ne va-t-il pas déraper dans une houle aussi forte ? L'équipage fatigue. Un voilier passe à proximité faisant route au moteur : le skipper en difficulté lui demande assistance en présentant une amarre depuis l'avant de son voilier. L'autre a compris. Il affale la grand-voile qu'il tenait encore haute et s'approche au moteur sur bâbord. Dans la vague une remorque est envoyée, elle lâche. Le voilier secourable fait un autre tour en des creux de plus en plus profonds. Une seconde remorque est envoyée. Elle est saisie et tournée au taquet sur un voilier comme sur l'autre. Remorquage avec des accélérations dans la descente de la vague, et de brusques tensions dans la remontée.

Route directe vers le port des Sables. Entre les bouées du Nouch et la grande plage, le clapot produit par la remontée des fonds depuis la zone mal pavée des Barges. A l'entrée du chenal la mer se calme enfin, et le bateau en remorque file doux derrière ce voilier dont le nom s'affiche sur son tableau arrière, Espéranto. Arrivée en douceur au ponton d'accueil. Pied à terre. On fait connaissance de plus près. Frédéric et Karine, c'est leur nom, remontent de St Denis d'Oléron d'où ils sont partis vers 8 heures.

Un employé du port conduit le bateau secouru à sa place ponton B. Espéranto va s'amarrer sur le même ponton. Pour le moment il y a fort à faire pour ranger le désordre établi dans les entrailles d'un bateau qui avait dansé dans les vagues avant d'être pris en remorque. Frédéric et Karine viennent saluer l'équipage auquel ils ont porté assistance. Rendez-vous est pris pour un restau ensemble le lendemain midi. Espéranto va poursuivre sa route le jour suivant vers St Gilles, Yeu et la Bretagne. Une fois de plus la solidarité des gens de mer sans attendre que le pire soit là.

C. Babarit.