

# *Belem* : 120 ans, toujours fringant





Le Giorgio Cini, c'est le Belem ainsi rebaptisé par le comte Vittorio Cini, en mémoire de son fils Giorgio, tué dans un accident d'avion.

Il existe donc le risque de voir ce bijou de la marine vénitienne prendre le large, laissant derrière lui la lagune pour effectuer des voyages publicitaires océaniques ou pire encore, être cédé aux délégués de la ville de Nantes. Au contraire, il faut faire en sorte qu'il reste à Venise. (Guiseppe Campolieti)



Le Belem amarré sur la Seine, devant la tour Eiffel comme deux symboles du savoir-faire français.



Adolphe Dubigeon a construit un solide et beau bateau.



Le Belem a inspiré bien des artistes, comme Anne Smith pour cette huile et fusain «Belem sans une ride»..



Le Belem par mauvais temps, collection O. Chauvelon. Fondation Belem.

21 mai 1897. Temps épouvantable, mer très grosse. À 9 h du soir, le pampero est dans toute sa violence, la mer est affreuse. Je crains à chaque instant de voir casser les chaînes (Journal du capitaine François Rioual).



Dans les années 20, entre deux traversées, le yacht reçoit à son bord des invités de prestige, têtes couronnées et membres de la gentry.

Nantes le 27 février 1914. De l'acte de vente ci-joint en date du 11 février courant, il résulte que le 3 mâts *Belem* a été vendu à un sujet anglais (monsieur le receveur principal des douanes)

De retour en France, le Belem vint s'amarrer au pied de la tour Eiffel. Dès le 17 décembre, Louis le Pensec, ministre de la Mer, et Jack Lang, ministre de la culture choisissaient le *Belem* pour définir en commun la politique de défense et de conservation du patrimoine maritime (J. Pichard, ancien PDT de la fondation Belem)

# Bel anniversaire, cher *Belem*

## Éditorial

Cher *Belem*, ce petit mot pour te souhaiter un bel anniversaire.

À vrai dire, je ne sais pas bien si c'est l'usage dans le monde maritime. Je sais des coutumes, comme le passage de la ligne quand les marins franchissent pour la première fois l'Équateur, ce rituel sur le pointillé des cartes, Neptune accompagné du pacha et de l'équipage qui tourmentent les novices lors du passage dans l'hémisphère Sud.

Je me rappelle des baptêmes, la bouteille de champagne qu'on lance contre la coque et qui, parfois, rebondit sur la tôle plutôt que de se briser. Le curé qui bénit le navire. Les discours quand les bateaux glissent sur la cale. La vague d'étrave qui, parfois, mouille les souliers vernis des officiels et les robes des belles dames. Et dans les documentaires d'époque, les voix solennelles, comme celle de De Gaulle à Saint-Nazaire, le 11 mai 1960 : « **France a épousé la mer** ».

### J' imagine la fierté d'Adolphe Dubigeon

Toi, c'était bien avant. Le 10 juin 1896. À ma connaissance, il n'y a pas d'images du lancement, pourtant la photographie n'était plus balbutiante. Qui a prononcé le discours ce jour-là ? Fernand Crouan sans doute ! A-t-il fait mention des origines irlandaises de la famille ? Et d'Étienne Prudent, l'aîné né à Brest, qui, en 1817, créa un comptoir commercial à Belem, au Brésil ?

J' imagine la fierté d'Adolphe Dubigeon qui avait construit un solide et beau bateau de fer. Et les ouvriers du bas Chantenay, à Nantes, massés sur les quais, je les revois ou les imagine : sabots, larges bérets, moustaches, mains calleuses. En sourdine, je les entends qui poussent la chanson des Calfats : « **Quand un bateau rentre en carène/Comme çui-là qu'vous voyez là-bas/On voit pas l' mal et toute la peine/Que s' donnent**

**ceux qui sont sur les ras...** ». Je les suis pour prendre un verre de muscadet sur le port, quand ceux de la haute remontent le passage Pommeraye, pour un repas plantureux et officiel dans l'établissement à la mode, la Cigale, inaugurée un an plus tôt, le 1<sup>er</sup> avril 1895.

### Depuis, tu as bourlingué...

Ce soir, dans ma bannette, tandis que le vent fait cliquer les drisses, je relis le journal du capitaine François Rioual, un gars de Binic, jeune capitaine au long cours de 26 ans qui, sur le livre de bord, consignait d'une écriture appliquée : « **Pris le commandement du Belem le 5 mars 1897. Passé au bureau le 6 mars. 10 mars : rentrée de l'équipage à bord à 7 h du matin, à 9 h pros le pilote et dérivé vers Trentemoult...** »

Depuis, tu as bourlingué, avec des mules dans l'entrepont, des fèves de cacao, des chapeaux pour dame, du sucre, du tafia... Tu as embarqué des lords et de jolies femmes, des gamins italiens et des stagiaires de tous âges. Tu as connu des matelots aguerris portant anneau d'or à l'oreille pour signifier le passage du Horn et leurs fiançailles avec la mer. Et combien de marins, combien de capitaines ?

Tu as changé de nom aussi, au gré des propriétaires. Est-ce qu'ils ont, comme le veut la coutume, coupé plusieurs fois le sillage du bateau avant de te rebaptiser ?

Cher *Belem*, tu n'es peut-être pas le plus vieux, ni le plus grand, ni le plus rapide des bateaux qui sillonnent les mers, des Antilles à Venise, de Cowes à Tobago, de Bornéo aux rives du Saint-Laurent... Mais tu as fière allure vraiment. Et puis tu tiens une place à part dans nos rêves océaniques.

Il nous tarde que tu reviennes à Nantes. C'est ton port d'attache. Encore un terme maritime. Cette fois pour te dire que nous sommes très attachés à toi. Et que c'est toujours une fête de te voir accoster au pays.

Yves AUMONT.



Thierry Creux

*Cher Belem, tu n'es peut-être pas le plus vieux, ni le plus grand, ni le plus rapide des bateaux qui sillonnent les mers, des Antilles à Venise, de Cowes à Tobago, de Bornéo aux rives du Saint-Laurent... Mais tu as fière allure vraiment. Et puis tu tiens une place à part dans nos rêves océaniques.*

L'armement Denis Crouan fils possédait huit navires à la fin des années 1890, parmi lesquels le *Cruzeiro*, la *Para*, le *Belem* et le *Brazileiro*, des noms rappelant le Brésil, lointaine terre de prédilection des affaires familiales. (*Belem* par L.O GOSSE.)

Comme il a belle allure ! Et propre et astiqué. On peut dire qu'il fargue bien... On dirait plus un yacht qu'un navire de commerce, (G. Aubin, *Les hommes en surôit*)

## Le *Belem* à sa naissance en chiffres



Le *Belem* à 120 ans

Benjamin Decoin

**Décembre 1895** : l'armateur Fernand Crouan passe commande du *Belem* au constructeur Adolphe Dubigeon.

**10 mai 1896** : après moins de six mois de construction, le *Belem* sort

des chantiers navals Dubigeon de Chantenay.

Sa coque en acier mesure 51 m de long. Le mât le plus haut culmine à 34 m au-dessus du niveau de l'eau. Sa jauge est de 406,53 tonneaux (un tonneau vaut 2,83 m<sup>3</sup>).

Il a un tirant d'eau moyen en charge de 4,30 m.

Il a alors une capacité de transport de 675 tonnes de marchandises.

Ses trois mâts, alors en bois, comptent, en tout, 22 voiles, d'une surface totale d'environ 1 000 m<sup>2</sup>.

Il est équipé de six ancres. Il peut stocker 10 000 litres d'eau.

La cuisine est équipée, notamment, de quatre casseroles assorties avec couvercles, d'un bain-marie, de quatre plaques à cuire le pain, de deux plats pour les rôtis, de deux poêles à frire, d'une douzaine de verres à bordeaux et d'une demi-douzaine de verres à cognac.

Il embarque treize hommes : huit matelots, un bosco, un cuisinier, un mousse, un second et le capitaine.

**31 juillet 1886** : le *Belem* appareille de Saint-Nazaire pour son premier voyage en direction de Montevideo (Uruguay) qu'il atteint le 20 sep-

tembre, où il charge, après une escale de vingt-cinq jours, 121 mules à destination de Belem (Brésil). Six animaux meurent au cours de la traversée, les 115 autres périssent dans l'incendie qui se déclare dans cales, dans la nuit du 16 au 17 novembre, un jour après son arrivée au port.

**26 janvier 1897** : le *Belem* est de retour à Nantes.

**Entre 1896 et janvier 1914**, date de sa mise à la retraite commerciale, il effectue trente-trois voyages.

# Depuis sa naissance, le *Belem* sillonne les océans

Lancé le 10 juin 1896 par les chantiers Dubigeon, à Nantes, le trois-mâts qui fête ses 120 ans a connu plusieurs vies sur les mers du monde.



Le pont transbordeur, construit en 1903 sur un des bras de la Loire, à Nantes, permettait le passage des voiliers à fort tirant d'air, comme le *Belem*.



En 1902, à Saint-Pierre, en Martinique, le *Belem* échappera à la fureur du volcan qui fait 28 000 morts et coule bon nombre de bateaux.

## Récit

Nantes, quartier du bas Chantenay, chantier Dubigeon, aux premiers jours de 1896. C'est ici que commence la saga du *Belem*.

Bruit assourdissant des tôles qu'on ploie, des rivets à chaud frappés à la masse. L'acier a supplanté le bois dans la construction des grands voiliers. Et Fernand Crouan, l'armateur nantais qui ne jure plus que par ce matériau, vient de vendre le *Parà* à Fecamp, pour la grande pêche. Afin de remplacer ce trois-mâts barque en bois qu'il a fait construire dix-huit ans plus tôt, il veut un navire aux lignes élégantes, un bateau de tonnage moyen, un antillais comme on disait alors, bon marcheur et facile à manœuvrer.

Six mois suffiront à la construction du « yacht Crouan ». Lancé le 10 juin 1896, il cingle vers l'État du Parà, au Brésil, et le port de Belem. Et revient à Nantes, les cales pleines de fèves de cacao pour le compte de la célèbre chocolaterie Menier.

Sucre, tafias, phosphate, bétail, avitaillement du bague de Cayenne... Le trois-mâts effectue trente-trois campagnes commerciales jusqu'à la Grande Guerre et la fin annoncée du commerce à la voile.

Il reçoit à son bord des invités de prestige



Il connaît alors trois armements différents, huit capitaines et une quinzaine de marins sur le pont, à chaque embarquement.

Plusieurs vies déjà ! Et la mort qui faillit le rattraper lors de l'éruption de la montagne Pelée, en Martinique, le 8 mai 1902. Obligé de mouiller de l'autre côté de l'île, faute de place, il échappe à la fureur du volcan qui fait 28 000 morts à Saint-Pierre et coule

bon nombre de navires, parmi lesquels le *Tamaya*, un autre bateau nantais.

### Un yacht pour Westminster

Le 17 février 1914, le capitaine Chauvelon prend la barre pour une dernière traversée, en Manche, par gros temps. Direction Southampton. C'est un aristocrate qui vient d'acquérir le yacht pour la somme 3 000 livres sterling. Hugh Richard Arthur Grosvenor, second duc de Westminster, est un riche esthète qui collectionne les toiles de maîtres et les Rolls Royce. Il aime la chasse, le sport et possède déjà deux navires, un yacht, le *Flying Cloud*, et un vapeur le *Cutty Sark*.

Le *Belem*, qui arbore désormais l'Union Jack, entre en chantier. Acajou et soie, fumoir, cabines avec salles de bains privatives, salon de réception, escalier à double révolution qui fait toujours l'objet de soins méticu-

leux. Doté de deux moteurs de 250 chevaux chacun, le *Belem* peut entamer une nouvelle vie luxueuse, mais l'Histoire en décide autrement. Le duc part se battre en Égypte. Il lui faudra attendre la signature de l'armistice pour embarquer avec stewards et invités vers l'Écosse, la Méditerranée... Escale au soleil de la baie des Anges, Arcachon, participation aux fameuses régates de Cowes...

### Le fantôme de sir Guinness

Après quatre années de navigation, le *Belem* est vendu à Arthur Ernest Guinness, cadet de la célèbre famille de brasseurs irlandais. Nouveaux travaux effectués au fameux chantier Camper et Nicholson. Réaménagements intérieurs : ici un piano droit, là un boudoir, travaux sur le pont et le gaillard arrière... En février 1922, rebaptisé *Fantôme II*, le yacht gagne la Méditerranée. En septembre, il est au

Spitsberg. Engouement des grandes expéditions océanographiques, dans le sillage des chasseurs de pôles. En mars 1923, il appareille pour un tour du monde. Trinidad, Tobago, le canal de Panama, les Galapagos, l'archipel des Tuamotu, les Marquises, Bornéo, Ceylan...

Entre deux traversées, le yacht participe aux régates de Cowes, reçoit à son bord des invités de prestige, têtes couronnées et membres de la gentry. Puis reprend le large pour une nouvelle transatlantique, Chicago, les Grands lacs, Montréal pour les fêtes du couronnement du roi George VI.

On est en 1937 et déjà une nouvelle guerre se profile. Désarmé, *Fantôme II* va bientôt rejoindre les spectres dans une vasière du Solent, près de Cowes, jusqu'à la mort de Sir Guinness, en mars 1949.



Vendu à Arthur Ernest Guinness, le *Belem* est rebaptisé *Fantôme II* en février 1922. Entre ses grandes expéditions océanographiques, le yacht participe à des régates.

# ... chronique d'une aventure au long cours



Classé monument historique en 1984, le Belem, depuis, parcourt les mers et participe à des événements prestigieux. En 2014, il est à Venise.

## Nouvelle vie à Venise

L'affection des Italiens pour le *Giorgio Cini* est toujours vivace. Racheté en 1951 par le comte et mécène Vittorio Cini et ainsi rebaptisé en mémoire de son fils Giorgio, tué lors d'un accident d'avion, le trois-mâts entame sa nouvelle vie à Venise. Celle d'un navire école, au service d'une fondation pour orphelins sur l'île de San Giorgio Maggiore, où le mécène a fondé un centre culturel international toujours d'actualité.

Plus de fumoir et de fauteuils clubs... Des hamacs dans les cales et les coursives, un réfectoire au salon. Sacs de jute et uniformes blancs, une soixantaine d'enfants, encadrés par des élèves officiers des écoles navales, découvrent la vie à bord.

Regréé en trois-mâts goélette pour une manœuvre plus aisée, doté d'une timonerie sur le pont supérieur, il croise l'été en Méditerranée. Discipline et Adriatique jusqu'en 1971 où,

jugé trop vieux, le navire finit par rester au mouillage.

Les carabinieri prendront la relève pour quelques lires symboliques. Ils veulent un voilier de prestige. Dans un chantier de Venise, on le dote de mâts d'acier, de deux moteurs Fiat de 300 chevaux, et il retrouve son gréement d'origine. Mais la note est salée, et le commanditaire a du mal à se maintenir à flot.

## Retour au pays natal

La providence, la passion, la persévérance et un écureuil vont œuvrer à la renaissance du *Belem*. Un ami vénitien, un passionné de vieux gréements, une identité révélée. Et voici que, bientôt, se mobilise tout un équipage pour un retour au pays natal, mais il faut réunir les fonds.

En janvier 1979, au terme de longues négociations et d'une véritable campagne nationale, les Caisses d'Épargne se portent acquéreur du

trois-mâts. 3, 5 millions de francs.

On a pleuré, dit-on, sur les quais de Venise quand il est parti pour Brest, accompagné pour les derniers milles par l'*Étoile* et *La Belle Poule*.

On aurait pleuré à Venise quand il est parti pour Brest



Pavillon français, fierté retrouvée, débats en cascade. Un musée à quai ? Pas question. Un ambassadeur, oui, mais ! Un navire école, comment ? En cale sèche à Brest, bientôt amarré à Paris, au pied de la tour Eiffel quand l'Ouest le réclame, le trois-mâts nécessite des travaux importants. Il faut

dra la détermination sans faille de la fondation Belem pour que le grand voilier, classé monument historique en 1984, reprenne la mer.

Depuis cette date, on l'a vu à New York pour le centenaire de la statue de la Liberté, à Québec pour le 400<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la ville, au jubilé de la reine d'Angleterre et aux Jeux olympiques de Londres, en 2012. À Venise, en 2014...

Depuis, le *Belem* court les océans. Armé par un équipage de seize hommes, il accueille à son bord une cinquantaine de stagiaires pour des navigations au large des côtes bretonnes, anglaises ou méditerranéennes...

Le trois-mâts a 120 ans, mais il est toujours ardent et vivant à la barre. Et n'a pas fini de nous faire traverser le temps et les océans.

Yves AUMONT.



Les Italiens vouent une grande affection au voilier devenu le navire-école *Giorgio Cini*, au service d'une fondation pour orphelins.



En 2012, le Belem est invité aux festivités des Jeux olympiques de Londres.

# Capitaines d'hier, commandants d'aujourd'hui

Le commandement du *Belem* a été, pour tous, un grand moment de leur vie de marin. Entre 1896 et 1914, ils ont été quatre à se succéder. Onze ont inscrit leur nom à la barre depuis 1985.

C'est à la fois son premier et son dernier commandement. À 50 ans, le capitaine Merle prend la tête du *Belem* pour son voyage commercial inaugural. De retour à Nantes, son port d'attache, six mois plus tard, Merle part à la retraite. Il a la réputation d'avoir été un homme rude avec son équipage et méprisant pour ses jeunes officiers, comportements qui lui valurent le surnom de « merle noir ».

Lui succède, en janvier 1897, François Rioual, 26 ans, qui a décroché, un mois plus tôt, son brevet de capitaine au long cours, et qui fut mousse dès l'âge de 12 ans.

Nouveau capitaine, Dolu, trente ans de carrière, commande le trois-mâts le temps du troisième voyage, entre la fin 1897 et le début 1898.

Julien Chauvelon, 24 ans, le remplace en 1899, pour ne quitter le commandement du *Belem* qu'à l'issue de sa dernière traversée commerciale, en 1914.

## Commandants de croisière

En 1985, le *Belem* entame une nouvelle vie de bateau-école et de « navire de croisière ». Jean Randier, qui a suivi les travaux de restauration du bateau, en prend la barre et effectue notamment, en 1986, une traversée de l'Atlantique, pour participer aux fêtes du centenaire de la statue de la Liberté, à New York, et au rassemblement des vieux gréements de l'Op'Sail.

De 1987 à 1989, Philippe Arzel, ancien de la Marine nationale, est à la barre. Yves Euzen, précédemment second, ancien commandant de la goélette *Étoile*, le remplace le temps d'une saison.

## Odyssées atlantiques

En 1990, c'est au tour de Marc Cornil, dont le père fut marin à bord en

1906, sous le commandement de Julien Chauvelon, de prendre les commandes du bateau. Il ne devait le gouverner qu'un mois. Il débarque finalement en 2002, et reste, aujourd'hui, un de ses plus fervents défenseurs, organisant notamment, pour transmettre sa passion, des projections des « odyssées atlantiques » du bateau.

« **Le Belem est costaud. À 30 nœuds, le bateau commence à s'exprimer** », disait Yann Cariou, en 2010. Venu de la Marine nationale, ce passionné de grands voiliers commande le *Belem* de mai 2009 à décembre 2011. « **J'ai vécu des moments intenses à la barre de ce glorieux trois-mâts qui défie le temps. Les satisfactions ont été nombreuses en matière purement maritime, mais aussi par le partage de cette passion avec un équipage toujours à la hauteur, motivé, et les nombreux stagiaires qui ont suivi studieusement et parfois héroïquement mes conférences dans le grand roof** », confiait également Yann Cariou, aujourd'hui commandant de l'*Hermione*.

## Maitres des voiles

« **Un poste de commandement, surtout du Belem, cela ne se refuse pas** », lâche, en 2012, Yannick Simon, double vice-champion du monde de match racing, après que la fondation Belem lui a proposé d'être à la tête du navire. Le voilà donc commandant du trois-mâts sur lequel il a déjà officié en 2008 et 2009, comme lieutenant et second capitaine. Pendant deux ans, il est à la barre du *Belem* quatre mois par saison, partageant le commandement en alternance avec Jean-Alain Morzadec. Lui connaît également bien le *Belem*. Ce marin pêcheur de formation y fait ses armes en 1989, lors de son service militaire. Retour



L'équipage était composé de matelots, un bosco, un cuisinier, un mousse, un second et le capitaine.

à bord en tant que gabier en 1994, puis entre 1998 et 2001, comme matelot et ensuite lieutenant. En 2003, il est de nouveau sur le trois-mâts. Il est alors second capitaine sous les ordres de Jean-Pierre Boin et de Michel Péry, qui se partagent le commandement. Trois ans plus tard, alors âgé de 38 ans, Jean-Alain Morzadec embarque de nouveau, comme commandant cette fois-ci, et pour mener sa carrière de marin à terme. À l'heure de la retraite, en 2015, il aura passé, à bord du *Belem*, « **vingt saisons sur trente années de navigation, parcourant avec lui plus de 100 000 milles, cinq fois le tour de la Terre** », fut-il rappelé, lors de son élévation au rang de chevalier du mérite maritime.

## Une vie de marin bien remplie

En 2009, Michel Péry retrouvait le commandement du *Belem*. Il n'a pas quitté la barre depuis. « **Un grand-père charpentier de marine, l'autre pêcheur** », le doyen des commandants, né à Ciboure il y a 58 ans, a tiré ses premiers bords sur les côtes

basques, avant de bourlinguer sur les mers du globe. La pêche sur les thoniers, le service militaire à Brest sur une frégate, un premier commandement dans la marine marchande « **L'Atlas, le 21 juillet 1990** », une carrière de plus de trente ans sur des vraquiers et des rouliers de la Compagnie maritime nantaise, Nouméa, Papeete, Océan Indien...

Dans cette vie de marin bien remplie, le *Belem* a sa part, belle et continue. « **D'abord comme chef mécanicien en 1992** », puis comme commandant avant des retrouvailles définitives en 2009. Comme beaucoup de gens de mer, Michel Péry n'est pas du genre à s'épancher pour chanter la beauté lyrique des petits matins au mouillage, les grandes houles atlantiques. Mais il suffit de l'entendre évoquer la bonne marche du navire pour comprendre le lien qui l'unit au *Belem* : « **Quand, aux Antilles, le navire file bon plein dans les Alizés et qu'on sent à la barre qu'il était fait pour ça.** »

Frédéric VERONNEAU.



Jean Randier prend la barre du Belem en 1985.



Yann Cariou a commandé le Belem pendant deux ans et demi.



Jean-Alain Morzadec connaît parfaitement le Belem. Il y a passé plusieurs années comme gabier, matelot et second avant de le commander.



Michel Péry prend le commandement du Belem en 2009. Il l'a toujours.

Le capitaine Chauvelon était surnommé capitaine peinture. Son bateau était propre comme un sou neuf.

# Le bosco, un boss à l'écoute des bobos du bateau

Depuis 2002, Patrice Caherec est, à bord du *Belem*, le bosco, le bosseman, le maître à tout faire. Il connaît tous les coins et les recoins du trois-mâts.

Il est le bosco, l'appellation pour désigner le maître d'équipage, l'homme, dans la rigueur hiérarchique des organigrammes de la marine, à l'interface entre le monde des officiers et celui des matelots. Mais il est d'abord et avant tout le maître technicien à bord, le bricoleur en chef qui doit s'assurer continuellement du bon état de chaque pièce, câble, cordage... pour éviter toutes avaries. L'atelier est son antre.

Patrice Caherec est le bosco en titre depuis 2002, a joué les remplaçants ponctuellement, au mitan des années 1990. Cet ancien « **moniteur de voile pour la fédération française** », originaire de Lorient, a posé le premier pied sur le pont du navire-école « **en janvier 1987, comme matelot, un peu par hasard** », dit-il, mais « **avec la volonté d'apprendre le bateau** ».

## Aux petits soins

Trente ans de fidélité plus tard, il connaît les moindres détails de son fonctionnement, entretient et bichonne le trois-mâts pour qu'il fende les flots étincelant comme aux premiers jours. Et Patrice Caherec revendique son envie de transmettre ses savoirs et savoir-faire aux huit hommes et femmes qu'il commande. À quai, ses journées de travail s'éta-



À bord du *Belem*, Patrice Caherec est le maître technicien, le bricoleur en chef.

lent sur huit heures. En mer, elles s'allongent de deux heures.

Le printemps est revenu. Le temps de reprendre le large approche. « **On vérifie que tout est bien amarré, que**

**les hublots sont correctement fermés. On donne les derniers coups de pinceaux et on fait les ultimes points de couture** », indique Patrice Caherec, dont l'un des « **plus beaux**

**souvenirs de navigation** », est la remontée de l'Amazone, ponctuée d'une escale à Belem, au Brésil, en 2002.

Frédéric VERONNEAU.

# Sur le *Belem*, le gabier est une gabière

Un voyage à travers le monde et l'histoire... Géraldine Baffour, l'une des deux seules femmes de l'équipage, mesure sa chance de vivre des instants exceptionnels.

Sur le *Belem*, elles ne sont que deux femmes, sur un équipage de seize personnes. Assurer le bon fonctionnement et la sécurité du bateau, mais aussi monter sur les vergues et le long des mâts... Même pas peur. Depuis 2013, Géraldine Baffour y exerce son métier avec passion : gabier. « **J'accompagne également les stagiaires**, précise la femme de 32 ans, préposée à la manœuvre des voiles. **On laisse faire les gens, tout en restant à côté.** »

Public de tous horizons, tous âges, toutes expériences... Certains démentent la navigation de zéro, tandis que d'autres ont déjà des notions. Alors, elle adapte ses cours de matelotage – apprendre à faire des nœuds maritimes –, confie la barre, assure, avec eux, une partie de la veille, de jour comme de nuit, les aide à hisser les voiles.

C'est cette dimension humaine, d'ailleurs, qui séduit la Parisienne. Après une licence en biologie, la passionnée de voile décide de tout plaquer pour passer le diplôme *Capitaine 200 voiles*, au lycée maritime d'Île-d'Yeu, en 2008. Un choix que Géraldine ne regrette pas aujourd'hui.

## Un vie qui la rend heureuse

Pourquoi si peu de femmes à bord ? « **Peut-être parce que ce métier, dit**

**' d'homme ', n'est pas encore vraiment dans les esprits des femmes**, tente de justifier Géraldine, au caractère bien trempé. **Et puis, c'est un métier physique.** » Pas grave. Une plus grande mixité, certes indispensable au bon équilibre, n'est pas un enjeu fondamental pour la bonne marche de l'équipage, selon Géraldine. Ce qui compte, c'est l'efficacité et l'humanité de chacun. Et éviter les sujets tabous : « **La religion et la politique !** » Règle de cohabitation à respecter, tant par les stagiaires que l'équipage.

Malgré les années qui passent, celle qui connaît l'histoire du navire légendaire par cœur ne peut s'empêcher d'être heureuse de cette vie qui se réinvente à chaque nouveau groupe de stagiaires. Elle est surtout émerveillée par la nature, la vue imprenable tout là-haut. Géraldine a tant de souvenirs en tête. Son meilleur ? « **J'étais à trente mètres de hauteur, le yacht était au pied du Stromboli en éruption, en pleine mer Méditerranée. Le volcan crachait de la lave toutes les dix minutes. C'était un spectacle exceptionnel** », se souvient-elle, consciente de sa chance de pouvoir passer du temps sur l'un des derniers endroits de liberté au monde.

Stéphanie LAMBERT.



Géraldine Baffour, 32 ans, gabier sur le *Belem*, est une femme heureuse et sans cesse émerveillée.

# De la quille au grand cacatois, du beaupré à la poupe... Une visite guidée du trois-mâts barque

## À la barre



Marc Roger

Sur la dunette, partie avant du bateau, c'est la vedette du yacht. C'est à cet endroit stratégique, où trône aussi la boussole, que les photos sont les plus prisées. Se prendre pour le Capitaine d'un jour, à la barre du *Belem*... La grande classe ! De quoi immortaliser son bonheur de pouvoir manœuvrer un si grand navire.

## Salle des machines



Marc Roger

Réaliser une traversée entièrement à la voile : c'est la philosophie de l'équipage du *Belem*. Il est, cependant, parfois nécessaire d'utiliser les deux moteurs à propulsion de la salle des machines. Aussi, trois groupes électrogènes fonctionnent en permanence pour produire l'énergie nécessaire à la lumière, la cuisine ou l'eau douce.

## Bateau de légende



Marc Roger

750 tonnes, 22 voiles, 58 mètres de longueur, le *Belem* est le plus ancien grand voilier au monde à accueillir du public. Il est aujourd'hui dirigé par Michel Péry, l'un des commandants. L'homme à la barre depuis 2009, a à cœur de transmettre et partager sa passion aux personnes désireuses de découvrir la navigation hauturière ou au large. La fondation Belem est propriétaire du trois-mâts, construit aux ateliers Dubigeon, à Chantenay-sur-Loire (Nantes), en 1896.

## Beau mais fonctionnel, le salon du Commandant

Pour les 120 ans du *Belem*, l'élégante décoration intérieure de cette salle, au mobilier style british, en bois précieux d'acajou de Cuba, a été entièrement restaurée dans les règles de l'art. Loin d'être un musée, cette pièce d'environ 15 m<sup>2</sup> sert de bureau au Commandant, qui y organise la vie à bord. Partout dans le monde, il consulte ses mails, plusieurs fois par jour. Puis il reçoit le personnel d'équipage. Attention ! Ne sont autorisées à rentrer, que les personnes qui toquent à la porte...



Marc Roger

## La batterie, le coin des stagiaires

Manger, dormir, discuter, lire, se toiletter... Dans le ventre du navire, à la fois dortoir et réfectoire, c'est le coin des stagiaires qui y prennent principalement leurs repas et accèdent à leurs couchettes. Claustrophobes, s'abstenir ! C'est assez petit et l'on s'y croise difficilement... Mais ça passe ! Les matelots d'un jour sont aussi surpris par la qualité de leur sommeil et leur appétit. Air de la mer, travail physique et sommeil fractionné y sont pour beaucoup.



Thierry Creux

## Escalier majestueux



Marc Roger

Deux départs, pour une arrivée commune : certains le décrivent en forme de « fer à cheval », d'autres « à double révolution »... L'escalier, situé dans le grand roof du *Belem*, est en tout cas l'un des petits bijoux du trois-mâts et une marque de prestige. Entièrement construites avec le plus beau des acajous, celui de Cuba, ses marches menaient, à l'époque Westminter (1914 à 1921), aux appartements des ducs. Elles guident, aujourd'hui, les stagiaires vers leurs lieux de vie.

## Alléchante cuisine



Marc Roger

Autant dire qu'ils ne chôment pas. Lorsque le bateau est au complet, équipage et stagiaires, seuls deux cuisiniers préparent soixante-quatre plateaux le midi. Même chose le soir. Sans compter le petit-déjeuner. Il faut être bien organisé, et apprendre à gérer l'approvisionnement pendant les escales. Des chambres froides sont également présentes pour stocker les denrées. Et cela fonctionne bien, en croire l'alléchant fumet du carpaccio de bœuf qui s'échappe de la cuisine, quand sonne l'heure du repas.

## Magasin du bosco



Marc Roger

Le bosco est le chef d'équipage, un marin expérimenté dans la manœuvre. Un métier de patience, où il faut travailler vite, mais sans faute. Sans oublier la pédagogie, indispensable à bord dans la formation des gabiers et des stagiaires. Il y entpose notamment les boudiers, utiles aux matelots pour grimper sur la mâture, qui culmine à 34 m.

Textes :  
Stéphanie LAMBERT.



## Le tour du monde des Guinness

Le célèbre brasseur Sir Arthur Ernest Guinness, grand amateur de navigation, achète le bateau en 1921. Et le nomme *Fantôme II*. Le plus élégant du moment, son « Happy Yacht ». Cette peinture, confiée, à l'époque, par la famille du second capitaine, aurait été réalisée pendant son tour du monde en famille, entre les années 1923 et 1924.



Marc Roger

## Immuable, la cabine du commandant

C'est le seul volume qui n'a pas changé d'affectation de toute l'histoire du trois-mâts, tour à tour bateau de commerce, yacht de luxe puis navire école. La cabine du commandant est située dans le quartier des officiers, à l'arrière du bateau où se nichent le salon et les cabines du second capitaine, du chef mécanicien et de deux lieutenants.



Marc Roger

## Les brillants roofs, petit et grand

Dans le grand roof (salon, salle d'instruction et lieu de réception), situé sous le pont principal, le parquet est extraordinairement brique. Riche de ses acajous de Cuba, construit par la firme londonienne de Marples and Co lorsque le navire battait pavillon britannique, il symbolise le luxe et l'élégance du *Belem*. Le petit roof, lui, servait de fumoir au duc de Westminster.



Marc Roger

# Gigi, 80 printemps : matelot par ponts et merveilles

Il l'a éblouie à Paris. Elle avait alors 47 ans. Trente-trois ans plus tard, Ginette Gérard, dite « Gigi », n'a toujours d'yeux que pour lui.

## Portrait

Elle l'a rencontré pour la première fois en 1983, alors qu'il était amarré sur la Seine, au pied de la Tour Eiffel. C'est un « **coup de fil anonyme** » qui l'a remise sur la piste du *Belem*, en 2002. « **Je le cherchais depuis deux ans. Je voulais voir ce qui se passait à bord** », dit-elle. Ginette Gérard, dite « Gigi », fringante mamie de 80 balais désormais, fumeuse de gauldos, n'a alors plus perdu le trois-mâts barque de vue. Et ce n'est que « **hasard** », si elle habite, aujourd'hui, quai de la Fosse, à Nantes, à une encablure de regard d'un des pontons d'hivernage du bâtiment historique. La dame n'avait pourtant pas l'âme marine ancrée plus que ça au tréfonds. « **Toute jeune, quand j'habitais aux Sables-d'Olonne, je traversais, à l'occasion, le port en barque.** »

Quelques années plus tard, devenue Parisienne, il lui arrivait, à la barre d'un dériveur, aux côtés de son petit ami de l'époque, de tirer des bords « **sur le lac d'Engien** ». Aujourd'hui,

l'octogénaire, « **ancienne couturière et vendeuse dans une boutique de confection** », longtemps « **femme au foyer** », enquille les milles par centaines de milles. Elle a sillonné la Baltique, traversé l'Atlantique, trimballé son barda de port en port, par petits et plus grands cabotages, aventures dûment consignées sur son passeport de bord, calé à portée de main dans sa vareuse de matelot.

## On laisse les soucis à quai

En avril dernier, Gigi reprenait la mer pour son expédition annuelle, direction Brest et Saint-Malo. Une croisière, comme toutes celles de ce navire-école, qui met ses passagers sur le pont et à la manœuvre : prise de quarts, tenue de barre, briquages matinaux tous azimuts, ascension de mâts... « **On fait tout. Sauf la cuisine** », précise Gigi. Elle, descend les échelles de face quand on conseille à tous de le faire à reculons. Les recoins les plus reculés du navire lui sont familiers. Elle aime « **être en compagnie de gens sympathiques** », ne



Ginette Gérard, dite « Gigi », fringante mamie, est follement éprise du *Belem*.

rechigne jamais à prendre le quart « **4 h - 8 h, parce que c'est celui du petit-déjeuner à 7 h** » et grimpe volontiers au mât de misaine, son « **préféré** ». « **On vit au jour le jour, sur un**

bateau. Je laisse tous mes soucis sur le quai. Je ne pense qu'à l'instant présent. »

Frédéric VERONNEAU.

## Des images aux réalités de la mer

Longtemps, le *Belem* ne fut, pour Patrick Bellat, qu'une passion de papier. Il le touche, aujourd'hui, pleinement du doigt.



Patrick Bellat glane tout ce qui s'écrit, s'édite et se fabrique sur le *Belem*.

« **Vous l'avez eu où ?** », demande-t-il avec envie en voyant Gigi, sa camarade stagiaire, exhiber fièrement son livret de bord de passagère régulière du *Belem*. Patrick Bellat, 65 ans, est un collectionneur. En 1996, il participe, avec Les Cartophiles du pays nantais, à une exposition de cartes postales organisée sur le quai, lors du centenaire du trois-mâts. Depuis, il glane tout ce qui a été écrit, s'édite et se fabrique – « **à l'exception des maquettes qui prennent trop de place** » - sur le navire.

Sa collection de cartes postales compte quelque quatre cents pièces. En 2011, « **cadeau de 60 ans** », il délaisse le cocon de collectionneur, ses voyages par procuration, pour se confronter aux réalités de la vie de marin. Patrick, ancien du bâtiment, em-

barque « **quasi en short** », à Saint-Nazaire, direction Saint-Malo, souffre du « **froid** » durant une bonne partie de la traversée, se fait de belles frayeurs quand, de quart par gros temps, sur le gaillard, le bateau enfournant, l'horizon disparaissant, il voit les murs d'eau lui débouler dessus. Péripéties marines qui lui ont, toutefois, procuré des « **souvenirs très agréables et inoubliables** » et ne l'ont nullement dissuadé de tenter de nouveau l'expérience. On le soupçonnerait même d'avoir pris goût à la navigation et à la vie à bord. En juin, il reprenait la mer pour trois jours. Et quand le *Belem* est à quai, à Nantes, Patrick joue les hôtes pour les visiteurs qui foulent les ponts par milliers.

Frédéric VERONNEAU.

## Tout le monde peut naviguer sur le *Belem*

Le *Belem* laisse un grand vide quand il quitte Nantes. Mais pour Florence, stagiaire à bord pour la 8<sup>e</sup> fois, c'est l'excitation !



Huitième stage sur le *Belem* pour Florence Maidon. Elle ne s'en lasse pas.

« **Bienvenue à bord** », lance, enthousiaste, le commandant Péry, à ses trente nouveaux stagiaires, le 1<sup>er</sup> avril dernier, à Nantes. Le superbe trois-mâts reprend le large, avec, à bord, la nouvelle promotion de stagiaires. Parmi eux, Florence Maidon, 56 ans.

Ce n'est pas la première, ni la deuxième, ni la troisième... Mais la huitième fois qu'elle participe. C'est comme une drogue. « **J'ai découvert par hasard, en 2005, que n'importe qui pouvait s'inscrire pour participer à la vie de ce bateau mythique pendant quelques jours, se souvient Florence. En juillet de la même année, je vivais ma première aventure.** »

Installer la table, astiquer le sol, « lo-

ver les bouts », mettre sous voiles... Cette salariée d'une entreprise de commerce maritime du Havre commence à connaître. Et applique, à la lettre, les conseils de Michel Péry : « **Participez et soyez curieux** ».

Mais faut-il avoir un minimum de connaissances pour participer à cette aventure ? « **Pas du tout. Moi, par exemple, je n'y connaissais rien ! Il suffit d'avoir envie de découvrir la vie des marins, de participer activement, car ce n'est pas une croisière, et venir avec une certaine humilité.** » Pour le reste, les membres de l'équipage sont de parfaits pédagogues.

Stéphanie LAMBERT.

# Les voiles brillent dans les yeux des stagiaires

Trente et un stagiaires ont embarqué, fin avril, pour l'étape Rouen-Boulogne. Voileux ou pas, tous étaient sous le charme du vieux trois-mâts.



Normands, Bretons, Chtis, Parisiens. Tous différents et tous pareils, remplis du bonheur de former l'équipage.

## Reportage

Avril 2016. Le *Belem* a quitté Rouen. Il embouque la Manche, cap sur Boulogne via l'Angleterre. *Belem* ? « **C'est le bateau dont tous les marins parlent ! Il est mythique, s'exclame Serge, un terrien de Rambouillet, 60 ans, embarqué pour un stage de quatre jours. C'est le bateau chance. Il a échappé aux incendies, à une éruption volcanique, un tremblement de terre, un bombardement, à la destruction ! Ça fait tellement longtemps que je voulais naviguer à bord... Mais ma femme ne voulait pas. Elle ne disait pas « non ». Mais vous savez comment savent faire les femmes... Cette fois, j'avais un besoin fort de liberté, après une année dure. Elle m'a laissé partir. Et là, je suis un homme comblé !** »

Serge est de tous les efforts de manœuvre. De toutes les corvées du bord. Il cargue, grimpe, brique et cause avec, dans le regard, en guise de pluie d'étoiles, les seize voiles blanches établies ce jour, sur le grand trois-mâts. Et Dieu que ça brille...

### Sévère mal de mer

Comme Serge, trente autres navigants stagiaires s'initient à la navigation ancienne, sous les ordres de l'équipage professionnel. Et tous ont ce même éclat de voiles dans les yeux. Même François, qui a souffert, deux jours durant, d'un sévère mal de mer, coincé sous la couette avec un seau en fer dans son étroite bannette.

Car tous en rêvaient, de ce voyage. Hommes, femmes, jeunes, retraités. Voileux ou pas. Normands, Bretons,

Chtis, Parisiens. Tous différents et tous pareils. Remplis du bonheur de former l'équipage. Volontaires pour mettre du cœur à l'ouvrage. Serge est carrossier. Nathalie, graphiste. Jean-Louis, électricien. Thierry, surveillant de prison. François, kiné à la retraite, venu avec Lilly, son épouse, prof d'anglais. Mais il leur faudra moins de temps pour former un groupe solidaire, que pour envoyer toute la toile dans le petit temps glacial de cette fin avril. Serge encore : « **L'air est froid, mais les cœurs sont chauds !** ».

« **Je suis des vôtres !** »

Que viennent-ils chercher à bord ? Une aventure fantastique sur un monument historique. Un cours de navigation. Et parfois bien plus : une confrontation avec eux-mêmes. Fanny, retraitée de l'Urssaf, découvre qu'elle est capable de se lancer seule dans une aventure. À 62 ans, elle ne le savait pas. François, le kiné, une belle érudition dans son balluchon, pense avec émotion à son grand-père, un ancien cap-hornier. Il l'imagine sur son voilier : « **Sans lumière, sans GPS, sans carte météo : respect !** ». Jean-Louis, l'électricien, Boulonnais, raconte son histoire avec de grands rires : « **Tout le monde est marin dans la famille. Sauf moi. Alors à table, je ne peux jamais l'ouvrir : « Oh toi le terrien, tais-toi ! Tu ne peux pas comprendre ! » Alors j'ai passé mon permis bateau. Et me voilà maintenant sur un grand trois-mâts. Je vais pouvoir répliquer : hé ! ho ! Dites ! J'ai navigué sur le *Belem*, je suis des vôtres !** »

Au sein de cet équipage éphémère,



Sur le beaupré, Thierry, Fany et, devant, Nathalie.

beaucoup découvrent. D'autres redoublent, triplent et plus. Il faut un peu d'attention pour comprendre que Thierry ne fait pas partie des marins pros du bord. Le surveillant de prison de Dunkerque est habillé *Belem*. Il a déjà navigué treize fois sur le navire, d'Ostende à Bilbao. Il vit là sa quatorzième session, et est déjà inscrit pour la quinzième (Port-Vendres-Saint-Nazaire, octobre 2016). Celui qui travaille entre quatre murs, dans un cadre discipliné, passe une partie de ses congés entre quatre bordés dans un cadre discipliné... Mais « **je ne le vois pas comme ça. Je vois la mer, la nature, le voyage, l'exploration...** »

**Pas une bière  
pas de rhum**

Dans le feu des discussions de repas,

autour de l'immense table du carré stagiaire, entre les flots de louanges qu'inspirent le navire et son équipage, se sont insinués, sur cette session, deux légers bémols. Les vents n'ont pas permis d'atteindre les côtes anglaises. Et puis *Belem* jauge 534 tonneaux, mais pas une bière, pas une bouteille de rhum à bord ! Pour Nono, Jérémy et deux Pierre, quatre voileux et joyeux drilles venus ensemble en célibataires, c'est un peu la fausse note. La mouche dans le lait. Un tout petit couac en vérité : on ne se trompe probablement pas si on assure que tous les stagiaires sont déjà prêts à revenir à bord. Même Nono, les deux Pierre et Jérémy...

Thierry CREUX.

# « Fiers d'être associés à ce bateau emblématique »

Pour Bruno Leclercq, secrétaire général de la Caisse d'Epargne Bretagne-Pays de Loire, le mécénat historique de l'entreprise avec le Belem relève de l'évidence.

## Entretien



**Bruno Leclercq**,  
secrétaire  
général  
de la Caisse  
d'Epargne  
Bretagne  
Pays de Loire.

### La Caisse d'Epargne est un investisseur historique du Belem, pouvez-vous nous retracer l'histoire de ce partenariat ?

En 1980, la Caisse nationale des Caisses d'Epargne a participé, avec la Marine nationale, au rachat du *Belem*, qui était, à l'époque, une épave, pour 8,5 millions de francs (environ 3,5 millions d'euros en tenant compte de l'inflation). Nous nous sommes alors engagés dans un projet ambitieux, qui était d'en faire un bateau emblématique du patrimoine. Et « vivant », car il devait naviguer ! C'est notre plus ancien mécénat.

### Quelle est la part de la Caisse d'Epargne Bretagne-Pays de Loire ?

Le bateau appartient à la fondation Belem, financée par les dix-sept caisses régionales. La Caisse d'Epargne Bretagne-Pays de Loire apporte, elle, 150 000 € de subvention par an, suivant les besoins. Pour l'ensemble des caisses, cela représente plus d'1,5 million d'euros pour l'entretien du *Belem*.

### Ce bateau est un bel emblème, mais constitue-t-il une rentrée d'argent pour vous ?

Le *Belem* ne rapporte pas d'argent à la Caisse d'Epargne, c'est du mécénat au sens propre et noble du terme. Nous sommes fiers d'être associés à cet élément du patrimoine, porteur de l'image des deux régions, maritime, portuaire, industrielle.

### Une banque et un trois-mâts, le mariage peut surprendre. Quelles sont les motivations de ce partenariat ?

Nous sommes deux entreprises historiques. La première Caisse d'Epargne de Nantes a été créée en 1821, et le *Belem* a été construit à Nantes, en 1896. Ce qui fait de nous deux éléments du patrimoine nantais, ligérien et breton, et qui continuent à défier le temps !

### Les salariés de la Caisse d'Epargne ont-ils accès au bateau ?

À chaque fois que le *Belem* est à quai, nous invitons tous nos collaborateurs. Nous y recevons aussi nos administrateurs (1) et clients.

### Que représente la Caisse d'Epargne dans la région ?

En termes d'emploi, ce sont 3 000 collaborateurs, ce qui fait de nous l'un des premiers employeurs privés



Le *Belem* est le plus ancien mécénat de la Caisse d'Epargne. « Du mécénat au sens propre et noble du terme », confie l'entreprise.

en Bretagne et Pays de la Loire. En termes d'activité, nous injectons, chaque année, à peu près 5 milliards de crédits dans l'économie régionale à destination des particuliers, des entreprises ou de l'économie sociale.

### Vous-même, avez-vous le pied marin ? Avez-vous navigué sur le Belem ?

Oui, j'ai fait la traversée Brest-Douarnenez sur le *Belem*, il y a quatre ans. Une journée entière, toutes voiles déployées, c'était magnifique. Il y a les sensations et les odeurs, mélange d'huile chaude, de bois cirés, d'encastiques et d'odeurs de mer ! J'ai aussi fait plusieurs fois la remontée Nantes-Saint-Nazaire. C'est vraiment le plus beau navire sur lequel je suis monté.

Recueilli par  
Julien ROPERT.

(1) Les représentants élus des sociétaires de la Caisse d'Epargne, qui sont présents lors des conseils d'administration.



« C'est le plus beau navire sur lequel je suis monté », avoue Bruno Leclercq.



Le bateau appartient à la fondation Belem, financée par les dix-sept caisses régionales. La Caisse d'Epargne Bretagne-Pays de Loire apporte, elle, 150 000 € de subvention par an, suivant les besoins.

# Le subtil équilibre de la fondation Belem

Subventions, mais aussi vente de produits licenciés ou levées de fonds auprès du public. Pour boucler son budget, cette fondation d'utilité publique doit se montrer créative.

## Initiative

En mer, c'est un équipage de seize personnes qui dirige le *Belem*. Mais à terre, c'est une petite équipe de six personnes (dont trois permanentes), qui fait tourner la fondation d'utilité publique en charge du navire. « **Notre rôle est de faire vivre le trois-mâts, de l'ouvrir au plus grand nombre, de l'ouvrir au plus grand nombre,** explique Christelle de Larauze, déléguée générale de la fondation. **Pour cela, il faut faire participer le *Belem* à des événements et en créer d'autres. Nous incitons donc les collectivités à organiser ces événements.** » À l'image, cette année, du retour du voilier à Venise ou de ses 120 ans à Nantes.

Le navire accueille 1 200 navigants par an et 50 000 à 100 000 visiteurs. Une activité conséquente qui ne permet toutefois pas, à elle seule, d'assurer, avec les recettes, la moitié d'un budget annuel de 3 millions d'euros, l'autre moitié étant assurée par le mécénat de la Caisse d'Épargne. L'entretien du navire coûte, en effet, entre 300 000 et 500 000 € par an et la solde des marins atteint 1 million d'euros annuel.

**« Cette fondation, on la porte à la force du poignet »**

Il faut donc multiplier les sources de revenus. Pour cela, la fondation, créée en 1980, fait appel à d'autres mécènes, via le Cercle Nantes entreprises Belem. Elle a mis en place des licences avec des entreprises qui fa-



La fondation Belem doit « multiplier les sources de revenus pour boucler son budget », explique Christelle de Larauze, déléguée générale de la fondation.

briquent des produits dérivés et reversent des royalties. Enfin, la fondation fait des levées de fonds auprès du public. « **C'est une démarche permanente, mais nous introduisons**

**de temps en temps de petits projets (réparation du baromètre, remplacement d'une voile...)** détaille Christelle de Larauze. **Cette fondation, on la porte à la force du poignet. C'est**

**difficile de tenir ce budget chaque année. Mais cela dure depuis trente-cinq ans, c'est une belle histoire. »**

Julien ROPERT.



Seul survivant des grands voiliers du XIX<sup>e</sup> siècle, le *Belem* est un ambassadeur. Il représente la France et ses traditions maritimes, lors des rassemblements des grands voiliers et à l'occasion d'événements de par le monde : *Odysée 2002*, *Brésil et Antilles*, *Québec 2008*, *jubilé de la reine d'Angleterre*, *Jeux olympiques de Londres 2012*.



Le *Belem* a été l'un des tout premiers navires à être classé monument historique en France, en 1984. En trente ans, le navire a embarqué près de 35 000 stagiaires. La fondation multiplie les escales et les visites du public dans chaque port. En 2014, près de 30 000 personnes ont visité le trois-mâts.

# Une fête de famille nautique en Loire

Le 4 juin, une parade inédite rassemblant une centaine de bateaux accompagnera le *Belem* dans sa remontée de Saint-Nazaire à Nantes.

120 ans, ça se fête à la maison, et, si possible, avec toute la famille. Ça tombe bien, c'est précisément ce qui attend le *Belem*. Quelques jours avant la date officielle de son anniversaire (le 10 juin), le mythique trois-mâts prendra, en effet, le chemin du retour, en remontant l'estuaire de la Loire vers son port d'attache. Mais il ne sera pas seul.

À son départ de Saint-Nazaire, vers 13 h, une vingtaine de bateaux l'accompagneront. Et au fil de sa navigation, des embarcations de toutes sortes se joindront au cortège, dans un casting aussi hétéroclite que réjouissant : bateaux de clubs nautiques, d'associations de patrimoine nautique, mais aussi professionnels, du Navibus aux péniches, en passant par une dragueuse, des embarcations des pêcheurs de Loire, et même la barge qui transporte les tronçons d'Airbus.

« L'idée est de faire une grande photo de famille de tous les bateaux qui sont liés à Nantes aujourd'hui, image Loïc Breteau, directeur de l'Association culturelle de l'été, qui organise la manifestation. Cette parade va raconter toute la diversité de ceux qui ont fait, qui font et peut-être qui feront la Loire. »

## Découvrir des bateaux inhabituels

Au total, une centaine de navires devraient se joindre au cortège. « On est sur une base d'une centaine de bateaux, ce qui devrait représenter 1 000 mètres de longueur, si on les plaçait les uns derrière les autres ! », poursuit Loïc Breteau. Le plus petit d'entre eux mesurera quatre mètres,



Depuis quelques années, les goûters électroniques animent les bords de Loire, les dimanches après-midi d'été, à Nantes.

le plus long... 74 mètres.

La parade devrait prendre toute sa dimension à l'entrée dans la métropole, au niveau du bac du Pellerin, et arriver en vue de la pointe de l'île de Nantes vers 18 h, avant d'accoster une demi-heure plus tard. « Ce sera très différent de ce qu'on peut voir sur l'Erdre, qui est un grand lac sur 30 kilomètres, précise Loïc Breteau. La Loire, c'est un fleuve vivant. »

La bonne nouvelle, c'est que la

marée sera haute, avec un fort coefficient. La Loire sera donc à son plus haut et permettra au public de voir de près les bateaux, amarrés à plus de 150 pontons installés pour l'occasion. L'occasion de réviser, grandeur nature, les différences entre un cotre, un sloop, un ketch ou un roquie. Et de découvrir d'autres navires plus inhabituels, comme le *Couronné IV*, bateau des pilotes de la Loire. Ces derniers sont les seuls habilités à piloter en

Loire. C'est l'un d'entre eux qui sera à la barre du *Belem* pour la remontée de l'estuaire. « Avant d'embarquer sur les cargos, ils sont basés sur un bateau toujours ancré en mer, explique Loïc Breteau. On a la chance qu'il ait une escale technique cette semaine-là, et ne reprenne du service que le mardi. » Le timing est parfait.

Julien ROPERT.

## Centre maritime de Nantes : c'est son anniv'

Le club nautique, qui fête 60 ans de navigation, sera un participant actif des festivités d'anniversaire du *Belem*.

120 ans pour le *Belem*, 60 pour le Centre maritime de Nantes (CMN) et 30 pour le *Naoned II*, son navire amiral : le calendrier fait parfois bien les choses.

« Nous pensions fêter les 60 ans du club et le lancement des croisières d'été, mais quand nous avons appris que l'on pouvait se joindre à l'anniversaire du *Belem*, nous n'avons pas hésité, résume Patrick Guérin, président du CMN. Pour nous, travailler avec une structure comme l'Association culturelle de l'été, qui a l'habitude d'organiser des événements d'envergure, c'est une chance. »

Deux de ses bateaux, le *Telemn Du* et le *Naoned II* remonteront donc la Loire, en compagnie du *Belem*. À leur bord, embarqueront, pour la première fois, deux personnes à mobilité réduite, membres de l'Association des paralysés de France. « Nous participons, depuis cette année, au plan handisport et handivoile », précise le président. Le CMN sera présent



Le Centre maritime de Nantes (CMN) compte près de 300 membres.

sur le quai, avec un stand qui présentera l'histoire du club. Des animations seront également proposées, notamment des initiations à la lecture de cartes ou des ateliers pour apprendre à faire des nœuds marins. L'occasion, pour l'association, de toucher un autre public, et, peut-être, de faire grossir ses effectifs, qui frôlent les 300 membres aujourd'hui.

Contact. cmn.asso.fr

J.R.

## Neuf jours pour (re) voir le port de Nantes

Débords de Loire a pour ambition de reconnecter les Nantais avec tous ceux qui vivent et travaillent autour du fleuve.

Du 4 au 12 juin, oubliez les visites d'établissements scolaires. Les portes ouvertes à ne pas rater donneront en effet... sur le fleuve. Dans le prolongement du grand débat sur le fleuve, lancé par Nantes métropole, l'Association culturelle de l'été, organisatrice de Débords de Loire, a choisi de proposer toute une série d'activités aux curieux, pour « découvrir tous les acteurs de la Loire, au travers de portes ouvertes, d'expositions, des rencontres liées au patrimoine, à l'économie, au loisir », résume Loïc Breteau, directeur de l'association.

On pourra notamment faire des croisières thématiques sur le fleuve, ou des tours de l'île de Nantes, sur différents types de bateaux. Ou encore prendre part à une déambulation organisée par l'association E + pi (Entreprises et patrimoine industrie), qui mènera les promeneurs de la cale où est né le *Belem*, au chantier de l'Esclain, dans le Bas Chantenay, jusqu'au ponton où sera amarré le trois-mâts. En trois heures, l'associa-



*Belem* et pont de Cheviré : du 4 au 12 juin, on pourra (re) découvrir ces deux éléments du patrimoine nantais.

tion racontera à la fois l'histoire du *Belem* et celle du port de Nantes.

On citera encore des démonstrations de pêche au carrelot quai de la Fosse, s'initier au kayak de mer à Couëron ou découvrir les multiples expositions... Le programme s'annonce très dense.

Informations sur [www.ace-nantes.fr/deborddeloire](http://www.ace-nantes.fr/deborddeloire)

J.R.

# Les 120 du *Belem* c'est aussi...

Des timbres, des dessins, des livres, des services... Le fameux trois-mâts mérite bien de jolies attentions pour son anniversaire.

## Timbres

Pour fêter les 120 ans du *Belem*, le Capan (Cercle des associations philatéliques de l'arrondissement nantais) propose une série *collector* de quatre timbres et deux cartes postales, affranchies avec un timbre différent du carnet et oblitérées avec un cachet à date illustré du 4 juin. Ces souvenirs peuvent être commandés auprès de Jean-Pierre Morice 5, rue des Tulipes, 44 120 Vertou, au prix de 2,50 € l'unité et 8 € le *collector*, chèque à l'ordre du Capan.

Sites des associations du Capan : AP l'Ancre ; amic-philatelie44-lancre.wifeo.com ou Club Vertou ; CPV : cpv44.com

## Dessins d'enfants

À chaque escale, le *Belem* joue les vedettes et on ne compte plus les photos et les selfies pris à bord, à la barre ou sur la dunette. Et puis, le *Belem* fait aussi rêver les enfants. Ainsi, Augustin, 7 ans et demi, qui nous a fait parvenir ce joli dessin. Si, comme lui, vous voulez nous envoyer vos *Belem* en crayons de couleurs, une adresse : Ouest-France Nantes, 2, quai François-Mitterrand BP 80 319 44 203 Nantes cedex 2. Et redaction. nantes@ouest-france.fr

## 150

C'est le nombre de bénévoles qui sont intervenus, en 2015, sur les différentes escales du *Belem*. Depuis le début de l'année, ils sont déjà une soixantaine à avoir repris du service, et leur nombre grossira au fil de l'année.

## Pages

Pour les 120 ans, le *Belem* sera pré-



Quatre timbres et deux cartes postales : philatélistes et cartophiles ont trouvé leurs souvenirs. Le *Belem*, vu par Augustin, 7 ans et demi. La rédaction Ouest-France attend vos dessins. Un livre, mais aussi des marinières, des mugs... Pour offrir ou s'offrir les souvenirs des 120 ans du *Belem*.

sent dans son port d'attache nantais... mais aussi en librairie. Gallimard publiera, en effet, à l'automne, un livre hommage au trois-mâts, rassemblant des textes d'auteurs passionnés par la mer et la navigation, comme Isabelle Autissier ou Yann Queffelec. Il sera illustré par des peintres de la Marine, qui ont embarqué, l'an dernier, pour une navigation.

Débords de Loire seront l'occasion, pour Share my sea, de lancer officiellement son application, créée par les Nantais d'Images créations. Celle-ci vise à mettre en contact les plaisanciers avec des personnes qui souhaitent faire une navigation. Charge alors au plaisancier de faire contribuer financièrement (ou non !) son invité. [www.sharemysea.fr](http://www.sharemysea.fr)

jeunes de tempête. Des voiles plates, conçues pour résister aux vents les plus forts, permettent au bateau de progresser dans le mauvais temps. Dans le cadre du changement progressif de ses voiles, le *Belem* change ses huniers. Après le petit hunier volant, c'est au tour du petit hunier fixe. Vous pouvez participer à son remplacement en faisant un don ; renseignements sur le site de la fondation <http://www.fondationbelem.com>

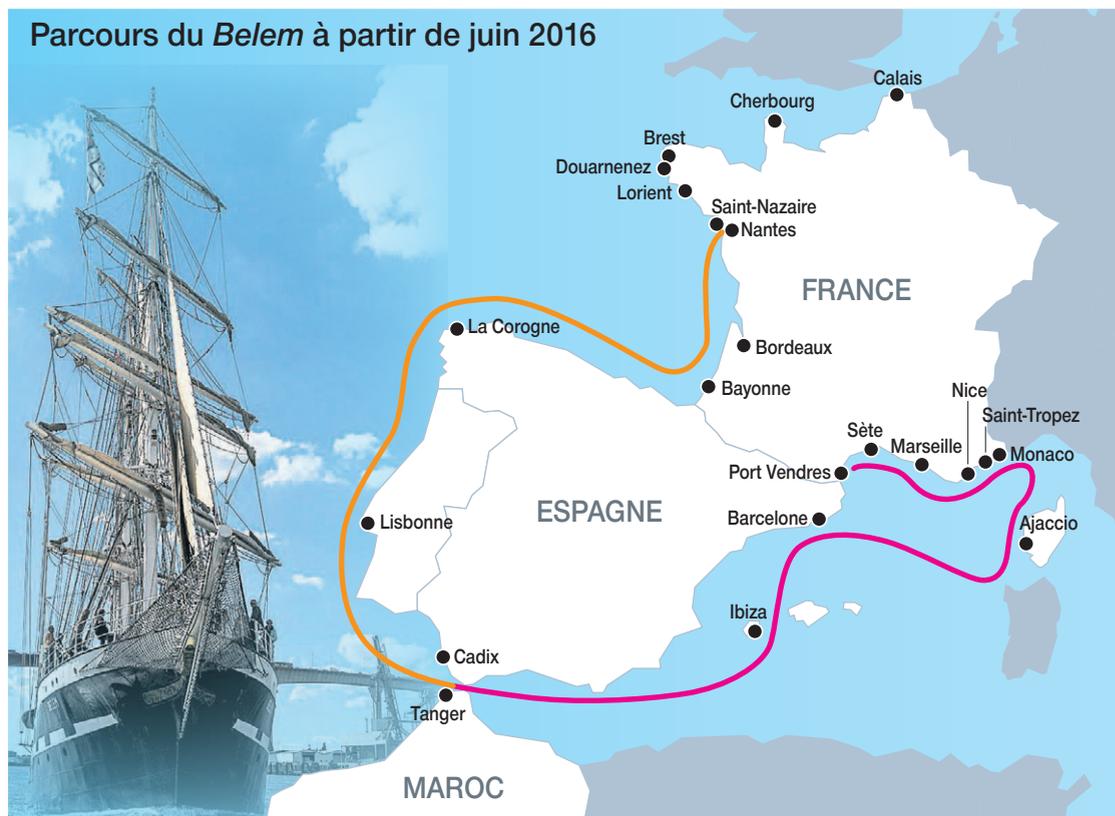
## Blablacar de la mer

Les 120 ans du *Belem* et le festival

## Petit hunier

Les huniers sont des voiles ma-

## Parcours du *Belem* à partir de juin 2016



## Virées atlantiques

- Du 1<sup>er</sup> au 3 juin : Lorient – Saint-Nazaire
- Du 14 au 17 juin : Saint-Nazaire – Bayonne
- Du 20 au 22 juin : Bayonne - Bordeaux
- Du 3 au 7 juillet : La Corogne (Espagne) – Lorient
- Du 10 au 12 juillet : Lorient – Brest
- Du 19 au 24 juillet : Douarnenez – Lisbonne (Portugal)

## Incursions méditerranéennes

- Du 1<sup>er</sup> au 5 août : Cadix (Espagne) – Tanger (Maroc)
- Du 1<sup>er</sup> au 13 août : Cadix – Tanger – Ibiza
- Du 7 au 13 août : Tanger – Ibiza
- Du 14 au 16 août : Ibiza – Barcelone
- Du 18 au 22 août : Barcelone – Ajaccio
- Du 23 au 27 : Ajaccio – Ajaccio
- Du 29 au 31 août : Ajaccio – Marseille
- Du 5 au 9 septembre : Marseille – Saint-Tropez
- Du 12 au 16 septembre : Saint-Tropez – Nice
- Du 19 au 22 septembre : Nice – Monaco
- Du 26 au 29 septembre : Monaco – Sète
- Du 3 au 6 octobre : Sète – Port-Vendres
- Du 11 au 12 octobre : Port-Vendres – Port-Vendres

## Hivernage en vue

- Du 14 au 24 octobre : Port-Vendres – Saint-Nazaire.

Tous les détails et tarifs des stages [www.fondationbelem.com/naviguer](http://www.fondationbelem.com/naviguer)



VOUS ÊTRE **UTILE**

DANS LA RÉGION, MÊME LES BANQUIERS  
**ONT LE PIED MARIN.**



© Benjamin Decoin

**CAISSE D'ÉPARGNE, MÉCÈNE HISTORIQUE DU BELEM**



**CAISSE D'ÉPARGNE**  
BRETAGNE PAYS DE LOIRE