

JO 2024. Le Belem, un trois-mâts-barque star des Jeux olympiques

Le trois-mâts nantais plus que centenaire a la charge de ramener la flamme olympique en France. Il ira la chercher en Grèce et la ramènera à Marseille le 8 mai 2024. Une page de plus pour le Belem à l'histoire déjà très riche.



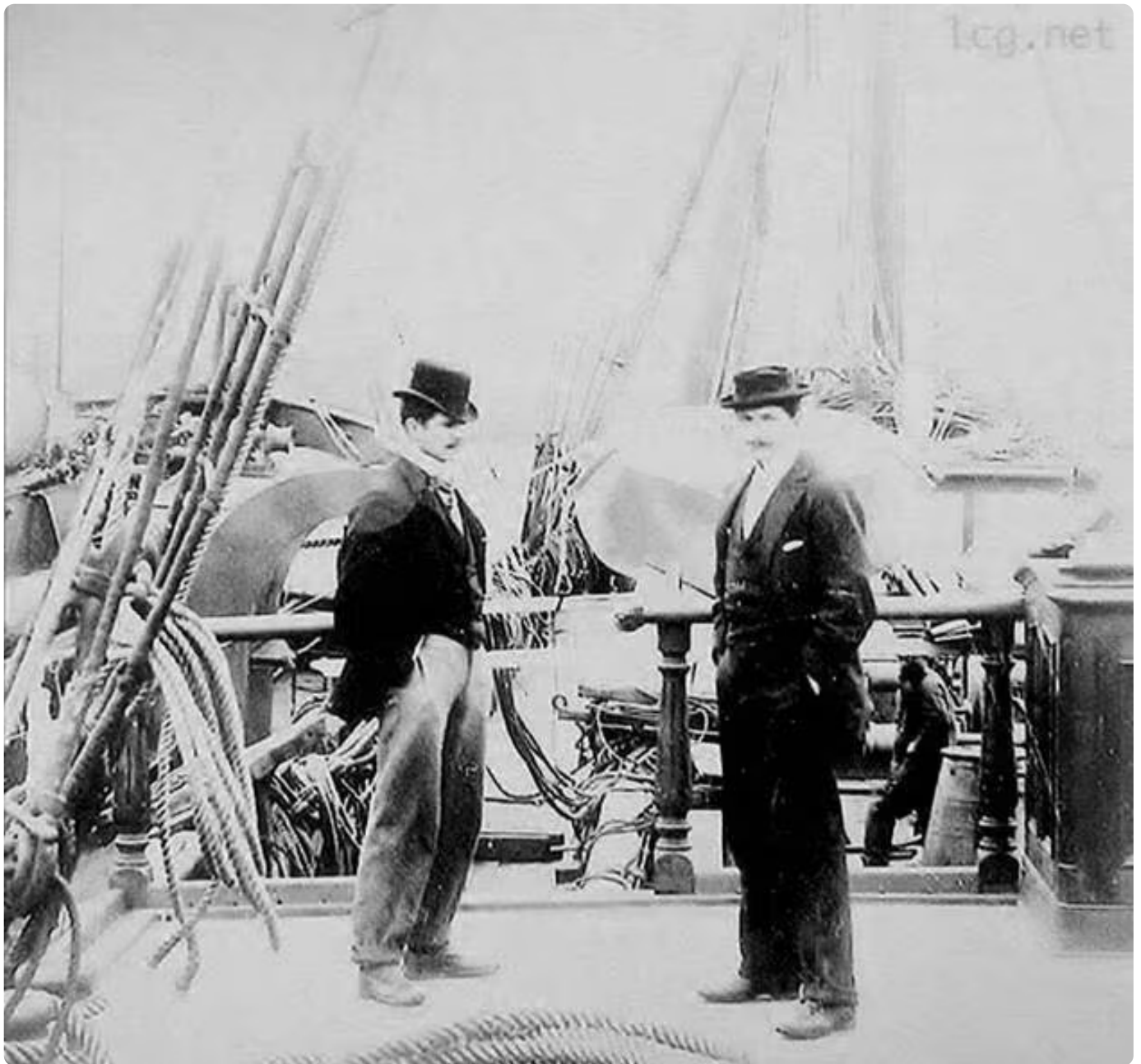
Lancé à Nantes en 1896, le trois-mâts barque Belem a été choisi pour ramener la flamme olympique en France, dans le cadre des JO Paris 2024. | PHOTO ARCHIVES PRESSE OCÉAN-NATHALIE BOURREAU

Presse Océan [Dominique BLOYET](#)

Publié le 08/02/2024 à 17h26

Le *Belem* se refait actuellement une beauté à la Seyne-sur-Mer, dans le Var. [Le 8 mai 2024, il amènera la flamme olympique en France](#) où elle débarquera à Marseille. Une fierté pour de nombreux Nantais de savoir que le dernier trois-mâts français navigant dont le port d'attache est Nantes a été choisi pour transporter ce symbole de l'Olympisme. À trois mois de l'événement, *Presse Océan* ouvre le grand livre du mythique trois-mâts sauvé de la casse par la volonté d'une poignée de passionnés et la Caisse d'Épargne. Pour accompagner les Jeux olympiques Paris 2024, *Presse Océan* a choisi le *Belem* comme fil rouge, avec des rendez-vous réguliers à retrouver sur notre site internet. Pour commencer, un peu d'histoire s'impose.

Lancé le 10 juin 1896 à Nantes



Maurice et Roger Dubigeon, les constructeurs du Belem à bord en 1896. | COLLECTION FONDATION BELEM

Le *Belem* est lancé le 10 juin 1896, dans le bas Chantenay, sur la rive droite de la Loire. Il a été commandé aux chantiers Dubigeon par un armateur nantais Fernand Crouan qui souhaite rajeunir sa flotte d'Antillais, comme on appelait alors les navires de commerce des lignes caribéennes. Sa particularité : une coque en métal riveté. Il transporte notamment du cacao pour le chocolat Menier. L'avènement de la vapeur aura raison de sa carrière commerciale. Il cesse le service en 1914 après avoir effectué trente-trois campagnes qui le mènent au Brésil ou en Martinique. Le 7 mai 1902, alors qu'il devait mouiller dans la baie de Saint-Pierre, faute de places il est contraint de jeter l'ancre dans la baie du Robert ce qui lui permet d'échapper à l'éruption meurtrière et destructrice de la montagne Pelée.

Le duc de Westminster l'achète en 1914



À partir de 1914, le Belem devient un navire d'agrément. | COLLECTION FONDATION BELEM

Avant la Première Guerre mondiale, le Belem entame une deuxième vie de navire d'agrément. Il est vendu le 11 février 1914 au duc de Westminster qui le modernise et l'aménage avec des bois précieux et des cuivres.

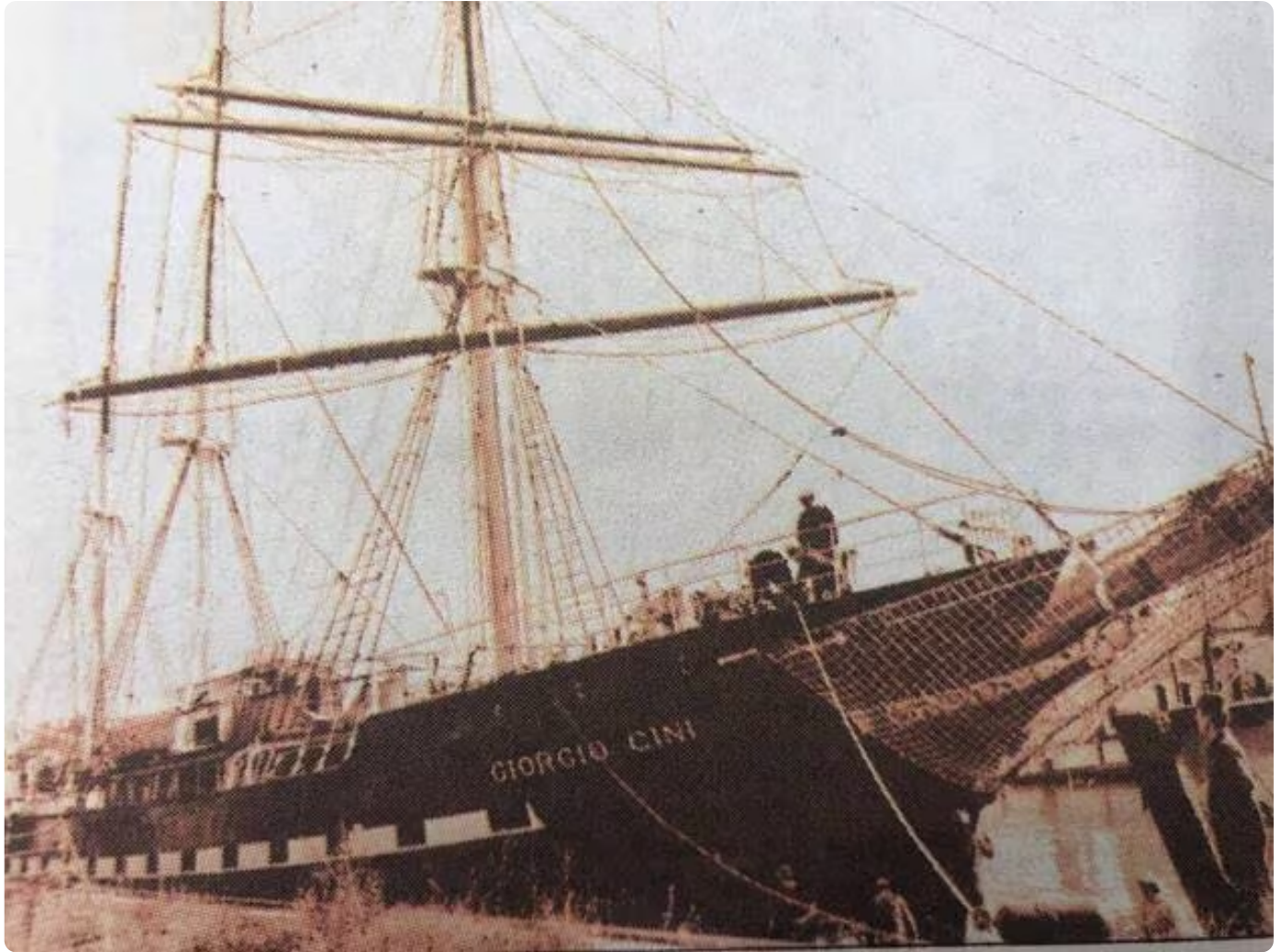
Vendu à Sir Arthur Guinness en 1921

Changement de propriétaire en 1921 : le Belem est acheté par Sir Arthur Guinness, le célèbre brasseur irlandais qui y amène sa propre touche en le faisant gréer en trois-mâts goélette. Rebaptisé *Fantôme II*, il effectue un tour du monde en 1923.

1940-1945 : une base des Forces navales françaises libres

Il est désarmé à la veille de la Seconde Guerre mondiale, en 1939, à l'île de Wight. Mais les hostilités lui offrent une nouvelle vie. Il est transféré à Plymouth et sert de base aux Forces navales françaises libres. La fin de la guerre marque une nouvelle étape. Le navire est laissé à l'abandon.

Racheté en 1952 par le conte Vittorio Cini



Mais en 1952, le conte vénitien Vittorio Cini, magna des finances, du fer et de l'acier, le rachète et crée une fondation pour former les orphelins de marins aux métiers de la mer. Il navigue désormais sous le nom de *Giorgio Cini*. entre mer Adriatique et mer Méditerranée.

Cédé aux carabiniers en 1965

En 1965, le bateau, usé par ses années de navigation et son manque d'entretien, est mis à quai. Il est cédé aux carabiniers. ces derniers lui offrent un carénage complet, mais faute de moyens financiers pour payer les travaux, ils doivent céder le navire au chantier naval de Venise. Ce dernier le met en vente en 1976.

Sauvé par les Caisses d'Épargne en 1979

C'est là qu'intervient le Dr Luc-Olivier Gosse. En 1970, en visitant le *Gorgio Cini*, il a découvert son premier nom et son premier port d'attache, Nantes. Alerté en 1977 par un ami italien de la vente du bateau, il remue ciel et terre pour le racheter et le ramener en France. Le 27 janvier 1979, grâce au mécénat de l'Union nationale des Caisses d'Épargne, le Belem, à l'état de ponton, est racheté au chantier vénitien pour la somme de 4,5 millions de francs (680 000 euros). Dans la foulée, une fondation est créée avec le concours de la Marine nationale et de l'État.

uation Cini en trois-mâts goëlette, sombre, peu à peu, dans l'oubli, dont les carabiniers qui en héritent en 1971 ne sauront pas le tirer.

Retour sous pavillon français pour 3,5 MF

Cadeau bien encombrant en vérité que ce Giorgio Cini qui s'avère rapidement être une charge financière insurmontable pour les gendarmes italiens. Après un grand carénage en 1972, le navire change une fois de plus de mains et est cédé, pour payer les frais engagés, aux Chantiers navals de Venise qui, après lui avoir remis son gréement d'origine, le mettent en vente en 1978.



Le Belem remonte la Loire dans la glace

Sous l'impulsion du Dr Gosse et d'un éditeur grenoblois, Jean-Pierre Debanne, l'Association pour le Sauvetage et la Conservation des Anciens Navires Français (ASCANF) lance une souscription pour rassembler les 3,5 MF, nécessaires à l'acquisition du dernier trois-mâts français. Soutenue par la Marine Nationale qui souhaite

intégrer le Belem dans sa flotte de navires-écoles, et sous l'action de Jacques Pichard, l'Union nationale des Caisses d'Épargne d'Ecureuil, avec l'accord de l'État, signe un protocole d'achat le 27 janvier 1979 avec les chantiers vénitiens.

Sept mois et demi plus tard, le 15 août 1979, le Belem qui a

retrouvé son noyau d'appareille de Venise remorqueur de Nationale et fait Brest (via Toulon) escale d'une dizaine d'heures où il arrive le 17 septembre. Il est alors amarré au château, dans le port pour être restauré.

Le 1^{er} septembre 1979 le Belem retrouve

Mais le coût des travaux s'élève à plus de 10 MF. La Royale à revoir ses comptes à une aide logistique de la Caisse d'Épargne d'Ecureuil à la Fondation Belem créée le 11 mars de la même année et dans la foulée d'utilité publique - le son nouveau destin du seul trois-mâts français.

Après une première réparation à Brest, le navire dont l'état est peu reluisant qui de plus a subi de



Retour à Brest en septembre 1979



Le Belem à Brest en mai 1981. | PHOTO DOMINIQUE BLOYET

Début des travaux de restauration en mai 1981

Les travaux de restauration débutent à Brest en mai 1981. Ils sont dirigés par le spécialiste français des grands voiliers, le commandant Jean Randier. En septembre de cette même année, le Belem est transféré à Paris où il reste amarré aux quais de la Seine durant quatre ans, le temps de terminer les travaux. Mais un autre combat commence. Les ports français se déchirent pour devenir le port d'attache du Belem. Sous l'impulsion et la ténacité du président du conseil d'administration de la caisse d'Épargne de Nantes, l'agent de change Michel Guillet, la Fondation Belem et la Ville de Nantes passent une convention pour l'hivernage du navire dans les eaux de la Loire.

1^{er} septembre 1985 : retour triomphal à Nantes



Le Belem dans les glaces, devant Trememoult, en 1989. | PHOTO ARCHIVES DOMINIQUE BLOYET