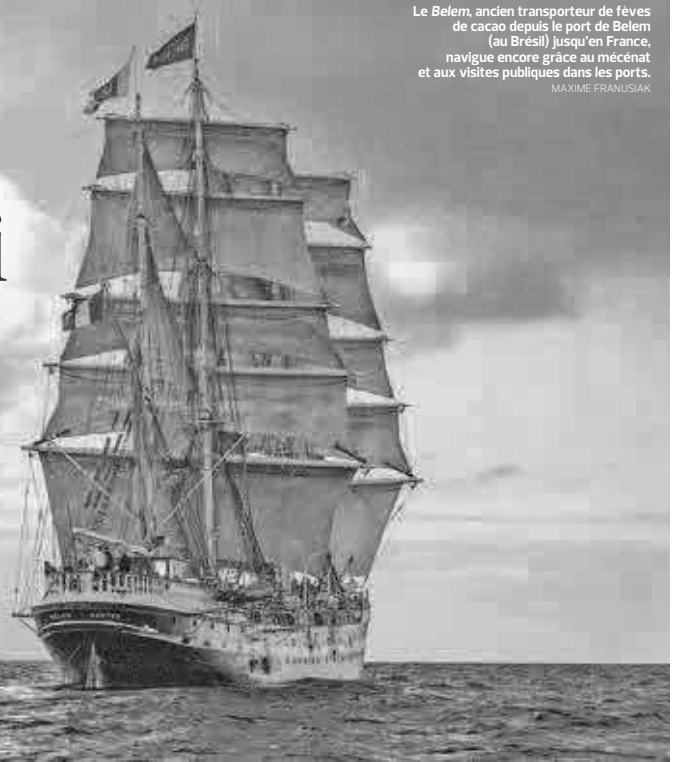


Le Belem, ancien transporteur de fèves de cacao depuis le port de Belem (au Brésil) jusqu'en France, navigue encore grâce au mécénat et aux visites publiques dans les ports.

MAXIME FRANUSIAK

Le « Belem », un fabuleux défi au temps d'une « cathédrale de toile »



Guillaume Loisy
@guloisy

Envoyé spécial à bord du « Belem »

« **T**iens, regarde à tribord. » À la surface d'une mer d'huile, de légères ondulations apparaissent au loin, cuivrées par les premiers rayons du soleil. Soudain, l'aïleron d'un mammifère jaillit dans les jumelles tendues par Cécile. « C'est un petit dauphin, il est venu nous dire bonjour », glisse le matelot, un oeil sur l'angle de barre et le compas, l'autre sur le fascinant spectacle de la nature. À l'heure du laitier, le Belem progresse au ralenti, quelque part entre la France et l'Angleterre. Sur le grand mât et le mât de misaine, grands et petits huniers peinent à se gonfler, comme ensommeillés. La pétrole ainsi que de saisissantes nuances de bleu invitent à la contemplation en cette fin de quart de nuit en Manche. « Le vent a tourné. Vous allez devoir manœuvrer les voiles », annonce le commandant aux seize stagiaires présents à bord. Le café et les tartines avalés, ces derniers s'affairent sur le pont, prêts à haïer bas - faire descendre les voiles - et brasser la grand-vergue.

Mouvoir cet espar en acier de deux tonnes demande un effort long et éprouvant pour les apprentis marins aux gestes rythmés par les ordres du matelot : « Tiens bon ! », « Large tout ! », « On tourne ! » Le petit cacatois et quinze autres voiles (sur 22) enfin établies, toutes à l'huile de coude, l'heure est à la récompense. Il est temps d'admirer le fruit de ce travail laborieux depuis le semi-rigide, mis à l'eau pour offrir une vue époustouflante sur « cette cathédrale de toile où le vent chante une douce mélodie dans le gréement » (extrait de la bande dessinée Belem, Éditions Chasse-Marée/Glénat).

L'un des plus anciens grands voiliers naviguant au monde

« Il est magnifique », admire avec émotion Angelo, amoureux transi de la fameuse coque d'acier noire et blanche et de ses faux sabords. À 67 ans, le retraité du social a réalisé « un vieux rêve » en embarquant sur le Belem à Boulogne-sur-Mer, où il réside. Ce « joli cadeau de Noël » (600 euros par personne pour trois jours et trois nuits, repas inclus) l'emmènera lui et son épouse, ainsi que les autres stagiaires, jusqu'à Ostende où le trois-mâts barque participera à un grand rassemblement de bateaux classiques. Parmi les 164 amarrés dans le port belge, le Belem est l'un des plus attendus, comme partout où il est convié. Il faut dire que le prestige de cet ex-navire de charge le précède. Du haut de ses 126 ans, il est l'un des plus anciens grands voiliers naviguant au monde. « Le témoin d'une époque révolue, celle de la grande marine à voile de la fin du XIX^e siècle », souligne son commandant Mathieu Combot. Désormais navire-école, ce joyau du patrimoine maritime embarque, d'avril à octobre, tout un chacun souhaitant découvrir la navigation traditionnelle à bord du dernier voilier français d'envergure classé monument historique. Pour une parenthèse hors du temps et une expérience singulière, aux antipodes de la vie de croisiériste.

Car caboter sur le Belem n'est pas de tout repos, même quand Éole vous épargne le mal de mer. Dans la batterie où peuvent loger jusqu'à 48 stagiaires, les banquettes sont étroites, le confort spartiate et les nuits agitées. Se lever à minuit ou quatre heures afin d'assurer son quart, tirer sur les bouts pour envoyer

Il a échappé à la casse, à une éruption volcanique et aux bombardements : 126 ans après sa construction, le mythique trois-mâts, devenu navire-école, navigue toujours. « Le Figaro » a pris le large sur ce joyau du patrimoine maritime français, classé monument historique.

les voiles, astiquer les cuivres du pont, assurer le service des repas - excellents - et le nettoyage... Les navigateurs participent activement à la vie du bord ainsi qu'à la bonne marche et à l'entretien du navire.

Venus en connaissance de cause, les stagiaires ne se font pas prier. « Ne pas jouer les touristes et être au service du navire, c'est aussi ce que je suis venu chercher, confie Quentin, occupé à la fabrication de choucanes, sortes de pompons confectionnés à partir de vieux cordages pour protéger les voiles contre le ragage. Comme le trentenaire belge féru de romans de mer, Hugues apprécie de « se plier au travail de groupe pour faire avancer le bateau ». Embarqué un peu par hasard dans l'aventure par Marc, son voisin, ce médecin généraliste installé en Moselle a vécu « le summum » de son expérience lors des quarts de nuit. Sous la lune, à assurer la veille sur le gaillard d'avant ou à tenir le cap à la barre à roue, guidé par des matelots pédagogues et bienveillants. Il avoue quand même avoir appréhendé la promiscuité sur le navire de 51 mètres. « Là, on a la chance d'être un groupe restreint avec une belle cohésion entre nous et une bonne ambiance. Je ne sais pas si c'est la même chose à 48 », s'interroge-t-il. Mathieu Combot, lui, préfère afficher complet. Car, sans les navigateurs payants, le vénérable trois-mâts resterait à quai.

Avènement des cargos à vapeur

Transformer cet ancien bateau de transport de marchandises en navire-école, c'est le moyen trouvé par la Fondation Belem, créée en 1979 et soutenue par le mécénat de la Caisse d'épargne, pour lui permettre de continuer à larguer les amarres. Le commandant ne manque jamais de remercier les stagiaires dès leur arrivée à bord : « C'est grâce à vous que le bateau continue de naviguer. Le faire sans votre présence n'a pas de sens. » Véritable succès commercial - la moitié des places disponibles sont vendues dès que le programme de la nouvelle saison est dévoilé lors du Salon nautique de Paris -, les séjours participatifs, couplés aux visites publiques dans les ports, couvrent environ la moitié du budget annuel de la fondation (3 millions d'euros). Un équilibre fragile, pas loin d'être envoyé par le fond pendant la crise sanitaire. « On a frôlé la catastrophe avec une année blanche en 2020 et une demi-saison en 2021, explique le commandant. Le projet de faire naviguer le Belem était menacé. Si la Caisse d'épargne nous avait lâchés, il aurait fini le long d'un quai en navire musée. »

Échapper de justesse à une mise au rebut ou à l'engloutissement, le Belem en a l'habitude. Sorti des chantiers Dubigeon de Nantes en 1896 sur commande de la chocolaterie Menier, il transportera, dans sa première vie, les précieuses fèves de cacao jusqu'en France depuis le port de Belem au Brésil. Dès son voyage inaugural, il frôla la catastrophe. Le long des côtes sud-américaines, un incendie se déclara à bord, décimant les 121 mules qu'il transporte de Montevideo. Six ans plus tard, en Martinique, il manque de finir carbonisé par l'éruption de la Montagne Pelée. Faute de mouillage dans la rade de Saint-Pierre, où un autre bateau avait pris la place qui lui était réservée, le navire marchand doit jeter l'ancre de l'autre côté de l'île. Salvatrice contrariété. La catastrophe fera 30 000 morts et coulera nombre de bateaux mouillés au port. Exposée dans le bureau

du commandant, une assiette sortie des décombres de Saint-Pierre témoigne de ce funeste épisode.

Devenu obsolète avec l'avènement des cargos à vapeur et voué à agoniser dans le canal de La Martinique, le cimetière des derniers grands voiliers nantais, le Belem est une nouvelle fois sauvé d'une mort certaine en 1914, racheté par le duc de Westminster. La grande fortune britannique, le transforme en yacht de luxe, l'équipe de moteurs, mais s'en désintéresse assez vite avant de le céder, sept ans plus tard, à Arthur Ernest Guinness.

Rebaptisé Fantôme II par l'héritier des célèbres brasseries irlandaises, le navire sillonne les océans, effectue même un tour du monde en 1923. Il ne franchira en revanche jamais l'un des trois caps mythiques (Bonne Espérance, Leeuwin et Horn), son propriétaire privilégiant les nouvelles voies maritimes que sont les canaux de Suez et de Panama. Stationné dans un chantier de l'île de Wight pendant la Seconde Guerre mondiale, il frôle encore le pire sous les bombes allemandes. La mâture est endommagée, le hangar abritant ses voiles détruit. Il servira un temps de base à une unité des Forces navales françaises libres. Après la mort de Guinness, un financier italien, le comte Vittorio Cini, se porte acquéreur et l'envoie à Venise en 1952 pour en faire le navire-école d'un nouvel institut maritime. Faute d'entretien, l'état du Giorgio Cini, aménagé en trois-mâts goélette, se dégrade. Il est alors condamné à rester à quai dans la Cité des doges.

Un chirurgien passionné de bateaux traditionnels

Jusqu'en 1979 et son rachat par la Caisse d'épargne sous l'impulsion de l'Association pour la sauvegarde et la conservation des anciens navires français (ASCANF) et grâce à l'opiniâtreté d'un chirurgien passionné de bateaux traditionnels, Luc-Olivier Gosse. Neuf ans plus tôt, lors d'une visite du Giorgio Cini, le médecin avait découvert sur le fronton de la dunette un cadre en cuivre protégeant une peinture représentant un trois-mâts-barque ornée des inscriptions : « Belem, Nantes ». « J'étais à bord de l'un des derniers bateaux à voile long-courriers de l'ancienne marine française de commerce », racontera-t-il le plus tard (dans le livre Le Belem ou le destin d'un navire, Éditions Terre et Mer).

Sur la route d'Ostende, terminée au moteur faute de vent, Evelyne s'active, chiffon en main, à faire briller le cuivre abritant la fameuse peinture. Depuis une première navigation en 2015, elle revient chaque année. « Ce ne sont pas des vacances reposantes mais j'en ai besoin », glisse cette maman d'un ancien gabier du Belem, devenue bénévole pour la fondation. À ses côtés, Agnès, une autre « récidiviste », embarque régulièrement pour « sortir du pilote automatique du quotidien ». Sujette au vertige, la coach en développement personnel est « fière » d'avoir vaincu sa peur en grimpaant dans la mâture, l'une des activités proposées aux apprentis. Un titre qui ne sied plus vraiment à Christian, 13 navigations au complet et pour qui le voilier n'a plus beaucoup de secrets. « La première fois que je suis monté à bord, je me suis dit : "Qu'est-ce que je fais là ?" Puis j'ai attrapé le virus. Au moment d'embarquer, je me sens lourd, j'ai mal aux genoux. Et quand je touche à nouveau terre, je cours comme une gazelle. Ça devrait être remboursé par la Sécurité sociale », sourit le pâtissier de Neuf-Brisach, bonnet rouge siglé « Belem » sur le crâne.

À l'entrée de la mer du Nord, le ballet des porte-conteneurs et les parcs éoliens nous ramènent à la réalité de 2022, comme le retour du réseau sur les smartphones et le tintement des notifications. Le voyage dans le passé touche à sa fin pour les stagiaires. Le Belem, lui, reste figé dans le temps, mébranlable. ■



JEAN-MARC ARTHOT

Il est le témoin d'une époque révolue, celle de la grande marine à voile de la fin du XIX^e siècle

MATHIEU COMBOT, COMMANDANT DU « BELEM »