

« Belem, protégé par une bonne étoile »

RENCONTRE. Tous les lundis, notre série d'été portera sur les bateaux de légende. Aujourd'hui, Christelle de Larauze, déléguée générale de la fondation Belem, parle avec passion du fameux trois-mâts, le Belem.

Quel lien unit le Belem à la Fondation de la Caisse d'Épargne ?

Christelle de Larauze : « En 1979, sous l'impulsion de Jérôme Pichard, la Caisse d'Épargne a racheté le Belem, navire marchand qui avait été lancé en 1896 pour le commerce des fèves de cacao du Brésil. Via sa fondation créée spécialement autour du trois-mâts, la Caisse d'Épargne mène ce mécénat philanthropique qui permet la sauvegarde d'un bateau patrimonial. La Fondation est ainsi devenue le plus grand mécène français sur une telle durée : quarante-deux ans. Mon seul regret concerne la discrétion de notre mécénat. Peu de gens savent que la Fondation de la Caisse d'Épargne veille sur le Belem. »

À quelle hauteur s'élève le coût d'entretien du bateau ?

« Afin de permettre au Belem de naviguer, il faut trois millions d'euros par an. Or les revenus générés par le navire ne couvrent que la moitié de cette somme. D'où l'importance fondamentale de nos partenariats avec d'autres mécènes, car faire vivre l'œuvre représente une responsabilité financière certaine. »

Comment le Belem, dernier trois-mâts français, a-t-il échappé à la disparition ?

« Outre sa bonne étoile, il a été sauvé par son adaptabilité à différentes époques. S'il était resté navire de charge comme à ses débuts, il ne serait plus là. Au fil de l'histoire, sa survie est liée aux hommes qui ont su l'adapter à son époque et à la souplesse de son exploitation. Grâce à cela, il reste le dernier survivant d'une génération de bateaux. »

Pourtant dès sa naissance, il est supplanté par l'arrivée des navires à vapeur

« Effectivement, lorsqu'il est armé par l'entreprise de chocolat Menier pour aller chercher des fèves de cacao au Brésil (ndlr. d'où son nom), la vapeur commence à concu-



Patrimoine de tous les Français, le trois-mâts a son port d'attache à Nantes, sa ville de naissance en 1896.

Photo Jean-Marc ARTHOT

rener la marine à voile. Belem compte parmi ces navires dits « à prime » dont la construction bénéficie d'aides pour relancer les chantiers navals traditionnels sur le déclin. Parmi les derniers de sa génération, il a l'avantage de bénéficier des dernières innovations, telles les vergues volantes, coque en acier mais la mâture en bois. Finalement, il n'aura accompli que peu de campagnes avant d'être désarmé : trente-trois seulement. Il a été exploité bien plus longtemps sous les couleurs de la fondation Belem de la Caisse d'Épargne ! »

Quelle définition donneriez-vous du Belem ?

« Imaginez un camion destiné à transporter cacao, canne à sucre et fret de l'aller pour les Antilles ou le bagne de Cayenne, puis transformé en

véhicule de grand luxe ! Malgré l'aménagement sommaire de ses origines, le Belem possède une élégance naturelle. Le duc de Westminster avait décelé son potentiel. Grâce à beaucoup d'argent, il a transformé ce trois-mâts commercial en bateau de luxe. La rotonde victorienne et le grand roof en bois d'acajou de Cuba témoignent de cet éclat. Sir Guinness, le propriétaire suivant, a poursuivi cette vocation de yacht. Pour les 21 ans de sa fille aînée, le cadeau fut un tour du monde avec un équipage de trente-trois personnes. Guinness était fou de ce bateau ! De cette époque date le petit roof, boudoir pour dames, aujourd'hui salle à manger de l'équipage. Puis, les filles Guinness l'ont vendu au comte italien Vittorio Cini. À Venise, le Belem est devenu un centre d'éducation pour les jeu-

nes enfants orphelins de la guerre, les Marinetti. Le trois-mâts changeait encore de vocation pour devenir navire école amarré face à la place Saint-Marc. On l'aperçoit dans « Mort à Venise » de Visconti. En 2013, quand le Belem est revenu à Venise, d'anciens Marinetti sont montés à bord. Ils pleuraient d'émotion. »

Aujourd'hui sous la protection de la fondation de la Caisse d'Épargne, le Belem propose des stages d'initiation

« Jérôme Pichard, président de l'union des Caisses d'Épargne, a remué ciel et terre pour ramener le Belem à Nantes en 1979 et sauver ce patrimoine en piteux état, après que le comte Cini, faute de moyens, a jeté l'éponge. Le navire croupissait dans la lagune. Grâce à sa bonne

étoile, le Belem a échappé à un incendie dès sa première traversée, à l'éruption de la montagne Pelée en 1902 et à l'abandon à Venise. Premier bateau classé aux monuments historiques en 1984, il accueille un millier de personnes par saison en navigation et environ 50 000 visiteurs annuels. Il s'agit de le montrer le plus possible. »

Quel est le programme de navigation de cet été ?

« Nous alternons chaque année le nord et la Méditerranée. Cet été, le Belem met le cap sur l'Écosse, la Norvège, les îles Féroé. L'an prochain, il voguera vers Madère. »

Frédérique Bréhaut

L'INFO EN PLUS

La semaine prochaine :
Moonbeam IV