

Mon Aventure Belem 2025

par Dominique Giudicelli



20/09/25 – 12h03 – Marseille

Le TGV quitte à l'heure la gare Saint-Charles. Il fait beau, il fait chaud. Ce qui n'est pas le cas à Paris apparemment où je dois séjourner chez mon frère jusqu'à lundi matin. Peu importe, cela ne nous empêchera certainement pas de passer un excellent moment ensemble, comme à chaque fois.

Laissant le paysage défiler à 300 kms/h, j'utilise mon temps pour faire quelques révisions sur les manœuvres de voiles, pour écouter de la musique et laisser place à la rêverie : Qu'est-ce qui m'attend ? Que seront ces quelques jours passés à bord du dernier trois-mâts barque français ? Comment seront les autres stagiaires ? Le vent nous sera-t-il favorable ?

22/09/25 – Cherbourg

Je suis à bord d'un nouveau train qui m'emmène jusqu'à Cherbourg, lieu de rendez-vous pour l'embarquement. Mon séjour dans la capitale, certes court, aura été empreint de bienveillance, celle de Jérôme, mon frère, et de Michèle, sa belle-mère. De plus, le plaisir que nous avons, Jérôme et moi, à déambuler dans les rues de Paris nous aura conduit à faire plus de 11 kms à pied le long des quais de Seine, à Saint-Germain des Prés, au Trocadéro et j'en passe...

Je profite donc de ce nouveau trajet vers le Cotentin pour me reposer et reprendre ma rêverie : Y aura-t-il d'autres stagiaires dès ce soir qui, comme moi, passeront leur première nuit à bord

avant d'appareiller demain matin ? L'ambiance sera-t-elle conviviale ? Comment sera l'équipage ?

16h : Ca y est, je suis à Cherbourg. L'embarquement n'a lieu qu'à 21h. J'ai le temps de trouver le quai où le Belem sera amarré. Grâce à marine trafic.com, je sais qu'il est encore en mer. Je flâne donc, roulant mon sac, à la recherche d'un bar (ça marque mal !) afin de pouvoir charger mon téléphone portable. J'en aurai probablement besoin pour me diriger dans la ville. J'ai du mal à trouver quelque chose d'ouvert. Apparemment ici, on ne mange et/ou on ne boit qu'à partir de 18h. Du coup, je déambule à l'improviste jusqu'à entrer dans un pub où je suis accueillie par une dame très gentille qui m'installe confortablement devant un double expresso.

J'apprends 2h plus tard que le Belem vient de s'amarrer au quai de France. En fait, j'aurais pu le savoir avant si j'avais eu la présence d'esprit de lire la 2ème carte d'embarquement envoyée par la Fondation (il paraît que je ne suis pas une bonne logisticienne !).

Le quai de France est assez loin et je décide d'aller repérer l'endroit. Mon sac (115 litres), même s'il roule, devient de plus en plus lourd. Je marche, je marche. L'endroit devient sinistre, à l'image de ces grands ports de commerce où on ne voit pas un être humain, juste de grands parkings, des grillages et des issues fermées par des barrières...



Ah, il me semble que j'aperçois trois individus là-bas... vite, allons voir s'ils savent comment accéder au quai de France. Parmi les trois, un porte une polaire rouge estampillée « 3 mâts Belem » : « On viendra vous chercher là à 21h précises. Vous ne pouvez pénétrer avant, l'espace est sécurisé ». Dommage ! A proximité, le site touristique de la cité de la mer où on peut visiter le Redoutable (premier sous-marin nucléaire français) est fermé. Il n'y a rien d'ouvert autour, ni superette, ni restaurant, absolument rien. Deux possibilités s'offrent à moi : rester le ventre vide jusqu'à demain matin ou retourner en ville. J'opte pour la 2ème solution. Au total, j'aurais fait plus de 9 kms à pied depuis ce matin ! Je finis par rejoindre le point de rendez-vous avant la nuit... l'endroit est si glauque. Quand on pense que non loin se dresse la célèbre gare transatlantique ayant accueilli les passagers du Titanic, ça fait pas vraiment rêver !

Les stagiaires arrivent petit à petit. Chacun est enfoui dans son bonnet, le vent est fort et laisse présager d'une nuit assez froide.

Enfin 21h sonne. Raphaël, le Second du Capitaine vient nous ouvrir et nous accompagner jusqu'à l'échelle de coupée. Les pièces d'identité sont vérifiées, un numéro de stagiaire nous est attribué (je suis la stagiaire numéro 27 – avec la bannette 27, le mug 27, la carte de débarquement 27) et nous pouvons embarquer.

Je mesure à quel point mon sac est énorme. Je dois à présent le mouvoir dans cet espace contraint, ça monte, ça descend, ça tourne, oh la la...



Nous découvrons la batterie. La batterie est le lieu de vie des 48 personnes pouvant être accueillies à bord du Belem. Elles y



dorment et partagent leurs repas avec l'équipage autour d'une interminable table en bois. Logée dans le faux pont, la batterie occupe aujourd'hui une partie des anciennes cales à marchandises du navire.

De part et d'autre de la longue table se trouvent les modules de couchage. Il y en a 4, 2 de chaque côté. Chaque module est composé de 4 compartiments (2 compartiments de 4 bannettes et 2 compartiments de 2 bannettes). Au total, il y a donc 12 bannettes par module. Les bannettes font 1,90 m de long et 60 cm de large (il ne faut pas être trop enveloppé). Elles sont superposées sur 2 niveaux, un peu dans le même principe que les trains couchettes (pour ceux qui les ont connus). J'occupe la bannette numéro 27, en bas. Il y a une petite lampe à la tête du lit, un petit filet latéral pour y déposer quelques objets, un rideau occultant pour s'isoler. Bien-sûr, vous l'aurez compris, pas de hublots puisque nous sommes au centre du bateau à un niveau inférieur. L'endroit est exigu mais si on range bien ses affaires (pas comme moi), on peut s'en sortir. L'espace attribué au rangement mesure 100 x 50 x 50 cm. Seuls les sacs souples sont acceptés, les valises, trop encombrantes, ne pouvant être embarquées.

On s'installe, on découvre les sanitaires que je trouve très propres, très fonctionnels. 2 WC et 2 douches pour les femmes. 3 WC et 2 douches pour les hommes. La gent féminine est donc privilégiée puisque nous sommes 10 femmes sur 48 stagiaires.

Notre compartiment de 4 filles n'en compte en réalité que 3, une bannette restant vide. La 4^{ème} arrivera t'elle demain ? L'appareillage n'étant prévu qu'à 10h demain matin, quelques



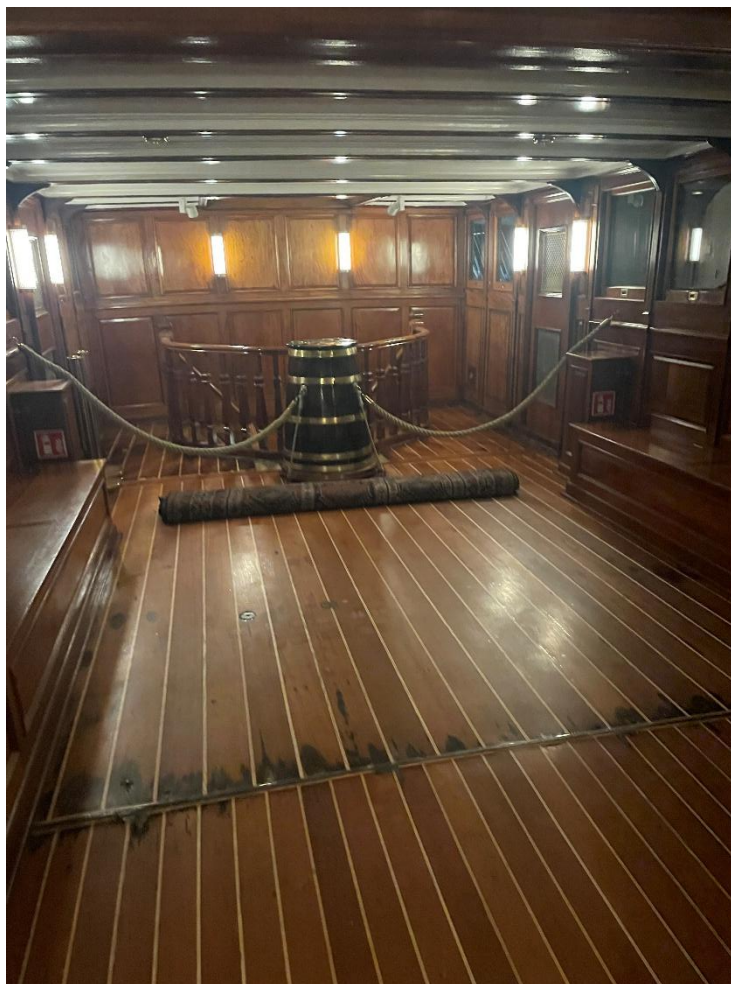
stagiaires peuvent encore arriver jusqu'à 8h. Mais la 4^{ème} fille n'arrivera jamais. Dommage pour elle. Elle a sans doute eu un désagrément vu que le stage est complet depuis longtemps. Tant mieux pour nous (Audrey, Mireille et moi) car nous disposons d'un espace supplémentaire pour ranger nos affaires.



Notre installation terminée, le Capitaine nous réunit dans le grand roof pour un mot de bienvenue. Le grand roof sert en effet de lieu de rassemblement. Nous y aurons un staff tous les matins à 9h durant lequel le Capitaine nous fera part des événements de la nuit et nous expliquera les décisions prises pour le programme de navigation du jour. Le grand roof est une grande salle de transmissions en quelque sorte.

Dans ce grand roof se trouve encore le « charnier ». Le charnier du Belem, en forme de tonneau, contenait à l'époque marchande du navire la ration quotidienne d'eau douce pour les marins. C'est sur le charnier qu'a été transportée la flamme des Jeux Olympiques 2024.

Toujours dans le grand roof se trouvent aussi les seules 10 prises électriques permettant aux stagiaires de charger leurs téléphones et appareils photos. Il va falloir organiser des tours de rôle.



23h : il est temps de rejoindre notre bannette et de trouver le sommeil. Demain, debout à 7h pour le petit déjeuner et l'accueil des nouveaux arrivants.

23/09/25 – 8h

Les nouveaux stagiaires sont à bord. Vient maintenant le chargement de toutes les victuailles et de tout le matériel nécessaire à une navigation de 5 jours. Un gros camion vient près de la coupée et nous commençons à faire la chaîne. C'est incroyable tout ce qu'on embarque. Faut dire qu'on part pour 5 jours et qu'on est plus de 60 personnes à bord. L'avenir dira que, franchement, nous n'avons manqué de rien.

10h : le Belem appareille. Le semi-rigide est mis à l'eau. Le navire n'ayant pas de propulseurs d'étrave, il servira à l'aider dans ses évolutions. Le vent est fort. Il nous plaque contre le quai et nous avons du mal à nous en détacher. La manœuvre est intéressante à observer. Tout l'équipage, 16 marins au total, est au travail. Le pilote maritime de Cherbourg est à bord. C'est un professionnel qui guide le Capitaine dans l'entrée et la sortie des ports notamment dans les zones dangereuses. Il est debout, avec le Capitaine et son Second, sur la timonerie afin d'avoir une vue d'ensemble de la situation.

Quelques minutes plus tard, le bateau-pilote (bateau puissant, rapide, très manœuvrable) vient le récupérer. Le semi-rigide est



remonté à bord grâce aux marins qui synchronisent leurs efforts (oh hisse) pour tirer ensemble sur l'aussière. Ca y est, nous sommes en mer, la Manche.

Nous sortons de la Grande Rade et mettons le cap à l'ouest en longeant la côte nord du Cotentin en direction du Raz Blanchard.

Puis, on se réunit tous dans le grand roof et le Capitaine nous présente le Belem, son équipage et le programme de navigation.

L'équipage est composé de 16 marins professionnels issus de la marine marchande :

- 5 Officiers :
 - 1 Capitaine
 - 1 Second
 - 1 Chef mécanicien
 - 2 Lieutenants
- 2 Cuisiniers
- 1 Bosco : Maître d'équipage encadrant les matelots
- 8 Matelots

Une seule femme matelot à bord : Claire.

Après le staff, l'ensemble des stagiaires est réuni sur le spardeck (pont supérieur) pour recevoir les consignes de sécurité. Chacun d'entre nous repère les coffres où sont rangées les brassières de sauvetage, en enfile une

et se dirige vers le radeau correspondant à son numéro de stagiaire (Je suis la stagiaire 27, mon radeau est le numéro 2 situé à l'arrière babord du spardeck).



Puis l'équipage nous fait faire « la ronde des cabillots » (initiation aux ordres de manœuvre et fonctionnement de base du gréement). Les cabillots sont des pièces de bois ou de métal fichées dans un râtelier à cabillots. Chaque cabillot sert de point d'amarrage pour un cordage (drisses, bras, écoutes, cargues...). Il y en a tout le long du navire et sur les ponts. Nous apprenons à « brasser » : tirer sur les cordages pour orienter les vergues (pièces horizontales qui servent à porter et à soutenir une voile carrée). Notre difficulté est d'être synchros. Il faudrait presque utiliser le fameux « oh hisse » qui nous permettrait de coordonner nos efforts. Certains sont plus grands, plus costauds que d'autres. Certains ne comprennent pas qu'il ne faut pas reculer à chaque fois qu'on tire. Certains tombent. Certains rient...

Nous apprenons aussi à « lover » les cordages et à mettre le pont au clair après chaque manœuvre. Ca commence à bien chauffer dans les muscles.



En milieu d'après-midi, les premières manœuvres d'établissement des voiles se réalisent. Les moteurs sont stoppés et nous filons à 7,7 nœuds. Le Raz Blanchard, un des passages au monde où le courant est le plus fort, est franchi durant l'après-midi. Nous passons au sud de Sark à 19h. Pendant la soirée, le Belem file tranquillement au sud de Guernesey à une vitesse moyenne de 4 nœuds.

Lors de ce premier jour de navigation, nous découvrons aussi notre organisation et notre planning.

- Les stagiaires sont répartis en 3 tiers de 16 personnes. Je fais partie du 2ème tiers.
- Chaque tiers fait des quarts de 4h. Il y a donc 6 quarts pour faire 24h :
 - 0-4h
 - 4-8h
 - 8-12h
 - 12-16h
 - 16-20h
 - 20-24h

Le nombre de matelots professionnels n'étant pas suffisants pour assurer les manœuvres de voile, les quarts de nuit sont obligatoires (Le jour, il y a toujours plus de personnes sur le pont prêtes à intervenir).



Mon premier quart de nuit est ce soir : 0-4h. Le plus dur des

quarts, celui qui fracasse tous les rythmes biologiques. La difficulté n'est pas tant de faire des quarts de nuit. La difficulté est de changer d'horaires à chaque nuit (mes prochains quarts seront 20-24h et 4-8h). Bien-entendu, il est strictement interdit de mettre son réveil ou une alarme de téléphone. Cela gênerait ceux qui dorment et nuirait à la tranquillité de chacun. Un matelot vient nous réveiller 20 minutes avant et le rendez-vous est donné à la barre.

J'ai peu dormi avant 0h évidemment compte tenu de l'excitation qui est la mienne et je suis fin prête pour ce premier quart. La nuit est belle, le ciel extraordinairement étoilé. On observe la voie lactée et certains d'entre nous reconnaissent bon nombre d'étoiles. J'avoue que je suis un peu ignare en ce domaine.

Contempler ce ciel presque blanc d'étoiles (sans en connaître le nom) me suffit. C'est juste magique. Comble de plaisir, on voit beaucoup d'étoiles filantes (je fais un vœu). Certaines sont très grosses et on pourrait même penser que tout ceci n'est qu'un rêve « pincez-moi SVP, je viens d'arriver sur une autre galaxie ».



Quel que soit le quart de nuit, il est toujours divisé en 4 :

- Une heure à la barre
- Une heure en dispo : prêt à intervenir
- Une heure à la veille sur le gaillard d'avant
- Une heure divisée en 3 fois 20 mn (barre, dispo, veille)

La barre du Belem est très dure. Il y a de la mer et le cap est difficile à tenir. Même si on s'y met à 2, ça chauffe dans les épaules et dans les bras. Mais chacun de nous a à cœur de réussir cette mission et de faire une route la plus propre possible. On s'aide, on se relaye... la solidarité s'installe.

En début de nuit, le Belem vire lof pour lof pour une direction sud-est. Le champ éolien de Saint-Brieuc est aperçu par les veilleurs. Ceux qui prendront la suite de notre quart assisteront à un beau lever de soleil dans le golfe de Saint-Malo.

La nuit se passe bien et à 4h on vient nous relever. Qu'il est bon de rejoindre sa bannette et de s'allonger enfin.

Pourtant, il faudra quand même se lever à 7h (donc seulement 3h plus tard) pour le petit déjeuner...

24/09/25 – 8h30

« Mais où suis-je ? » J'entends de l'agitation autour de moi, du bruit. Des gens font le ménage. « Mireille, que se passe-t-il ? ». « Tu ne t'es pas réveillée Dominique,

je t'ai laissé dormir. On fait les corvées jusqu'à 9h ».

En effet, tous les jours de 8 à 9h, les stagiaires entretiennent le bateau : ménage des sanitaires, cuivres sur le pont, nettoyage du grand roof... Ainsi donc j'ai loupé ma première corvée, la honte ! Je me lève en vitesse, que je ne manque pas le staff de 9h au moins !

C'est à ce staff que le Capitaine nous annonce que les conditions météo sont réunies pour pouvoir proposer aux volontaires l'ascension du grand mât. Youpi ! Ca c'est vraiment cool et, même si je n'ai pas tout à fait récupéré de mon quart de nuit, il est hors de question que je rate ça !

Les matelots nous harnachent, nous expliquent comment progresser dans le gréement et nous sommes nombreux à profiter de cette expérience unique. Etre sur la vergue de la grand-voile comme l'ont été nombre de marins (qui ne l'avaient peut-être pas choisi, eux !) est un réel plaisir. Je dois





laisser mes lunettes et mon téléphone sur le pont. C'est Nadine qui est chargée de faire les photos immortalisant cet instant. Mais est-il vraiment besoin d'avoir des photos pour s'en souvenir ? Je n'oublierai (comme les autres je pense) jamais ce moment, suspendue entre ciel et mer à bord du Belem. Merci Capitaine de nous l'avoir autorisé.

A 11h nous sommes contraints de carguer et halier-bas toutes les voiles envoyées pour faire route sur Saint-Malo. En effet, un stagiaire, Robin, souffre d'infection urinaire. Le Capitaine a fait appel à la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer) pour une évacuation médicale. Le puissant bateau arrive à couple du Belem afin de reconduire le malade à terre où il sera pris en charge rapidement. Nous apprendrons plus tard qu'il va bien et qu'il a pu rentrer chez lui sans encombre.

Ce soir, je suis de service pour le repas de 19h. En dehors du petit déjeuner, il y a 2 services pour le déjeuner : 11h et 12h et 2 services pour le dîner : 19h et 20h. A chaque fois, 3 stagiaires sont désignés pour aider. Il s'agit de se présenter à la cuisine 20 mn avant l'heure du repas, de demander au cuisinier le nombre de personnes à servir, de couper le pain, de mettre la table (assiettes, couverts, dessous de plats, beurre, vinaigrette...). Il n'y a pas de verres. Chaque stagiaire a un mug numéroté qu'il utilise et entretient à sa guise. Puis, lorsque le cuisinier donne le feu vert (et seulement dans ce cas), il faut faire sonner la cloche pour annoncer le repas. C'est une tradition maritime. Evidemment je me porte volontaire pour le faire. Le protocole veut que :

- Je crie bien fort « Attention aux oreilles » pour les personnes à proximité
- Je mette un casque anti-bruit
- Je sonne 7 coups réguliers suivi d'un temps de silence



- Je sonne 1 autre coup signifiant qu'il s'agit du 1er service

Et c'est parti pour la distribution des plats. La cuisine est située sur le pont, la salle de restauration à l'étage inférieur. Vous l'aurez compris, la difficulté est de descendre et monter l'escalier chargés de plats plus ou moins lourds sur un bateau qui bouge au grès des vagues plus ou moins violentes. Mes deux acolytes



et moi prenons mille précautions pour ne rien renverser. Nous



avons trouvé une bonne technique. Au niveau de l'escalier, surtout lorsqu'on descend, on fait la chaîne. On est efficace, rapide et tout se passe bien. Nous avons 45 minutes pour le repas. Donc à 11h45, il faut que tout le monde ait mangé, que la table soit débarrassée et propre pour le 2ème service, que les assiettes et couverts soient remontés en cuisine. Ce sont les cuisiniers qui font la vaisselle. Nous l'essuyons. La gestion des déchets est simple : deux poubelles : celle pour les déchets alimentaires et celle pour le reste. Fin du service. Mission accomplie. On peut vaquer à d'autres occupations.

Le soleil se couche sur les côtes d'Armor. C'est un spectacle féérique. Quelle chance nous avons sur cette navigation ! Les plus beaux ciels étoilés, les plus beaux couchers de soleil, les plus magnifiques couleurs gravées dans nos mémoires. Nous en sommes tous conscients. On ne parle pas, on est juste là, immobiles, hébétés, reconnaissants de ce cadeau de la nature qui nous est offert tous les soirs.

Mais je dois sortir quand même de ma béatitude car mon prochain quart de nuit est maintenant : 20h-minuit. C'est encore une nuit splendide. Je suis parfaitement équipée. Je ne crains pas le froid et il ne pleut pas, comme on aurait pu le craindre dans ces contrées. On manœuvre les voiles. On se sent plus à l'aise à présent, même dans le noir. Les ponts ne sont pas éclairés et il faut se déplacer prudemment. « Une main pour toi, une main pour le bateau » reste la consigne de sécurité à respecter sur tous les bateaux et quoiqu'il arrive.

Alors que je suis à la veille avec Kevin sur le gaillard d'avant, il est 23h40 lorsque nous entendons un énorme



« claquement/plouf » suivi d'une grosse gerbe d'écume sur l'avant babord du bateau. Interloqués, on s'interroge sur la nature de ce phénomène. Nous prévenons immédiatement la timonerie. L'événement est pris au sérieux. Le barreur ainsi que deux matelots grimpés au même moment dans le mât de misaine ont été témoins de la même chose. Le Capitaine est réveillé, l'appel de tous les stagiaires est effectué. Il ne manque personne. Le gréement est inspecté. Rien n'est tombé. Nous n'avons jamais su ce qu'il s'était réellement passé. On peut supposer qu'il s'agissait d'un animal marin venu sauter près de notre navire. Quoi d'autre ? Rassurés que personne ne soit passé par-dessus bord (mort assurée), nous rejoignons notre bannette... bien après minuit.

25/09/25 : Ah quel bonheur, une nuit normale de 6h. Je suis en forme. J'ai envie d'une bonne douche. Les consignes sont claires à propos de la gestion de l'eau. L'eau est évidemment un élément précieux sur un bateau. L'économiser est essentielle. Le dessalinisateur du bord transforme environ 2 à 3 tonnes d'eau douce par jour selon les besoins de l'équipage et des stagiaires. La capacité totale de stockage d'eau douce est de l'ordre de 10 à 12 000 litres. Les douches sont donc limitées à une ou deux minutes (on se mouille, on se savonne, on se rince). Les robinets sont temporisés.

Dans la pénombre et surtout dans le maxi désordre de notre compartiment (même si on utilise l'espace de la stagiaire manquante) je réunis mes affaires de toilette et ... vite à la douche. Elle est bonne et réparatrice. Je m'habille. Tiens donc, mon jean me va bien grand ! Impossible que j'aie maigri avec tout ce que je mange ! Ah oui, c'est sans doute parce que je n'ai

pas mis mon sous-pantalon polaire. Mais non, je n'y crois pas, c'est tout simplement parce que je suis en train d'enfiler le pantalon de Mireille ! Quelle cruche !

Après avoir rendu son vêtement à ma voisine de chambrée, je suis enfin prête pour les corvées. Mon tour est venu de faire les cuivres sur le pont. Le Bosco nous distribue des flacons de Miror et des chiffons. Je m'attèle à une rambarde d'escalier. Faut croire que ça fait bien longtemps que je n'ai rien briqué. Le résultat n'est pas top. Je crois que j'en ai trop mis. Stéphane et Kévin arrivent à mon secours pour absorber le trop plein avec leurs chiffons. Décidemment, je ne suis pas douée pour les corvées.

Le Belem file à une moyenne de 5 nœuds au large du Finistère. A 10h, il vire lof pour lof pour laisser les coureurs au large de la Solitaire du Figaro continuer une route la plus directe possible pour eux. Puis à 13h30, nous virons à nouveau afin de reprendre cap à l'Ouest.

14h : Le capitaine nous convie à sa conférence de présentation du Belem. Ce trois-mâts à phare carré et coque en acier est le dernier des grands voiliers de commerce français du 19ème siècle encore naviguant. Une aventure maritime qui dure depuis plus de 129 ans (nous célébrerons les 130 ans l'année prochaine) en ayant changé trois fois de nationalité pour finir par retrouver le pavillon tricolore de ses origines, trompant la mort, survivant là où des milliers d'autres voiliers, plus grands, plus puissants, plus neufs, ont disparu à jamais... Le Belem est protégé par sa bonne étoile.

Mais quelle est son histoire ?



1896 : Le Belem, long de 58 m, a été construit à Nantes par les chantiers Dubigeon pour le compte de la maison de commerce du chocolat Menier. Sa mission était de transporter du cacao depuis la ville de Belem au Brésil vers la France. Lorsque ses cales n'étaient pas trop pleines, et avant de traverser l'Atlantique, le Belem faisait escale aux Antilles pour charger du sucre et du rhum afin de compléter sa cargaison. Il a donc été navire de commerce jusqu'en 1913.

1914 : Le navire devient Yacht de luxe britannique jusqu'en 1950. En effet, le Belem a été racheté par le Duc de Westminster qui l'a transformé en yacht de plaisance et l'a doté de moteurs puis par Sir Arthur Ernest Guinness qui a effectué à son bord un tour du monde en 1923.

1951 : Acquis par la Fondation Cini, il devient navire école italien.

1970 : Le Belem est à l'abandon à Venise, promis à la casse. Mais un passionné français le repère et le ramène en France.

1979 : La Caisse d'Epargne le rachète et il retrouve son pavillon d'origine. Elle en fait don à la Fondation Belem et l'aménage en navire-école civil ouvert au grand public. Il est classé monument historique en 1984.

Il est de notoriété publique que le Belem a une bonne étoile. Il a échappé notamment à un incendie important, à plusieurs cyclones et tempêtes tropicales, aux bombardements des deux guerres mondiales, à quelques avaries majeures et aussi à l'éruption de la montagne pelée en Martinique en 1902. En effet, alors qu'il devait mouiller à Saint-Pierre, le port est saturé et le Capitaine est contraint de jeter l'ancre à quelques milles au large

avant de pouvoir entrer. C'est alors que le volcan entre en éruption détruisant toute la ville en faisant près de 30 000 morts. Tous les navires au port sont anéantis... sauf le Belem.

Cette conférence était passionnante et nous laisse tous rêveurs. Quelle chance nous avons d'être là, sur ce bateau de légende. Tiens, ça donne faim ! A propos, vous ai-je parlé des repas ? Ah oui, pour le challenge du service ! Mais quid de la qualité des plats ? C'est juste in-cro-yable. Je n'ai jamais aussi bien mangé sur un bateau qu'à bord du Belem (exception faite des repas concoctés par Jacky sur notre Neptune). Tout est soigné, mijoté, préparé avec finesse et, sans nul doute, avec passion. Qu'est-ce que je mange ! Même le matin alors que je n'ai jamais pu prendre un petit déjeuner de ma vie.

Il faut dire que je ressens très nettement le besoin physiologique de me nourrir. C'est une drôle d'impression, comme si mon corps brûlait tant d'énergie qu'il m'en réclamait tout autant. Manger quand on a faim, c'est chouette. Manger quand c'est bon, c'est super. Mais manger quand on sent son corps reprendre des forces et de la vitalité au fur et à mesure qu'on avale, c'est juste magique. En plus des repas, les stagiaires ont à disposition en permanence du café, du thé, du lait, de la confiture, des fruits et parfois même des gâteaux « faits maison ».

Il n'y a pas d'alcool à bord. C'est interdit. Pour autant, un jour le Capitaine est descendu en batterie pour nous offrir quelques bouteilles de vin de Bordeaux provenant du chargement de la navigation entre Athènes et Marseille lors du transfert de la flamme olympique en Mai 2024. Nous apprécions le moment à sa juste valeur.

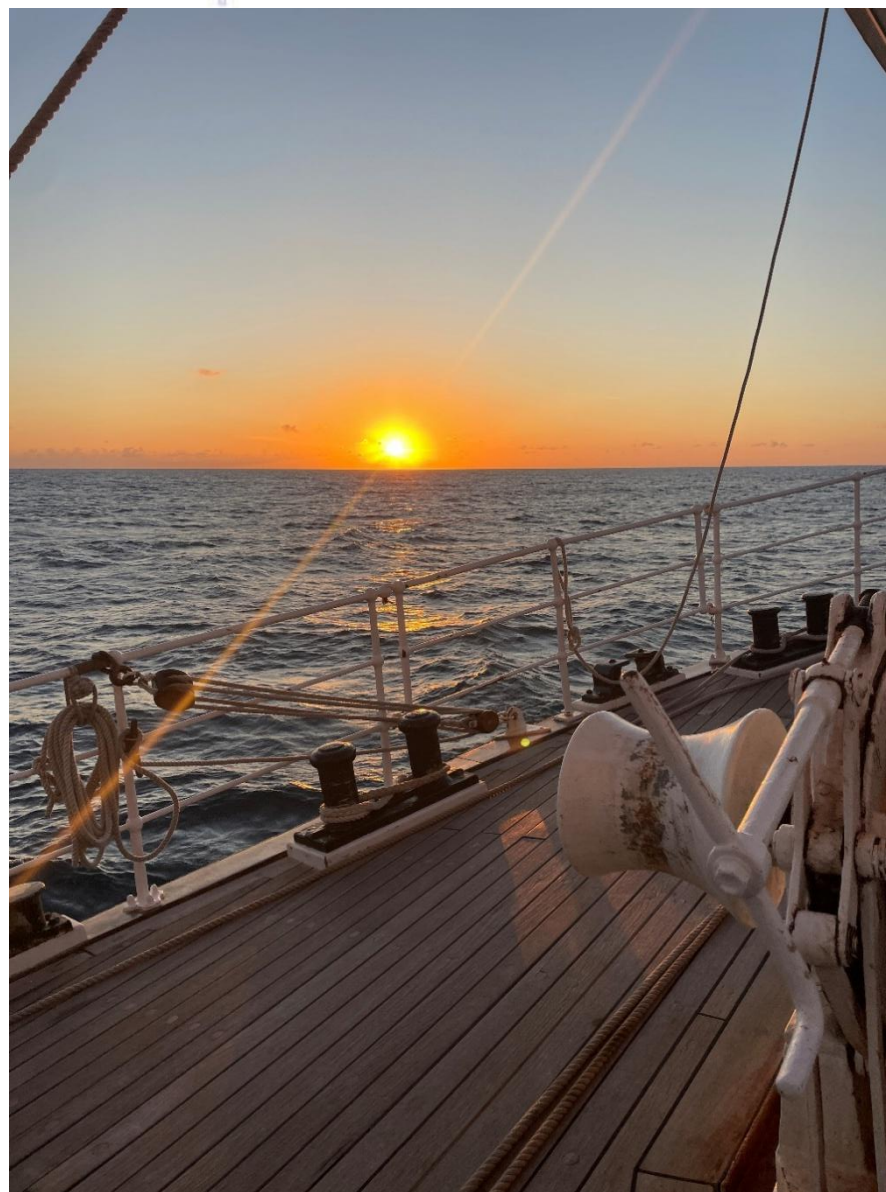


A propos de Marseille : Je remarque qu'à la poupe du Belem est écrit en lettres blanches sur fond noir « Belem – Nantes ». Normal puisqu'il a été construit à Nantes. En même temps, toutes les bouées du bord sont estampillées « Belem – Marseille ». En effet, il faut savoir que tous les bateaux de commerce français (et le Belem en est un) sont immatriculés dans notre belle cité phocéenne. L'autorisation qu'il lui a été donnée de faire figurer Nantes sur la coque vient du fait que le Belem est un monument historique. Il s'agit donc d'une exception remarquable.

26/09/25 – 4h du matin

Je fais mon dernier quart de nuit (4-8h). Debout à 3h40. Je m'en fiche, j'ai pris ma douche hier soir et je suis déjà quasiment tout habillée. Ce matin, après un lever de soleil surnaturel, nous avons l'immense privilège de rentrer à l'Aber-wrac'h, notre première et seule escale.

Les abers bretons sont des sortes d'estuaires, de rias très pittoresques qui offrent aux marins des paysages exceptionnels. C'est une grande première pour le Belem. Le Capitaine nous a expliqué que, pour se faire, il faut des conditions de vent et de courant de marées très particulières. Les planètes doivent être parfaitement alignées aujourd'hui car les 58 mètres du Belem vont pouvoir pénétrer cet aber dans le silence du petit matin.



Il nous a dit aussi qu'il avait une tendresse particulière pour cet endroit. En effet, c'est à l'Aber Wrac'h que sont amarrés « Le Bel Espoir » (Goélette à trois mâts emblématique) et le « Rara-Avis » (une autre goélette) de l'association du Père Jaouen. Ces deux navires servent de lieu de formation à de nombreux jeunes en difficulté et en voie de réinsertion. Notre Capitaine en prend régulièrement le commandement à titre bénévole.

Il est 7h. La plupart des stagiaires sont dans la batterie pour le petit

déjeuner. Quelques-uns, comme moi, finissent leur quart. Soudain, il faut manœuvrer les voiles. On se répartit, comme



d'habitude. « Ca t'embête de rester seule à la veille sur le gaillard d'avant Dominique ? ». « Ben non, ça m'embête pas du tout, c'est juste incroyable de me confier une telle responsabilité ! ». Le matelot me confie le talkie walkie afin de pouvoir communiquer avec la timonerie en cas de nécessité. Quel moment fabuleux, je scrute l'horizon, examine chaque point lumineux. Ah, j'en vois un justement sur l'avant bâbord. Je le signale à la dunette et je ne le quitte plus des yeux jusqu'à l'identifier et reconnaître sa direction.

Nous nous présentons au chenal à 7h30. Nous pouvons apercevoir sur notre bâbord le phare de l'île Vierge, le plus haut phare d'Europe (82,5 m).

C'est comme un rêve, comme si on était dans un autre monde et dans un autre siècle. En plus, notre arrivée n'a pas été communiquée. Quelle surprise pour les habitants et les petites barques traditionnelles bretonnes qui viennent à notre rencontre.

Le Capitaine et son équipage font une manœuvre d'accostage (sans pilote) propre, efficace, juste magnifique et nous en sommes tous très fiers.

Déjà, quelques badauds écarquillent les yeux. Ca alors, le Belem sur le quai d'une mini marina : exceptionnel, fabuleux, incroyable... Nous pouvons, après 72h de mer, mettre pieds à terre. Je débarque avec Mireille et nous allons marcher, d'abord dans l'herbe puis sur la plage.

La marée descend, découvrant d'autres paysages, d'autres roches, d'autres balisages. C'est beau, ça sent bon, c'est breton et on aime ça. Lorsque nous revenons au bateau, il y a de plus en plus

de monde à le contempler. Mireille prend plaisir à expliquer à ces « pauvres terriens admiratifs » notre vie à bord, nos motivations,





nos difficultés mais aussi nos progrès et surtout nos joies et notre immense bonheur d'être à bord.

Nous appareillons à 20h et naviguons lentement vers Ouessant durant toute la nuit.

27/09/25 Dernier jour de navigation

C'est notre dernier jour de navigation. Après avoir longé les rochers de Portsall tristement célèbres depuis le 16 mars 1978 en raison du naufrage du pétrolier Amoco Cadiz (220 000 tonnes de pétrole brut déversés dans la mer), nous embouquons à 8h30 le passage du Fromveur. Il s'agit d'un détroit marin très puissant situé entre l'île d'Ouessant et l'archipel de Molène. Les courants peuvent y être très forts (jusqu'à 8 ou 9 nœuds). C'est une zone redoutée des marins à cause de ses tourbillons et courants contraires. Nous doublons le phare de Kéréon, marquant la limite sud-est du Fromveur, l'un des passages de mer les plus dangereux d'Europe.

Puis, c'est le mythique phare de la Jument que nous passons. C'est en effet l'un des plus célèbres phares de Bretagne, rendu mondialement connu grâce à la photo de Jean Guichard montrant le gardien se tenant à la porte du phare alors qu'une vague géante le submerge.

Vous l'aurez compris, nous nous trouvons donc dans une zone de navigation légendaire. Et... c'est l'heure des corvées ! « Ah, pas question ! Une petite mutinerie s'impose. On ne va quand même pas rater ça ! ». Il faut dire qu'à bord du Belem le règlement, c'est le règlement, et l'heure, c'est l'heure. Mais nous sommes

tellement à supplier le Bosco que nous obtenons une demi-heure de grâce. C'est la joie, la jubilation totale.

Mon tour est venu de nettoyer les sanitaires des femmes. Je suis avec Françoise. Tout est protocolisé, comme à l'hôpital. C'est facile, il faut suivre ce qui est écrit et en deux temps trois mouvements tout brille. Et... nous remontons sur le pont. C'est notre dernière journée. Il faut en profiter. A 16h, nous serons amarrés dans le port de Brest.

Le Capitaine nous propose de visiter son bureau, là où il passe toutes ses journées de travail. Par groupe de 12, nous pénétrons donc dans cet espace privatif réservé aux officiers. D'ailleurs, à l'entrée est écrit en italien (témoin du temps où le Belem battait pavillon italien) : « Alloggi Ufficiali ». La pièce est magnifiquement décorée. Il y a une grande bibliothèque contenant des ouvrages de navigation de valeur, des maquettes de bateaux, des tableaux représentant le Belem à travers les âges, une table en bois entourée de banquettes de cuir et de fauteuils. D'ailleurs, le fauteuil du Duc de Westminster est encore là et c'est désormais celui du Capitaine.

Seul élément moderne nous rappelant que nous ne sommes plus à l'ère de la marine marchande à voiles : l'ordinateur. La route, le cap et la vitesse du bateau y figurent en permanence. Nous ne cachons pas notre plaisir lorsque le Capitaine nous montre la jolie lanterne qui a contenu la flamme olympique en 2024 lors du transfert de celle-ci entre Athènes et Marseille. Il nous montre aussi une assiette noircie provenant des vestiges de la catastrophe de Saint-Pierre en 1902. Ce bateau est décidément un vrai musée...

Union des Plaisanciers Français

Dehors, sur le pont, c'est encore l'extase : de nombreux dauphins nous entourent et jouent avec l'étrave du Belem. Nous ne nous lasserons jamais de toutes leurs acrobaties.



Pendant ce temps-là, Raphaël, le Second du Capitaine, a préparé un tableau avec tous les éléments de notre navigation que nous devons reporter sur nos carnets de bord :

« Navigation Cherbourg – Brest :



- Zones de navigation : Manche occidentale, Raz Blanchard, Aber Wrac'h, Mer d'Iroise, Passage du Fromveur, Goulet de Brest
- Distance totale : 327 milles nautiques
- Distance à la voile : 193,4 milles nautiques »

Ces informations servent à établir nos certifications de navigation que le Capitaine viendra signer dans l'après-midi. En voilà un joli carnet de bord plein de souvenirs.

La météo, durant ces 5 jours nous a été favorable. Le vent et la mer nous ont accompagnés la plupart du temps, nous permettant de naviguer à la voile et de ne pas lutter contre les éléments jusqu'au goulet de Brest.



Déjà de gros sacs s'empilent dans le grand roof. Ca sent la fin du voyage. Kévin prend sa guitare et égaye ce moment un peu triste de sa musique et de ses chansons.

J'ai choisi de rester à bord ce soir (avec 9 autres stagiaires). J'ai envie de prendre mon temps et surtout de ne pas courir après un train pour Paris. Demain matin sera un nouveau jour. Celui du retour. Pour le moment, concentrons-nous sur cette magnifique manœuvre

d'entrée dans le port de Brest.

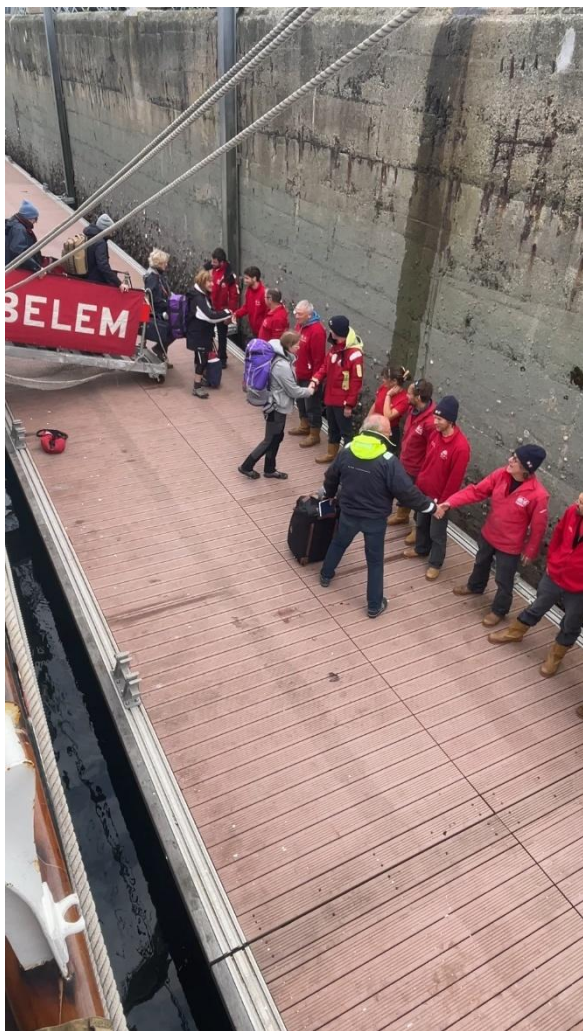


16h : Nous accostons au quai du Commandant Malbert. Il s'agit d'un quai où est également amarrée la Recouvrance, goélette à hunier de 41,6 mètres, bateau emblématique de la ville de Brest. Sur ce même quai d'ailleurs est aussi amarré le maxi trimaran Idec Sport, détenteur du Trophée Jules Verne depuis 2017 avec

un temps de 40 jours 23h30 autour du monde en équipage (également vainqueur de la route du rhum à plusieurs reprises). C'est juste incroyable que puissent se côtoyer en un même lieu ces 3 bateaux si différents les uns des autres. Avant de quitter le bord, une photo de notre groupe est faite sur le spardeck. On dirait une photo d'école. Je me mets au premier rang, au milieu, comme la grosse fayote que j'ai toujours été.



Puis, l'équipage débarque et se met en ligne pour que nous puissions les saluer un par un. Un des deux cuisiniers fait ses bagages. Lui aussi débarque comme nous à Brest. Cela fait 4 mois qu'il navigue et qu'il n'est pas rentré dans sa famille. D'ailleurs, les embarquements des matelots sont souvent assez longs : plus de 2 mois pour la plupart.



Le temps des adieux est arrivé. Nous prenons ce temps pour serrer des mains, avoir un mot pour l'un, un sourire pour l'autre. Ils sont tous très professionnels, tous très courageux. Leur vie de marin n'est pas toujours très simple (les horaires, les contraintes, l'éloignement de leurs proches...). Je les apprécie tous mais Sergio a ma préférence. Sergio est le plus âgé de tous, il navigue sur le Belem depuis de nombreuses années. Il en a connu des stagiaires, des événements... Il en a des choses à raconter.

Sergio a une tendresse

particulière pour les stagiaires. Il explique, re-explique, démontre, re-démontre sans s'arrêter, avec patience et humour.

Nous sommes 9 stagiaires à passer une dernière nuit à bord. C'était une possibilité pour les personnes n'ayant un moyen de transport retour que le lendemain.

Texte et photos de Dominique Giudicelli

Je descends faire un tour dans Brest. Les autres aussi. On remarque que, malgré les liens qui nous ont unis pendant cette navigation, nous ne ressentons pas le besoin d'être ensemble. Au contraire, ce que nous venons de vivre nous invite à l'introspection. Que s'est-il passé ? Quelles sont ces émotions qui nous ont envahis ? Il y a eu beaucoup de moments conviviaux, c'est vrai, notamment autour de la table. En même temps, il y a eu aussi beaucoup d'autres moments dans le noir de la bannette ou sur le pont où il était nécessaire de veiller sur sa fatigue, sur son sommeil, sur son hygiène, sur son apprentissage, sur son mal de mer (que j'ai eu la chance de ne pas avoir). Le large oblige à être face à soi-même. On ne triche pas en mer. Et on n'a pas forcément envie de parler. Ses quelques pas en solitaire dans la ville, même si elle est très jolie, ne sont pas forcément profitables. Je me sens décalée. Je ne sais plus très bien quel jour on est ni quelle heure il est. L'envie de revenir à bord du Belem me conduit à être la première des 9 à réembarquer. Sur le quai, des badauds admirent encore et encore cette merveille de bateau. Ils me regardent arriver vers l'échelle de coupée, envieux sans doute de ce privilège qui m'est accordé. Et là, moi qui n'ai pas l'habitude de frimer, il me prend l'envie de jouer les princesses et de faire comme si, pour une fois, le Belem n'était rien qu'à moi. D'ailleurs, il n'y a personne sur le pont, l'équipage étant enfin au repos. Je fais « le tour du propriétaire », de la dunette au gaillard d'avant, profitant une dernière fois de ce fabuleux gréement, de tous ces détails que je veux fixer dans ma mémoire. Puis, je me résigne à rejoindre la batterie et à préparer mon sac pour demain matin.

5h : impossible de dormir. Je monte dans le grand roof. Sergio est là. Il garde les accès du bateau, disant qu'il arrive parfois que



des individus mal intentionnés veuillent monter à bord. Nous discutons encore du Belem. Sergio sait tellement de choses à son sujet. Je le remercie encore des 3 cadeaux qu'il m'a fait :

- Une nuit de quart, alors que tout était calme, Sergio me parlait du grand escalier à double révolution du grand roof. Je lui demandais pourquoi son accès était interdit. « L'escalier est en bois précieux, en acajou de Cuba, il est à lui seul un monument historique et, à ce titre, il est protégé ». Pourtant, en l'espace d'une minute, Sergio m'a fait descendre et remonter le grand escalier du Belem. C'était génial de faire un truc interdit en pleine nuit.

- Juste avant de quitter le bord, Sergio m'a fait signe de m'approcher d'un coffre contenant plusieurs cordages. En mettant un doigt sur sa bouche pour convenir qu'il ne faudrait jamais rien en dire, il m'en a donné un. Incroyable. Je vais ramener à Neptune un cordage du Belem. Et ça c'est pas historique peut-être ?

- Sergio a dédié mon carnet de bord avec de si jolies phrases dont : « Notre âme est un trois-mâts cherchant son Icare », comme si chacun de nous était un navire lancé sur la mer de l'existence, voguant vers un idéal trop haut, trop brûlant, mais irrésistible. Et il a fini par : « Ne vous retournez pas ! » dont le sens symbolique (et maritime) est de ne pas regarder en arrière, ne pas se laisser emprisonner par le passé, continuer à naviguer, à garder le cap, même dans la tempête... Merci Sergio, il me reste encore tant de choses à faire, tant de choses à vivre et à découvrir. Je ne me retournerai pas, je vous le promets...

