

Un cargo en avril

Le Havre-Malte sur un porte-conteneurs

Le Havre, 17 avril 2010. Dans le taxi qui me conduit du centre-ville au Grand Port maritime, la radio égrène les lignes aériennes fermées pour cause de nuage de cendres islandais. « Des dizaines de milliers de Français bloqués à l'étranger. » Ils n'avaient qu'à prendre le bateau ! Moi, je prends le bateau.

Après un poste de garde aussi difficile à franchir qu'une frontière, après plusieurs kilomètres de routes goudronnées et d'indications aussi énigmatiques que « Port 3000-4000 », « Port 4000-6000 », la voiture arrive enfin au Terminal de France. Le *Musca* est là, immense, tranquille comme une grosse bête dans son bassin, grondant légèrement – prêt à appareiller. Un homme en gilet jaune et talkie-walkie s'empare de mon sac et me précède sur la passerelle abrupte et chancelante.

Après quelques formalités administratives (passeport confisqué en échange d'un passe de la compagnie CMA CGM à mon nom : je prends !), le second du capitaine me montre ma cabine. *Certified for one people* – c'est marqué au-dessus de la porte – mais certainement qu'à deux on ne se marcherait pas dessus. Tous les meubles sont solidement fixés au sol, et les lampes aux meubles. Niché der-

rière le mur de la salle d'eau, sous l'un des deux grands hublots, le lit me fait l'effet d'une petite embarcation en soi. Je suis emballée.

Retour à l'air libre pour assister à la lente sortie de rade – la terre s'éloigne ! – puis premier repas à bord. Ça se passe au deuxième étage de la tourelle – autrement dit au *pont* B, pour commencer à parler marine marchande. Je partage la table de deux Suisses allemands – seuls autres passagers du *Musca* –, près de la table des officiers, tous croates. Avec eux comme avec tout le monde à bord, il faudra parler anglais. De l'autre côté de la cuisine, dans un autre mess, les membres d'équipage philippins. En tout et pour tout, vingt-cinq personnes à bord.

L'après-midi, j'explore les ponts (*decks* pour parler marine marchande internationale) un à un. Il y a dix niveaux dans la tourelle, en comptant celui de la salle des machines (*1st P/F deck*, pour plate-forme j'imagine). Le bateau est tout neuf, il est sorti d'un chantier naval coréen il y a quelques mois. Les peintures sont impeccables : vert et blanc pour la tourelle, gris clair sur l'avant et l'arrière. En fouinant, je finis par tomber sur une plaque qui résume les données techniques. Longueur hors tout : 347 mètres. Largeur : 44 mètres. Capacité maximale : 11 000 conteneurs. J'apprendrai plus tard qu'on n'en transporte que 6 000.

2^e jour de navigation

Petit déjeuner à sept heures. Je fais connaissance avec le cuisinier philippin. On tente de se dire nos prénoms... pour finalement se donner du *Madam* et du *Sir*, ravis. Je croise ensuite un officier moustachu à qui j'expose mon désir d'aller *in the front of the vessel*, les Suisses ont fait ça hier, il paraît que c'est épatant. Il m'explique que *rrrhooooaa, it's not a big deal. Follow me...* Ascenseur, *upper deck*, porte à code, et *ciao bye bye* : va te promener, la passagère.

Une coursive extérieure longe des piles de conteneurs et va mourir dans la perspective. Ça sent l'huile, le fuel, la graisse. D'un côté, l'eau qui file plusieurs mètres en bas, de l'autre, des centaines de conteneurs qui couinent sous les mouvements du bateau. Je ne saurai jamais trop bien ce qu'ils contiennent : « des marchandises »...

Après une marche de plusieurs minutes, j'arrive enfin à la proue du navire, claire et quasiment silencieuse. Une multitude de bittes d'amarrage forment une assemblée étrange et symétrique d'êtres compacts et métalliques. Parmi eux, quelques géants : les systèmes d'enroulage de câbles. Autour de l'un d'eux, la chaîne qui retient l'ancre. Un seul maillon équivaut à quatre fois ma tête. C'est ici, à l'avant, que je viendrai passer de nombreuses heures à lire, à regarder les bateaux qui croisent au large du nôtre.

3^e jour de navigation

Nine o'clock, meeting with the chief engineer (l'officier moustachu).

Au niveau du pont/ER (*Engine Room*), la salle de contrôle. Quelques écrans devant un mur de transformateurs, puis une pièce entière de transformateurs et enfin quatre énormes transformateurs, qui délivrent 6 600 volts chacun – c'est beaucoup. De temps en temps, une sirène d'alarme se met en route – celle que j'entends nuit et jour depuis ma cabine. Elle indique qu'un niveau a baissé. Généralement, il ne s'agit que d'un effet des mouvements du navire.

Puis nous pénétrons la salle des machines proprement dite. Sur trois ou quatre niveaux qui communiquent, des machines à pistons, des turbines, des appareils à filtrer l'eau, l'huile, le fuel... Au milieu du bruit infernal, le chef mécano me hurle des explications à l'oreille. Nous croisons le second, le troisième et le quatrième mécanicien, ainsi que l'électricien, réparant des pièces, contrôlant des écrans, s'échappant par des escaliers...

23 heures, nous approchons du détroit de Gibraltar. Trop de vent pour rester à l'extérieur, je monte sur la passerelle. Plongés dans le noir, un officier de quart à la console et un marin équipé de jumelles surveillent la route. L'approche du détroit n'est dangereuse qu'à cause de la forte densité de navires qui l'empruntent.

Je m'installe dans un coin, le nez contre la vitre. À bâbord, les premières lueurs d'Espagne, à tribord les premières lumières du Maroc. J'avale littéralement les feux, essayant de deviner les ports, les villes, les montagnes. Quand le capitaine arrive, ça fait déjà une heure que je suis là. Entre autres informations, l'officier de quart l'instruit de ma présence. Quelques minutes plus tard, alors qu'il passe près de moi, je lui demande poliment si je peux rester encore. Et là, contre toute attente, il se retourne vers moi dans le noir et tonne : « *Ma-dô-moi-selle ! I tâtôôld you : you mustn't be here durrrring the night !* » Un savon. Il est en train de me passer un savon. Confuse, j'essaie de me souvenir... Vrai qu'il m'a dit le premier jour : « *You can go everrrrywherrre, but not on the brrridge durrrring the night.* » Mais pour moi, le bridge (la passerelle, quoi), c'était dehors ; ici, c'est la *wheelroom*. Mais manifestement, je ne parle pas encore bien la marine marchande internationale. L'interdiction concernait toute la passerelle. C'est un regrettable malentendu, je m'excuse aussi patement que possible. Le capitaine m'autorise finalement à rester, je quitterai les derniers feux de l'Europe et de l'Afrique vers deux heures du matin.

4^e jour de navigation

Quatorze heures, nouveau rendez-vous avec le chef mécanicien pour visiter l'intérieur du bateau. Depuis la salle de contrôle, une lourde porte à volant donne accès à une coursive qui court tout autour du cargo, soit un couloir d'environ 800 mètres. À mi-chemin, sous l'avant, la coque s'arrondit, le couloir se partage en compartiments peints en jaune clair. La lumière est douce, l'espace complètement déstructuré. Il y a des niches sombres, la perspective est faussée par les angles et les arrondis : impression tenace d'avoir pénétré un décor de film expressionniste.

Le soir, *grill-party* avec tout l'équipage sur le pont F. En discutant avec plusieurs marins, j'en apprends davantage sur le type de contrats des uns et des autres (quatre mois pour les Croates, neuf pour les Philippins...) Il n'y a pas d'équipage fixe, mais un renouvellement constant.

Le plus grands des officiers croates (les Croates sont très grands) s'appelle Filip. Il est second mécanicien. Il est né sur une île et vit à présent sur la côte, avec sa femme et ses deux enfants. Il n'a pas l'air follement heureux d'être marin, et d'ailleurs il ne compte pas naviguer toute sa vie. Mais pour l'instant c'est là qu'il gagne le mieux sa vie. Fataliste, Filip conclut la plupart des conversations la tête en avant et les bras écartés : « *Eh ! What can you do ?* » Le chef mécanicien (le moustachu), c'est Micha. Avec eux deux et quelques autres dont le cuisinier, on est allés fort tard dans la nuit. Beaucoup de musique, de cigarettes et d'alcool...

5^e jour de navigation

Réveil difficile – sans compter qu'on arrivera demain à Malte. Ça me fait un bon blues de lendemain de fête à promener, ça... Le vent vif de l'avant et le plein soleil me remettent un peu d'aplomb. Assise sur l'un des êtres de métal, je lis des pleines pages de Brauquier : *Je connais des îles lointaines* – poèmes de marine marchande par un agent des Messageries maritimes. Ça fait longtemps que je lis ça, mais ici, ça prend tout son sens.

6^e jour à bord, 1^{re} soirée à terre

Arrivée à Malte au petit matin. Les grues descendent au-dessus du navire, le ballet des conteneurs commence. Il durera plusieurs heures. Entre deux morceaux de bagages faits, je vais faire mes adieux. J'en recroiserai quelques-uns ce soir à Birzebbuga, mais pas tous. En général on se souhaite bonne chance et le meilleur pour la suite, avec de temps en temps une lueur de tristesse dans le regard.

À l'hôtel et dans les rues de Birzebbuga, la terre ne bouge pas d'un iota sous mes pieds, et ça fait drôle. Mon corps semble s'apercevoir avant moi du changement d'univers qu'a été cette petite semaine à bord.

Le soir, après nous avoir cherchés en vain à l'hôtel, Micha nous dénêche, les deux Suisses et moi, dans une

gargote du port. Ensemble, on rejoint Filip et le *professor* (surnom de l'électricien) dans un bar ouvert sur la rue. Nombreuses tournées – j'ai du mal à boire aussi vite que les verres arrivent. Micha explique en quoi les premiers cargos coréens étaient des *flotting jokes* et Filip raconte les frasques et non-frasques d'un vieil Écossais resté vingt-cinq jours à bord et celles, plus vivantes, de Richard, un Américain qui pour la vingt-et-unième fois fuyait en mer les rendez-vous d'affaires. Le *professor* montre je ne sais pourquoi une image de la Vierge Marie qu'il a dans son portefeuille et raconte comment ça lui a porté chance la fois où deux gars ont voulu lui faire les poches. Micha en profite pour faire part de la découverte qu'il a faite dans les papiers du bord et du « mauvais tour » que j'aurai joué avec mon imprononçable « Bérengère » : mon deuxième prénom est Marie, pourquoi je l'ai pas dit plus tôt ? On trinque donc encore quelques fois *to Chrrristoph*, le Suisse qui sourit toujours mais ne parle pas, et *to Marrria* qui doit boire les bières fraîches, Maria, plutôt que les anciennes, enfin ! Puisse un jour le souvenir d'un Christophe ou d'une Marie porter bonheur à des marins, tiens.

Le Havre-Malta, 17-22 avril 2010
à bord du porte-conteneurs *Musca*
Compagnie CMA CGM
pavillon anglais
équipage mixte croate et philippin