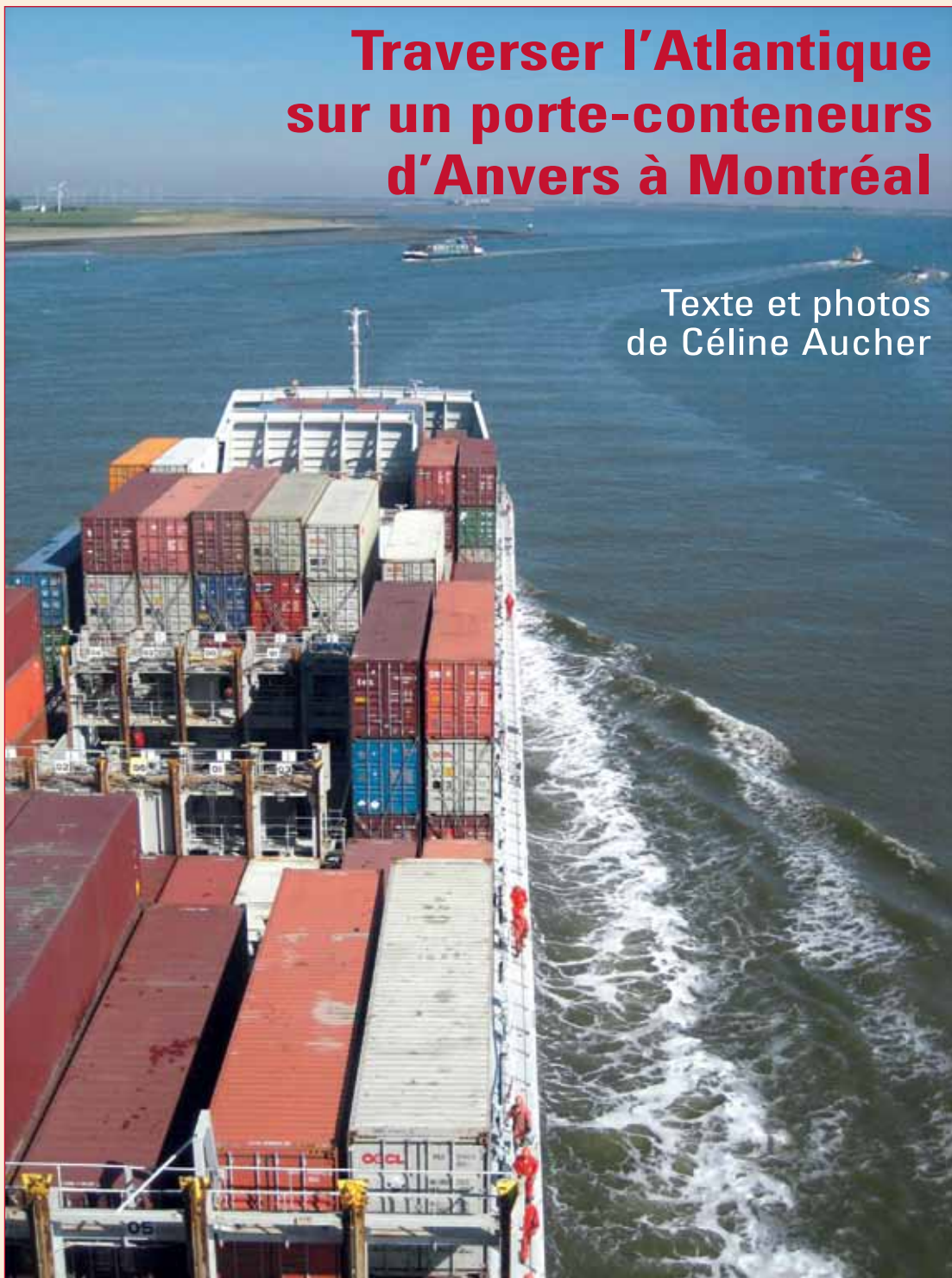


Anvers, sa cathédrale, ses diamantaires, ses petites rues pavées. Son port surtout, le quatrième du monde. Les grues sont des géants et les hommes des Playmobil. Un réseau de transport interne d'environ 270 km de routes, 1 000 km de voies ferroviaires et 300 km d'oléoducs. Un réseau qui donne des sueurs froides aux chauffeurs de taxi. Le mien est Géorgien, vit à Anvers depuis douze ans, parle anglais, flamand, un peu de russe. Et met une bonne heure, en se perdant à plusieurs reprises, avant de trouver le bon quai. C'est un pêcheur qui nous renseigne à l'aide d'une carte détaillée du port.

Quai 869. Drôle de départ pour des vacances. Les croisières partent du vieux port d'Anvers. Moi, j'embarque sur un cargo, l'*Eilbek*, porte-conteneurs allemand de 169 m de long, propriété de la compagnie Hapag Lloyd. Nous sommes lundi, le 12 juin. Des centaines de conteneurs ont été chargés dans la nuit. Ce matin, on part vers Montréal.

Le cargo retrouve grâce auprès des voyageurs pas trop pressés. À bord, nous sommes quatre passagers et vingt-deux marins, essentiellement philippins, dont cinq officiers et le capitaine Knut Wolters. Jean-Luc, un Français installé à Montréal, s'apprête à vivre sa sixième traversée. Anne, jeune immigrante française, souhaite faire de ce voyage une transition entre ses deux vies. Klaus, un Allemand de 64 ans, vit là un rêve de même. Moi, je vais passer une année au Canada, un



## Traverser l'Atlantique sur un porte-conteneurs d'Anvers à Montréal

Texte et photos de Céline Aucher

Dans l'embouchure de l'Escaut.

visa vacances-travail dans la poche. Attirée par les paysages industriels, le cambouis, les salopettes d'ouvriers et les moyens de transport en général, j'ai la totale sur un cargo. La mer en plus. Mieux, l'océan. Et une cabine, la

numéro 3, sur le pont 10, qui offre une vue colorée sur les conteneurs.

9 h 15. On largue les amarres. Tout en douceur. À tel point qu'Anne, dans sa cabine, ne s'en rend même pas compte. Il fait beau et

numéro 3, sur le pont 10, qui offre une vue colorée sur les conteneurs.

9 h 15. On largue les amarres. Tout en douceur. À tel point qu'Anne, dans sa cabine, ne s'en rend même pas compte. Il fait beau et



L'appareillage depuis le port d'Anvers.

chaud. Sur la timonerie, à une trentaine de mètres de hauteur, un pilote du port d'Anvers est chargé de guider la bête à travers le trafic intense. En cargo, on est au cœur de la mondialisation. Celle qui sue et tache: 98 % du trafic mondial des marchandises s'effectue par bateau. Et une bonne partie passe par la Manche, là où une dépression s'annonce. On ne verra ni l'une ni l'autre. Le capitaine, 43 années de navigation dans les pattes, choisit de passer par le nord de l'Écosse. S'il veut comprendre ce qui se passe, le voyageur a intérêt à parler un minimum d'anglais, langue officielle à bord. Quand on lui demande les coins du globe où il a été, le capitaine se gratte la barbe. «Tu ferais mieux de me demander où je n'ai pas été: l'Afrique de l'Est, l'Afrique du Sud, l'Antarctique. Avant, je voulais faire le tour du monde. Aujourd'hui, traverser l'Atlantique, c'est chiant!»

Ce n'est pas chiant. C'est lent. Les heures passent, loin du téléphone portable et de la coupe du monde de foot. Loin aussi des croisières hyper actives. L'avantage sur un cargo, c'est qu'on vous fiche la paix. Le silence, le vide. C'est un voyage dans le voyage, qui peut se suffire à lui-même, sans nécessité d'aller quelque part. Jean-Luc, lui, a décidé de prendre le temps de vivre et de voir. Il cite Nietzsche, Le voyageur et son ombre.: «On a oublié de leur dire qu'il y avait, en route, de beaux points de vue...» C'était avant l'avion et le tourisme de masse.

Mardi. On a reculé d'une heure ce matin et on fera de même chaque jour pour arriver à l'heure de Montréal. On longe l'Écosse. Sur la carte, le chemin le plus court est un trait bien droit. Dans la réalité, c'est une courbe qui remonte vers l'Islande et le Groenland et redescend vers Terre-Neuve. J'avais oublié que la terre était ronde. À l'extérieur de la timonerie, le passager égaré a droit à un vrai

spectacle. Le ballet des peintres, suspendus en l'air sur des balançoires reliées à des cordages, remettant une couche de blanc sur «la tour» du cargo. Pour être marin, il faut aussi être grimpeur. Je mitraille. Un des marins me demande s'il pourra transférer les photos sur son ordinateur portable. Je ne tombe pas des nues, mais presque, en découvrant que le prolétariat maritime est aussi bien équipé que moi.

Le ciel se couvre, l'air se refroidit. Debout sur le pont, je note, en vrac, le goût du sel sur mes lèvres, ce sel qui se dépose partout sur le bateau et colle aussi à mes semelles, le nuage qui sort de ma bouche, Yann Tiersen

qui joue du piano dans mes oreilles. Le cargo est avant tout un plaisir solitaire. Il tangué de plus en plus. Dans ma cabine, je pose tout par terre, l'ordinateur portable, les bouquins, l'appareil photo. À l'intérieur, chaise, table, chaîne Hi Fi sont solidement accrochées.

Dans la cuisine, deck 7, Amador, le cuisinier, prépare une soupe à l'oignon. Douze heures de travail par jour pour 1 500 dollars américains par mois, peu et beaucoup à la fois, plus que ce qu'il pourrait jamais gagner en travaillant à Manille.

Dans ces journées qui s'étirent à l'infini – on fait route vers le nord-ouest, repoussant toujours le coucher du soleil, les repas cons-



Le capitaine Knut Wolters.



Amador, le cuisinier philippin du bord.

tituent les seuls points de repère. On a tout le temps pour observer les choses. Comme les deux officiers philippins, Doy et Nico, qui ne mettent jamais les pieds au mess des officiers. Je demande pourquoi à Doy, il me répond franchement: «Je ne me sens pas à l'aise. Je préfère manger avec les autres Philippins... Mais tu peux manger là si tu veux.» Le cul entre deux chaises. Comme s'il avait intériorisé une autre hiérarchie, non dite, entre le Nord et le Sud.

en est loin, même si la mer est agitée. Georg, l'ingénieur en chef, nous propose une visite de la salle des machines, interdite en temps normal. On le suit dans les entrailles de la bête, faites de pompes et de turbines, et d'un moteur gigantesque qui consomme 62 000 litres par jour. C'est l'univers sous-marin de Georg, grand amateur d'opéra. Un autre cliché à balancer par-dessus bord.

Jeudi. Les vagues continuent de se fracasser sur l'avant du cargo. On est encore au

Il a été cuisinier sur pas mal de cargos japonais, mais il préfère les bateaux allemands. «Ils paient mieux et savent le dire quand ils apprécient quelque chose». Depuis qu'on a quitté l'Écosse, on n'a encore croisé aucun autre bateau. On est seul dans un grand jacuzi.

C'est vendredi, mais ça pourrait être n'importe quel jour, presque n'importe quelle heure. Au matin, la houle a disparu, le brouillard s'est levé. On est à quelque 300 km

de la pointe sud du Groenland. D'après le capitaine, on devrait arriver lundi dans le port de Montréal, en avance d'une journée. Mais personne parmi les passagers n'a envie de débarquer si tôt. Tout le monde, en revanche, a envie d'être réveillé dans la nuit pour voir les icebergs. Des blocs de glace qui se détachent de la banquise groenlandaise et redescendent le long du Labrador, poussés par le courant.

3 h 15 samedi. Le téléphone sonne. Iceberg en vue. Le soleil se lève déjà derrière nous. Dehors, c'est un congélateur: 6° C. J'ai déjà deux polaires sur le dos, je sors mes gants en laine. De la timonerie, on voit un point blanc à l'horizon.

Sur le radar, il est énorme. On s'en approche jusqu'à 500 mètres. D'autres navires feraient un large détour, mais on a la chance d'avoir un capitaine qui connaît l'Arctique. On ne se recouche plus. Car de nouveaux fantômes sortent de la bande de brouillard, changeant de couleur, de forme aussi à mesure qu'on les approche, puis les dépasse.

13 h. On s'apprête à entrer dans le golfe du Saint-Laurent par la petite porte: le détroit de Belle-Isle, au nord de Terre-Neuve, emprisonné l'hiver par les glaces. On n'est plus dans l'océan Atlantique, on n'est pas encore dans le fleuve, mais dans un entre-



L'Eilbek a milieu de l'Atlantique.

Mercredi. Le matin n'apporte pas de répit. Le ciel est gris, la houle toujours aussi forte. Le déjeuner est périlleux. Les nappes antidérapantes ont remplacé celles en tissu. Jean-Luc n'a pas pu se raser ce matin. Anne a fait une découverte: la position allongée est la meilleure! On est au sud de l'Islande. La dépression, elle, est juste devant nous. Un vent de force 6. L'échelle de Beaufort en compte 12. Je ne vois pas très bien ce que ça représente. «Entre 22 et 27 milles marins à l'heure», précise Doy. Entre 40 et 50 km/h. Par force 12, au-delà de l'ouragan, Doy a perdu vingt conteneurs dans le Pacifique. On

sud est du Groenland. Dehors, le ciel est moins sombre, mais la houle empêche de marcher droit et fait pencher dangereusement le thé dans la tasse. Je prends une douche, en me tenant à la barre intégrée. Ça ne décourage pas le capitaine qui organise un barbecue sur le pont 7. Trop froid, pont trop glissant pour faire la fête dehors. Chacun rejoint ses quartiers avec une assiette pleine de bidoche et de maïs grillés. J'achète une bouteille de cognac, un VS Martell, la seule marque de cognac sur la liste hors taxe du navire. On en boit la moitié avec les officiers, les passagers et Sharon, le populaire steward.

deux qui ressemble encore drôlement à la mer.

Dimanche. Le thermomètre affiche 16° C. On file dans le détroit de Jacques-Cartier, longeant l'île d'Anticosti, peuplée, à ce qu'il paraît, de chevreuils consanguins. Sous nos pieds, on a trois cents mètres d'eau encore salée. C'est calme. On a le droit d'aller à l'avant du bateau. Loin, très loin du bruit du moteur, on domine l'étrave du cargo, invisible de partout ailleurs.

20 h. On s'approche de la station de pilotage des Escoumins, l'embouchure du fleuve. Derrière, un cargo nous rattrape, preuve qu'on retourne à la civilisation.

20 h 37. Dans la timonerie, par la radio, résonne la

voix et l'accent caractéristique du premier Québécois. Ils seront trois pilotes à se relayer jusqu'à Montréal.

Lundi. 3h du matin. La ville de Québec est à portée de vue. Ou plutôt ses lumières. Celles de ses rues et du château Frontenac qui domine la ville. Il fait chaud et moite. 26° C dit le thermomètre. 7 h. On avance plus lentement. Trois-Rivières n'est plus très loin. L'effet de la marée ne se fait déjà plus sentir. La brume de chaleur prend la place du brouillard. On croise de plus en plus de cargos, tan-



La corvée de peinture n'est pas de tout repos lorsque le bateau navigue.

dis que sur les rives défilent des bois, des usines, et des milliers de cabanes au Canada.

En huit jours, on aura parcouru précisément 5 890,3 kilomètres. Ça va trop vite. A 12h 30, on sera à Montréal. On arrive, on y est. Au loin, se détache la silhouette du parc olympique. Le centre-ville, ses gratte-ciels, sont derrière, enveloppés par la brume. L'*Eilbek* est attendu sur le quai 79. Je pourrais dormir à bord ce soir, faire encore durer le plaisir. Mais le bateau s'est arrêté. Et avant même de poser le pied sur le sol canadien, j'ai

comme une sensation bizarre. Un vertige, un truc que j'avais oublié de prévoir. Le mal de terre.



Céline Aucher est journaliste en France pour le quotidien *La Charente Libre*.

## Les voyages en cargo ont le vent en poupe

Prématurément abandonné dans les années 1960, le voyage maritime renaît de ses cendres depuis une douzaine d'années. À raison d'une demi-douzaine de passagers par navire le plus souvent, les chiffres ne sont pas forcément impressionnants. Mais la demande ne cesse de croître. Pas pour le prix – avec une pension complète de plusieurs jours, le cargo est plus cher que l'avion –, mais pour son esprit qui répond à un désir de lenteur, d'espace et de tranquillité dans un monde où tout va de plus en plus vite. Sur un porte-

conteneurs, un vraquier ou un cargo réfrigéré, on peut traverser l'Atlantique, explorer l'océan Indien, mais aussi faire un tour du monde. L'offre s'est enrichie: les passagers peuvent aujourd'hui embarquer sur des navires de recherche et de ravitaillement ou des brise-glace partant en expédition dans l'Arctique et l'Antarctique. Particulièrement prisé des Allemands, ce type de tourisme a été popularisé en France par *Le guide des voyages en cargo*, d'Hugo Verlomme, en 1992. Un guide qui a entraîné la création de Mer et voy-

ages, la seule agence française spécialisée dans les voyages maritimes. Aujourd'hui, le voyageur ne paie plus sa traversée en frottant les ponts et les agences servent d'interface entre les passagers et le monde complexe de la marine marchande. Un monde où le fret est roi et où les horaires, itinéraires et tarifs peuvent être modifiés à tout moment. C'est toujours bon à savoir.

Site Internet:  
[www.mer-et-voyages.com](http://www.mer-et-voyages.com)