

Richard Laborier

Lettres de mon cargo



Extrait



Portapapier

Richard Laborier

LETTRES DE MON CARGO

collection

I venticinque

dirigée par Elisabetta Sibilio

Journal

Impression

Geca / Industrie Grafiche

San Giuliano Milanese (MI)

Mise en page

Maria Chiara Santoro

© Portaparole

00178 Roma Italia

Via Tropea, 35

Tél. (+39) 06 90286666

www.portaparole.it

info@portaparole.it

ISBN 978-88-97539-49-0

1^e édition janvier 2016

2^e édition avril 2016

« L'arrogance obscène de l'imbécillité triomphante », rend Paris irrespirable, il faut bien s'en soustraire. Partir, c'est aussi le plaisir d'aller à la rencontre de l'inconnu, quitte à connaître l'inconfort, la solitude.

Richard Laborier se laisse alors transporter dans un monde où les distances et les conventions sont abolies, dans ces grands cargos surchargés de voitures ou d'énormes containers métalliques, cette arrière-cuisine de la société de consommation mondialisée. Interrogeant le muet horizon de la pleine mer, il débarque enfin dans des ports commerciaux fades et inhospitaliers, qui pourtant le fascinent.

Ces lettres, conçues pour des amis restés à quai, constituent un journal de ces voyages, drôle, fin, intelligent...



**« DONC,
JE CARGOTE
ET JE ME FICHE
COMPLÈTEMENT
QUE CE SOIT
À LA MODE
OU NON. »**

Richard Laborier

Exposé dès son enfance aux cultures et aux langues étrangères, amené à la littérature par le désœuvrement forcé d'années en pensionnat dans la pure tradition classique, Richard Laborier préféra très vite les chemins de traverse à ceux, bien balisés, de l'éducation traditionnelle. Contraint de renoncer à des aspirations artistiques ou littéraires, il connut une carrière de juriste international sans jamais renoncer à un goût prononcé pour les arts et à la curiosité pour d'autres modes de vie ou de pensée, pour d'autres cultures, avec le souci de balayer toute forme d'ethnocentrisme.



I Considérations voyagesques

À Paris, au cours d'une soirée, un homme encore jeune, que j'aurais supposé un peu plus mûr, m'avait interrogé sur ce qui me pousse à embarquer sur ces fameux cargos dont tout le monde parle comme le must du jour, et ce triste sire n'avait rien entendu de mon exaspération contre les transports aériens, la perte de temps et les contraintes des contrôles sécuritaires, les bétailières que sont les gros porteurs avec les foules de touristes excités sans qu'ils sachent pourquoi. Cette courge n'avait pas écouté ma nostalgie du temps où, faute d'autres moyens de transports, c'était en bateau que l'on traversait les mers et les océans.

Bien sûr, tu connais mon souci de la précision, ma chère Amie, j'avais rappelé qu'il existait certes, des avions de ligne, en ces temps préhistoriques où commence mon enfance ; au cinéma, seul endroit où l'on pouvait voir des images de l'actualité, on restait parfois pantois d'admiration au spectacle de vedettes de l'écran descendant d'un avion, tout sourire, toilette éblouissante, un bras chargé d'un bouquet de fleurs et adressant un geste amical de l'autre main à leurs admirateurs massés en foule sur les terrasses de l'aérogare, tandis que l'inévitable voix au beau timbre sonore d'un présentateur commentait l'arrivée triomphale au Bourget de la star du moment rentrant d'une tournée en Amérique saluée par la critique

— tout ça pour dire que l'avion était un moyen de transport réservé à quelques privilégiés et, d'ailleurs, assez dangereux puisque les accidents n'étaient pas rares et il fallait être un peu cinglé — disons, inconscient ou téméraire — pour prendre l'avion.

[... ...]

Bref, c'est en paquebot que Monsieur Tout-Le-Monde se déplaçait au-delà des mers. Il ne fallait pas une fortune considérable pour ce type de voyage puisqu'il y avait trois classes de voyageurs, la troisième étant légèrement plus luxueuse que les nefs qui avaient emporté les premiers migrants vers les Amériques, et pas beaucoup plus coûteuse puisqu'elle accueillait encore bon nombre d'Irlandais ou d'Italiens désargentés et désireux de transporter leurs pénates dans le Nouveau Monde où, c'était sûr, ils feraient fortune.

À l'opposé, la première classe, c'était le luxe d'avant-guerre retrouvé. Tout était prétexte à divertissements pour aider les passagers à passer le temps. Des chanteuses, des musiciens, des prestidigitateurs et autres amuseurs étaient embarqués pour agrémenter le voyage ; on organisait des bals masqués, des cocktails où les hommes flirtaient avec de jolies passagères voyageant seules, des aventurières assurément, pendant que leurs épouses s'épuisaient à des changements de toilettes aussi fréquents que les heures du jour et de la nuit et que l'état de la mer et du ciel, c'était le Club Med avant la lettre.

Si j'avais un rêve, c'était bien celui de voyager un jour sur l'un de ces paquebots où tout n'était que fêtes et liberté ; fêtes qui semblaient tirées du Grand Meaulnes,

liberté par rapport aux contraintes du quotidien. Et, par-dessus tout, l'immensité de la mer que je n'avais jamais vue me semblait la promesse la plus fabuleuse que le monde pouvait m'offrir. Bref, j'avais résolu qu'un jour, moi aussi, je partirais en mer et je m'imaginais, jouant sur le pont et séduisant de belles dames que je ferais valser jusqu'au lever du jour.

À vrai dire, j'avais complètement oublié ce rêve d'enfant. Je ne sais pas ce qui a fait office de madeleine, un beau jour, sur un pont de cargo, mais dans un éblouissement, avec une soudaineté et une précision inouïes, toutes les images naïves que je m'étais alors faites de la vie en mer revenaient avec la vivacité et les couleurs qu'elles avaient alors prises, et c'est à ce moment que j'ai compris que j'avais, de longue date, rendez-vous avec la mer.

Je n'étais pas conscient de ce vieux désir enterré sous des couches de sédiments lorsque, ayant enfin pu voyager à ma guise, je me suis senti irrésistiblement attiré par la mer. Il n'y a plus de paquebot de ligne, on le sait. Pas question d'embarquer sur un bateau de croisière ; j'en connais qui hypothéqueraient une maison de famille détenue depuis vingt générations pour s'offrir la croisière de leur rêve, mais je leur laisse ce désir qui m'est étranger autant que celui de devenir le Métropolitain de Slavonie. Quand m'était revenu le souvenir qu'il existe une marine marchande avec des cargos et que, jadis, on pouvait s'y embarquer.

[... ..]

Eh bien, c'est décidé, cette année, ce sera les Antilles. J'avais d'abord envisagé d'aller à New-York passer une semaine chez ma cousine Bernadette, puis remonter à Boston par le train pour visiter mon amie Mary dont la santé est préoccupante et enfin, revenir à New-York pour embarquer derechef pour Le Havre. Voyage un peu compliqué que je crains trop lourd pour mes ressources physiques et je suis, d'avance, découragé par les exigences de la sécurité étasunienne, non pas que je craigne un refus, mais j'avoue beaucoup de paresse pour effectuer les démarches nécessaires à l'obtention du visa.

Et puis, les Antilles, c'est une affaire de famille. Mon père y avait vécu avant de rentrer en métropole après le cyclone de 1929. De mèche avec son meilleur ami resté à Pointe-à-Pitre, il avait monté à Paris une affaire de commissionnaire-exportateur, ses seuls clients étant cet ami, Richard Gabriel, et ses parents et alliés, tous Libanais installés en Guadeloupe où leurs commerces étaient aussi florissants que peuvent l'être les affaires menées par des Libanais, c'est peu dire.

Donc, c'était une affaire quotidienne d'entendre parler à la maison de Pointe-à-Pitre, de la Guadeloupe, comme de ces paquebots de la vieille Transat — l'Île-de-France, le Colombie — où embarquaient les clients qui

venaient en métropole, ou encore ces cargos qui chargeaient les balles de marchandises que la famille exportait, et où je m'étais d'ailleurs rendu par avion, quelques années auparavant, pour rendre une dernière visite bien émouvante à mon parrain et bienfaiteur qui y vécut et termina ses jours.

Va pour les Antilles, un mois de haute mer me dédommagera du sentiment un peu frustrant d'avoir fait essentiellement du cabotage au cours de ma traversée de l'été passé.

J'ai donc pris un billet pour un aller-retour aux Antilles françaises en vingt-huit jours ; le programme est alléchant, surtout de la haute mer, sauf ce crochet pour contourner la Bretagne à l'aller comme au retour avec ce curieux mouvement de zigzag qui va nous amener de la côte sud de la Bretagne à Dunkerque, de là à Rouen et ensuite retour au Havre.

Le planning, que seul un naïf prendrait à la lettre, prévoit de passer à Montoir-de-Bretagne d'où l'on gagnera directement Pointe-à-Pitre, puis Fort-de-France ; de là, retour mais, après Montoir-de-Bretagne, on ajoute deux escales, une à Dunkerque et l'autre, à Rouen. Chic, on va remonter la Seine !

Vendredi 16 avril

Départ la veille de Paris un jour de grève SNCF ; effroyable pétaudière à la gare St Lazare où les départs ne sont annoncés que par haut-parleur, les tableaux d'affichage étant en dérangement. On finit par annoncer un train pour Le Havre et c'est la pagaille, un zeste de bataille pour trouver une place assise. Je découvre très vite que

toutes les cabines de wc du train sont verrouillées, ce qui me donnera l'occasion rare, avec le confort et l'intimité que ça présente, de devoir pisser dans un soufflet sous le regard hautement réprobateur d'une mégère probablement fière de sa culotte anti-fuites, mais ça me laisse droit dans mes bottes et sec dans mon jeans.

Le Havre est balayé par un vent glacial de nord-est, avec cet avant-goût du large qui me fait du bien. On fait taxi collectif, et comme j'aime cultiver le souvenir des diligences d'antan, j'entame la causette, attaquant sur le nuage de fumées qui s'échappe de l'Islande pour recouvrir le nord de l'Europe, ruiner les cultures durablement ; mes compagnons de route ont une vision très différente de l'actualité du monde et préfèrent parler de la coupe du monde de football. J'essaye de faire mon malin pour dire que, même si l'Angleterre est favorite, on sait bien qu'en finale, rien n'est plié — cette remarque me valant immédiatement une estime considérable bien plus que mes considérations vulcano-agricoles.

L'hôtel où j'ai réservé est simple, charmant, et je me trouve non loin de là un restau lyonnais tout à fait sympathique tenu par deux beaux gars aux regards câlins et dont, je me demande pourquoi, la clientèle est essentiellement composée d'hommes, seuls ou en couple. Je ne sais pas pourquoi, et n'en déplaît au Vatican, je n'ai pas l'impression que ce sont de dangereux pédophiles.

Nuit un peu agitée, le matelas de ma chambre ayant toute la dureté que seul un ermite stylite pourrait apprécier après quarante jours passés sur son chapiteau corinthien. Au debout, j'appelle le taxi qui doit me conduire

au port ; causette vulcano-footballistique tout à fait charmante. À l'entrée du port, longue attente au poste de Sécurité parce qu'on n'a pas reçu l'info me concernant, mais finalement, c'est débloqué et on m'autorise...

L'entrée du port. Le Fort Sainte-Marie est à quai, rien à signaler : l'accueil est, comme toujours, expéditif. On me dépêche un cadet qui me fait les honneurs des lieux avec la bonne grâce du petit propriétaire recevant un huissier de justice chargé de le saisir ; m'emmène à ma cabine au niveau du pont E, me montre rapidement où se trouve la salle à manger au niveau du pont B — grâce soit rendue aux progrès technologiques, un ascenseur nous évite de dégringoler et grimper les escaliers — et le jeune homme me tire le portrait pour me faire le badge que je devrai dorénavant porter.

Le steward vient alors se présenter : un gars replet et bedonnant, une petite quarantaine, le cheveu rare et gras. Roumain, un prénom imprononçable, il me demande de l'appeler Speedy et me refait les honneurs du tour minimal — la salle à manger, le *galley*, m'assure de son indéfectible désir de me servir au mieux, empoche avec un naturel déconcertant l'avance sur pourboire que je lui glisse et qu'à l'évidence, il attendait. Mon billet passe de ma main à sa poche avec la classe d'un tour de prestidigitation merveilleusement rôdé, de quoi faire baver d'admiration un banquier pourtant habile à ce jeu.

Ma cabine est très spacieuse, avec deux grands lits, une paire d'armoires jumelles, un sabord donne vers la muraille de Chine de containers empilés sur le pont — le tout, parfaitement confortable, sans décoration, ce qui

vaut mieux. L'idée de passer un mois avec une reproduction quelconque sous les yeux m'aurait embêté. En attendant l'heure du déjeuner, rangement de mes affaires dans le petit placard et les tiroirs sous le lit, vieille habitude que j'ai prise au cours de mes voyages d'affaires de m'installer complètement, très vite, pour m'approprier le lieu.

La salle à manger des officiers est divisée en deux parties, la première avec la grande table rectangulaire du Commandant pour ces messieurs-dames (le chef mécanicien est une femme) et une petite table ronde, à côté, destinée, je suppose, à des invités de marque. Une deuxième section comprend la table des passagers, et j'apprends que nous serons six ; jamais voyagé en cargo avec une telle cohue ! Qui sont ces autres, où vont-ils, font-ils le même périple que moi, je le saurai bien assez tôt. À côté, le *galley* qui nous sépare de la salle à manger des simples matelots.

Comme souvent, sur les cargos, la décoration de la pièce est minimaliste — à l'exception d'une grande et médiocre reproduction d'un Renoir montrant un couple dansant dans une guinguette de bord de Marne, offrant l'image d'un duo d'amoureux lascifs étroitement enlacés, et des grands bouquets de fleurs artificielles aux couleurs pimpon sur les tables. Le service de Speedy, impeccable, style grande maison, montre à quel point il mérite son nom car, à peine ai-je reposé mes couverts qu'il m'enlève mon assiette sans même que j'aie fini mon plat. Aucune importance, le menu est déjà beaucoup trop abondant pour mon appétit et je me souviens de ce voyage sur un cargo italien où je m'étais payé un

embarras gastrique de première. Je note la présence de grands verres à pied — insolite sur un cargo — qui me rassurent sur la stabilité qu'on espère de ce navire. Quelques officiers viennent manger en silence, mais les autres passagers n'ont pas encore embarqué.

Dehors, temps superbe. Bruits habituels des ports de commerce, grondement des machines, modulation des sirènes d'alerte sur trois temps, laaa-mi, laaa-mi, laaa-mi ; chocs des containers qu'on charge sur le pont. Tout ça, c'est pour moi déjà familier.

Petit — oh, tout petit — tour des parties extérieures du navire. La première surprise est que je n'aurai accès, ni à la proue, ni à la poupe, mais seulement à des coursives entremêlées comme un labyrinthe qui communiquent par des échelles métalliques, probablement assez casse-gueule par temps humide — ce qui arrive parfois en mer. En fait, l'espace vital des passagers est réduit à un strictissime *minimum minimorum*, avec quelques deux-trois mètres pour aller et venir comme un pingouin en cage, une espèce de bassin de quatre mètres carrés qu'on appelle piscine — pourvu qu'on ne soit pas plus de deux à s'y plonger en même temps, se serait l'embouteillage assuré — et, à côté, une espèce d'espace carré équipé de tabourets de bar et de chaises aussi avenants que les paillotes qui font l'orgueil des plages prolétaires marseillaises. Bref, rien qui promette les délices d'une croisière de luxe sous les tropiques.

Et quand je pense que je me suis fendu d'un super pot de crème solaire écran total en rêvant aux heures que je passerais en bikini fluo, tirant mon pétard, accoudé au bastingage en perçant la mer de mon regard pour y trou-

ver l'écho du firmament et le souvenir tremblant des étoiles, tout en caressant en pensées Saint-John Perse, je crains qu'il faille réviser ma copie.

D'autant que le pont présente tous les charmes d'un dépôt industriel ; je vois, en premier lieu, d'énormes bouteilles d'hélium, de quoi nous transformer en Graff Zeppelin en deux temps, trois mouvements. C'est pictogrammé partout avec des grosses têtes de mort rouge qui sourient sournoisement de toutes leurs dents, défense de fumer. Sauf, m'a dit Speedy, dans ma cabine. J'en connais qui ne seraient pas trop ravis de la partager avec moi.

Tiens, ça me rappelle, en parlant de feu, avoir soigneusement caché à mes supporters que, funeste présage, le Fort Sainte Marie avait participé, voilà quatre ou cinq ans, à un exercice de lutte contre un incendie causé par des produits toxiques inflammables qu'il transportait et qui auraient malencontreusement explosé. Autre péripétie survenue l'année suivante, à la Sainte Marie décidément bien malchanceuse, le petit navire, ohé-ohé, avait été retenu en otage à Fort-de-France par des dockers ayant recours à cet odieux chantage pour faire aboutir leurs justes revendications dont la légitimité incontestable aurait pourtant dû leur assurer une prompte satisfaction. Las, un patronat inflexible et vendu au grand capital international insatiable avait fait la sourde oreille, d'où le kidnapping odieux de la petite Marie qui permit la victoire des collègues syndiqués, et en tout cas, le bateau a survécu.

[... ..]

Quel que soit le récit, il se doit de commencer par une scène idyllique dépeignant un bonheur paisible et sans nuage pour mieux laisser craindre un malheur sous-jacent qui ne devrait pas tarder à frapper, le drame qui se noue et dont on ne perçoit rien encore. Je déroge à cet effet littéraire en commençant par une longue scène d'effroi, celui que j'ai ressenti en partant de chez moi pour prendre le Grande Anversa.

Après un moment d'euphorie dans les jours suivant l'achat de mon billet, je me mets à douter secrètement de l'opportunité de ce voyage, doute qui se transforme en crainte, puis en frousse pure et simple, je suis progressivement envahi par la peur croissante de l'inconnu, de l'insécurité, des défaillances ou des douleurs de ce corps qui vont complètement pourrir mon plaisir. J'en arrive au point où le capitaine m'abandonne dans un port perdu au fin fond de la Turquie où je me fais voler mes papiers, mon argent, obligé de mendier pour gagner Istanbul et trouver le Consulat (penser à prendre l'adresse) ou condamné à une mort solitaire et atrocement pénible dans un bidonville au fin fond de la Mer Noire.

Conception graphique : Catia Caruso
Dessin de couverture : Jean Bruller dit Vercors

2.13

ISBN 978-88-97539-49-0



9

22 euros