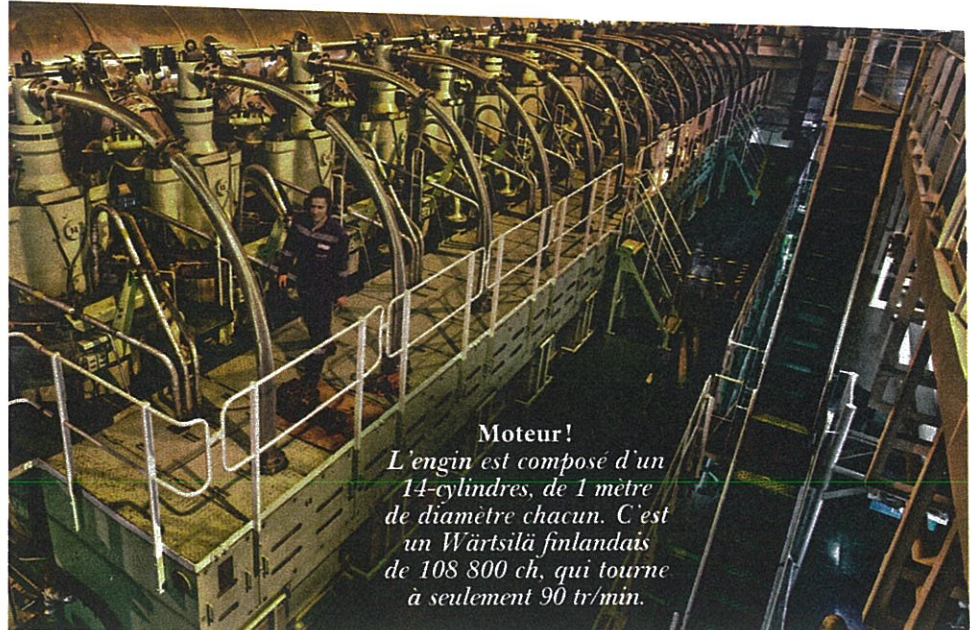




arguées
un dérivé de
ssières sont
moins lourdes
refois. Huit
essaires pour
vire à quai.

ure que nous descendons, les secousses se
s en plus violentes. Dans la salle des machines
e moteur le plus puissant jamais construit



Moteur!
L'engin est composé d'un
14-cylindres, de 1 mètre
de diamètre chacun. C'est
un Wärtsilä finlandais
de 108 800 ch, qui tourne
à seulement 90 tr/min.



Non-stop Le cargo navigue 360 jours par an sur la ligne
Europe-Asie. Son réservoir de 14 000 tonnes de fuel lui permet d'effectuer une
rotation complète Hambourg-Shanghai-Hambourg.



**Une plume
pour un poids lourd**
Le joystick, un
des outils de pilotage
du navire.



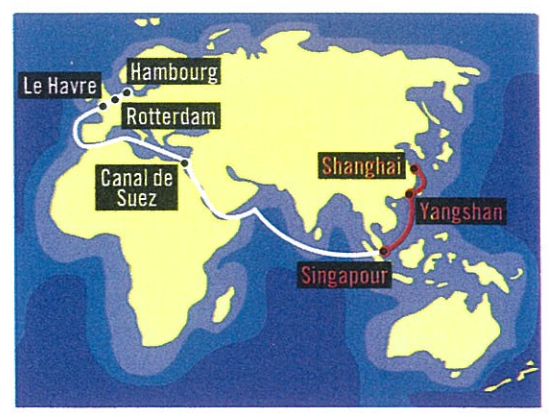
Passage de quille De la longueur
du navire, soit 365 mètres, il permet de
contrôler la coque et les structures.

L' Amerigo Vespucci quitte Yangshan à l'aube alors qu'un brouillard cotonneux enveloppe le port chinois. Depuis l'aileron de la passerelle, à quelque 60 mètres au-dessus de la mer, je jette un coup d'œil vers le quai: les grosses poutres de soutien des portiques dessinent des lignes furtives dans le voile gris bleu avant de disparaître. Totalement. Je découvre pour la première fois le bateau en plein jour. Il est grand, immense même. Haut comme un immeuble de dix étages, il est large comme trois fois et demie la surface d'un terrain de foot. Je prends vraiment conscience de cette démesure quelques heures plus tard, lorsque nous croisons un «petit 8500». Entendez un porte-conteneurs qui transporte autant de «boîtes» et fait déjà 250 mètres de long. Vu de notre géant des mers, il semble pourtant minuscule.

À notre bord, 13 800 conteneurs peuvent être chargés, empilés comme on assemble des Lego, de la cale jusque sur le pont du navire. Le capitaine en second m'invite à visiter les coursives bâbord et tribord. C'est parti pour une balade sur toute la longueur du navire, soit près de 365 mètres. Je me pose la question: comment faire avancer à 25 nœuds (46 km/h, sa vitesse maximum), un navire chargé à bloc de 157 000 tonnes de marchandises qui porte son poids total à 203 000 tonnes? La réponse est dans les entrailles du monstre. Dans la salle des machines où rugit son moteur, le plus puissant jamais construit. Avec l'impatience d'un gamin, je dévale les nombreux escaliers vers le cœur du navire accompagné d'un ingénieur. À mesure que nous descendons, les secousses qui ébranlent les passerelles d'accès se font de plus en plus violentes. Dans la salle des machines où trône le moteur de 2500 tonnes, le fracas est étourdissant. Les oreilles couvertes d'un casque antibruit, je ressens pourtant dans tout mon corps les battements sourds des immenses bielles qui poussent les quatorze pistons de 1 mètre de diamètre au rythme métronomique de 90 tr/min. Situé à l'arrière, couplé directement sur l'hélice, il développe une puissance de 108 800 ch. Tout est hors normes sur ce navire. Pour éviter le moindre risque, une équipe de douze personnes bichonne la bête vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Sous l'effet de la crise financière et l'envolée du prix du brut, obligation est faite au commandant de réduire la vitesse de croisière. De 25 nœuds on passe à 15, quitte à rallonger le sacro-saint planning des rotations. Le respect de l'environnement marin a été pris en compte par la CMA CGM. Les innovations technologiques apportées à ces navires réduisent la consommation d'huile et de carburant et limitent les émissions de gaz polluants. Le groupe a ainsi développé sur ces géants flottants une méthode unique, le Fast Oil Recovery System, qui permet le pompage des hydrocarbures en cas d'incident en mer. Alors, tout est parfait dans la marchande? Il y a beaucoup de progrès, et comme me l'indique le capitaine en second, les directives sont strictes. Les déchets sont triés puis compactés et déchargés en France et les eaux grises retraitées avant leur rejet à la mer, écoparticipation oblige.

Enfant, je rêvais d'être commandant sur un gros navire, je m'imaginai droit et fier sur la passerelle, lançant mes ordres au second qui aussitôt les répète à son voisin, le timonier, les mains cramponnées à la barre. Aujourd'hui, qu'en est-il? Le commandant



Saint-Jalme donne le cap de sa voix posée, le regard balayant l'horizon. Le second se tient silencieux à ses côtés, l'œil rivé sur les radars, et le timonier contrôle sa barre, à peine plus grande qu'un volant de voiture à pédales. J'écoute, je scrute les regards, je vois le compas réagir, et c'est comme dans mon imaginaire d'enfant. En fait, peu de choses ont changé, hormis la technologie qui couronne le pupitre de manœuvre de la timonerie. En haute mer, le pilote automatique est enclenché. Les hommes, toutefois, surveillent les instruments et guettent l'immensité devant eux, au cas où. L'officier de quart peut prendre la main à tout instant grâce un petit joyau de technologie, un joystick pas plus grand que le petit doigt. Nous mettons le cap vers le détroit de Singapour et ses milliers de navires qui y croisent chaque jour. Bientôt nous ferons route vers Tanjung Pelepas, en Malaisie, où un important chargement attend à la fois l'équipage et le ventre de notre géant des mers. ■

Toutes nos excuses pour les erreurs de légende dans la publication du premier reportage de la série Huit semaines en cargo, paru la semaine dernière. Pour la photo d'ouverture, il s'agit de Port Kelang en Malaisie et sur la deuxième double, nous sommes à Singapour devant l'hôtel Marina bay.

AMERIGO VESPUCCI

Découvreur... ou pas

Le marchand-navigateur, dont notre bateau porte le nom, a-t-il découvert l'Amérique? Son rôle exact prête, encore aujourd'hui, à controverse.

En 1493, le Florentin Amerigo Vespucci réside à Séville où il affrète les navires pour le second voyage de Colomb vers les Indes. Conquis, sans doute, par les récits de l'aventurier génois, Vespucci finit lui-même par prendre la mer. L'histoire relève deux voyages, sous pavillon espagnol, entre 1498 et 1499. Lors du premier, il atteint la Guyane, et prend le cap du sud pour découvrir, semble-t-il, l'embouchure de l'Amazone. Lors du second, il atteint Trinidad et voit l'embouchure de l'Orénoque. Persuadé d'avoir découvert un nouveau monde, il n'a qu'une hâte, réembarquer. Mais faute de trouver des fonds auprès des Espagnols, il se met au service du Portugal. Il quitte Lisbonne en mai 1501. Vespucci voit la baie de Guanabara (Rio de Janeiro) en 1502 puis prétend être descendu jusqu'au rio de la Plata, ce qui ferait de lui le premier Européen à avoir découvert son estuaire. Mais rien ne le confirme. Cependant, en 1507, le géographe allemand Martin Waldseemüller publie