

Rien de tel dans *Hic & Hec*, où chacun prend plaisir, nul n'est l'objet de l'autre, les corps s'enfoncent les uns dans les autres : image bénie du partage érotique. Le sexe, source intarissable, se passe du désir ; ici, il est instantané.

L'auteur interrompt son récit de manière abrupte. N'était-ce qu'une parenthèse ? Mirabeau nous sait-il condamnés à revenir au chaos et aux accrocs du désir ? Le flamboyant révolutionnaire mourut avant de voir triompher le dogmatisme froid de ses compagnons, eux qui ne savaient pas que la grande fusion des corps, que l'égalité absolue n'étaient que des rêves. Il nous a laissé ce petit récit exécuté avec « une grâce et un esprit qui sont rares » (Apollinaire) : un enchaînement agile, une suite d'entrechats licencieux au charme débonnaire.

Emmanuelle Maffesoli

*Takiji Kobayashi, Le Bateau-usine, trad. du japonais par Évelyne Lesigne-Audoly, Allia, 2015, 174 p., 8,50 €*

S'il ne serait pas faux de dire que *Le Bateau-usine* raconte l'échec d'une grève dans le Japon des années 1920, il importe avant tout de souligner que la grève en question n'a lieu qu'au dixième et dernier chapitre du livre, quoique tous les autres événements relatés tendent vers elle d'une manière ou d'une autre. La spécificité du roman, en effet, repose moins sur la construction d'une intrigue proprement dite que sur la description des conditions de vie auxquelles sont soumis pêcheurs et ouvriers à bord du *Hakkô-maru*, navire voguant au large de la mer du Kamtchatka pour produire des conserves de crabe. Ayant pour but de dénoncer le capitalisme et la quête effrénée du profit, Kobayashi ne choisit pas son cadre au hasard : « Les bateaux-usines étaient des "usines" avant d'être des "navires" », écrit-il p. 36, dans un passage où il précise en outre que ni la loi sur la navigation ni la loi sur l'industrie ne s'y appliquaient. Aussi le travail au sein des usines ordinaires est-il évoqué à plusieurs reprises comme un sort enviable.

De même, le cadre géographique permet une confrontation discrète mais significative entre l'impérialisme japonais et le modèle proposé par l'Union soviétique – confrontation qui n'est pas sans incidence sur le développement du roman : tandis que la « propagande rouge » est à l'origine d'une timide et lente prise de conscience politique pour bien des hommes, la proximité de la péninsule du Kamtchatka est une des causes de l'échec de leur soulèvement, puisque le bateau-usine, qui n'hésite pas à s'aventurer dans les eaux russes pour accroître son rendement, est escorté par un destroyer dont la présence permettra au commandement de mater la grève sans difficulté aucune.

Cela dit, l'engagement politique de l'auteur, militant communiste assassiné en 1933, ne se reflète que très peu sur ses personnages, paysans originaires du nord de Honshu ou du sud de Hokkaidô qui, pour la plupart, ne sont nullement politisés. Leur situation correspond davantage au phénomène suivant :

« En métropole, les capitalistes étaient confrontés à des travailleurs devenus "arrogants" qui ne se laissaient plus faire assez facilement, et le marché déjà bien développé n'offrait plus de nouvelles perspectives. "Hokkaidô, Karafuto !" : tels étaient les nouveaux horizons vers lesquels ils tendaient désormais leurs serres. Là-bas, comme dans les colonies de Taïwan et de Corée, ils trouvaient une main-d'œuvre corvéable à merci, sachant très pertinemment que nul n'élèverait la voix » (p. 74).

Il n'en va pas différemment à bord du *Hakkô-maru*. Les prolétaires décrits par Kobayashi, loin de rêver à des lendemains qui chantent, n'ont d'autre revendication que de rester en vie. L'idée de regroupement syndical leur est complètement étrangère ; « Nous autres, on n'a pas d'alliés », répète l'un d'eux à l'issue de la tentative de grève.

Le roman n'a donc rien d'une épopée collective, bien au contraire. Les exploités sont condamnés à l'exploitation, et, du moins dans la première moitié du livre, on imagine mal qu'un renversement puisse avoir lieu. Toute forme d'extériorité est

présentée comme hostile : la mer (les vagues sont aux pêcheurs ce que le coup de grisou est aux mineurs), les crabes, dont on ne parvient pas à se défaire de l'odeur, les puces, les punaises, les poux, les camarades trop timorés pour oser défier l'autorité, ou trop cupides pour ne pas être tentés par la délation, les supérieurs, surtout. Si le *Hakkô-maru* est plusieurs fois comparé à l'enfer ou à une prison, c'est au premier chef à cause de son intendant, Asakawa. Allant jusqu'à brûler au fer rouge les pêcheurs et les ouvriers dans l'idée que la peur de la torture leur donnera du cœur à l'ouvrage, Asakawa présente toutes les caractéristiques du cerbère inexorable, du tortionnaire, du bourreau. Rien d'étonnant à ce que les hommes soient dans un premier temps résignés à leur sort : « D'épuisement ou de brimade, "ils en crèveraient" de toute façon. Ils étaient tous arrivés à cette conclusion » (p. 95).

Rien d'étonnant non plus à ce que l'individualité des personnages soit reléguée au second plan. Dès le premier chapitre, le récit est marqué du sceau de l'indéfini et de l'impersonnel : alors que le bateau n'a pas encore pris le large, la narration, sans jamais s'attarder sur aucun d'eux, décrit successivement plusieurs personnages qui viennent d'embarquer à bord du *Hakkô-maru*. Nulle figure ne se détachant des autres, le lecteur devine qu'il ne s'agit que de planter le décor en peignant une vue d'ensemble, et non de présenter quelques protagonistes que l'on retrouverait par la suite. Or Kobayashi ne recourt pas à ce procédé dans la seule exposition. L'une de ses principales réussites, dans *Le Bateau-usine*, est même d'avoir su agencer un récit dont la trame obéit à une progression très nettement articulée tout en se passant du fil conducteur habituellement offert par l'évolution des personnages. De fait, aucun n'est jamais nommé, à l'exception de Kenkichi, Miyaguchi et Yamada – et encore ces trois personnages-ci n'apparaissent-ils que de façon ponctuelle : Kenkichi, accompagné par sa mère le jour du départ, n'est évoqué qu'une seule fois ; de Miyaguchi, il est question dans le second chapitre, où l'on apprend qu'un ouvrier se cache quelque part sur le navire afin d'échapper au travail, et dans le troisième, alors

qu'il a été retrouvé et sévèrement puni ; Yamada, quant à lui, est un pêcheur qui succombe au bérubéri dans le septième chapitre, mais dont le lecteur n'avait jamais entendu parler auparavant. Les seuls personnages à prendre davantage de relief, parfois désignés par un surnom ou par un signe particulier, ne peuvent être qualifiés de récurrents qu'en raison de leur rôle dans l'organisation de la grève. Tous les autres restent anonymes. Quand ce n'est pas la fonction qu'ils occupent sur le navire, c'est leur région d'origine ou le métier qui fut le leur par le passé qui sert à les désigner. Le seul nom qui revienne d'un chapitre à l'autre est celui d'Asakawa.

L'intendant du navire, en un sens, peut être considéré comme le moteur de l'intrigue. Non qu'il en constitue le centre en aucune façon ; mais chacune de ses apparitions, en raison de sa rigueur et de ses excès, marque une nouvelle étape vers la mutinerie. Asakawa, d'une certaine manière, est le point commun grâce auquel les ouvriers et les pêcheurs en viennent à s'unir. C'est d'ailleurs relativement à lui qu'apparaît la portée narrative de certains détails. Le châtiment de Miyaguchi, par exemple, permet de donner un aperçu de sa cruauté, et la mort de Yamada est l'occasion pour ses camarades de prononcer le mot « vengeance », et donc, pour la première fois, d'envisager de se soulever. L'action est d'abord négative : les hommes se contentent de ralentir leur rythme de travail pour faire baisser la productivité. Puis il suffit qu'un pêcheur s'emporte un jour contre un chef de chaloupe pour que les plus circonspects de ses camarades prennent eux aussi conscience de leur pouvoir de dissuasion. Ainsi, à défaut de présenter des personnages au sens traditionnel du mot, *Le Bateau-usine* propose l'évolution psychologique d'une entité collective.

Une grande part de l'originalité du livre tient dans sa relative discontinuité. Il n'est pas rare qu'un nouveau chapitre s'ouvre sur une brève description marine qui vient en quelque sorte effacer les considérations sur lesquelles s'était achevé le précédent. Ainsi le début du deuxième chapitre :

« Le phare de Shukutsu balayait le ciel. À chaque tour, son faisceau lançait un éclair dans une mer de brouillard cendré, loin, loin devant, à tribord. Puis le phare repartait, étendant à plusieurs milles son long rayon de lumière argenté, quasi mystique. »

De manière générale, la description des éléments donne lieu à de brefs passages poétiques dont le registre contraste avec celui des dialogues, et qui permettent de rompre avec le rythme habituel du récit – pour ne rien dire du cadre offert par le bateau. Misère sexuelle, alcoolisme, puanteur, sévices infligés par l'intendant, descriptions de cadavres : aucun détail n'est épargné au lecteur. Kobayashi, cependant, ne se complaît pas dans le sordide, et ne fait que rendre compte froidement de la réalité qu'il se propose de décrire, en évitant tout *pathos*. Mêlant un style sobre et précis à une prose plus imagée, *Le Bateau-usine* trouve peut-être son unité dans l'équilibre apporté par les silences, les blancs, et par cet art de la retenue qui lui donne une puissance suggestive sans égale.