



Des Japonais au guindal d'un navire vers 1925, une manoeuvre qui consiste à hisser des marchandises à bord. - Photo Delius/Leemage

L'enfer en mer

Pour le Japon de l'ère Showa, la mer du Kamtchatka est un enjeu stratégique et économique central. Ses eaux regorgent de crabes et de saumons, précieuses denrées pour s'affirmer sur la scène du commerce international ; elles sont à la frontière de la jeune URSS, ce péril rouge qui inquiète les chefs d'entreprise japonais, et contre qui l'empereur mène une compétition territoriale exacerbée au nord de l'île de Hokkaidô.

En 1929, alors que la crise économique s'abat sur le pays du Soleil Levant, le jeune auteur et militant marxiste Kobayashi Takiji écrit une des oeuvres phares du mouvement de la littérature prolétarienne japonaise : « Le Bateau-usine ».

Ses héros n'ont pas de noms. Ce sont des ouvriers, d'anciens travailleurs agricoles et des étudiants désargentés embarqués sur le bateau-usine « Hakkô-maru » dans l'espoir de se constituer un pécule. Chaque jour, on y pêche et met en boîte des centaines de crabes. Ancien navire d'hôpital du début du siècle, le « Hakkô-maru » fait partie de ces « épaves laissées à l'abandon pendant plus de vingt ans, avant d'être repeintes et revendues à Hakodate, telles des prostituées syphilitiques dissimulant habilement leurs disgrâces sous d'épais fards. » Le dortoir des marins, on l'appelle le « merdier » : une cale où les hommes « grouillent comme des porcs » dans « une odeur de charogne ».

Le roman s'ouvre sur la conversation de deux pêcheurs accoudés au bastingage : « C'est parti ! En route pour l'enfer ! » lâche l'un d'entre eux. Et l'enfer en mer, c'est bien là que nous conduit Kobayashi Takiji. Les trois cents marins à bord sont sous la férule de l'odieux intendant Asakawa, pour qui ces ouvriers sont « jetables comme des mouchoirs » au nom de la productivité, des investisseurs et de la lutte sans merci entre les nations. Adeptes enthousiastes des châtiments corporels et de l'humiliation, ils épuisent leurs troupes à petit feu. Les conditions de vie des matelots apparaissent à coups d'images saisissantes : promiscuité des corps, violences sexuelles, hygiène déplorable, cadences infernales, sous-alimentation... Takiji ne nous épargne rien des modes de fonctionnement de ces rafiots où le représentant du capital règne en maître.

On le comprend, la mer du Kamtchatka - devenue depuis la mer d'Okhotsk - est cruelle, animale. Ses vagues épouvantent comme « *des lions affamés au milieu desquelles le navire, plus vulnérable qu'un lièvre, fray(e) sa route* » ; ses crocs blancs mènent au naufrage ; le navire n'est par moments qu'une « *grosse baleine se tordant de douleur* » dans la furie de la tempête.

Les ouvriers sont pris en tenaille entre, d'une part, la sauvagerie implacable de la nature, et, d'autre part, les ordres toujours plus durs de l'intendant. Ces pressions sont pourtant à la source d'une évolution impensable. Ces travailleurs sans conscience politique parviennent à résister à l'opresseur par la syndicalisation et la mutinerie. « Le Bateau-usine », roman maritime, pamphlet communiste, n'est pas sans rappeler la force esthétique du « Cuirassé Potemkine » d'Eisenstein.

Nourri à la pensée d'Henri Barbusse

Il n'était pas écrit que Kobayashi Takiji deviendrait une icône du roman prolétarien japonais. Il n'était pas écrit non plus qu'il deviendrait une figure de l'artiste engagé, sacrifié pour son art et ses convictions. Elève modèle, il fait des études brillantes et travaille comme employé dans une banque d'Hokkaidō. Mais les conditions d'exploitation des paysans l'indignent. Nourri à la pensée d'Henri Barbusse, théoricien communiste français de la littérature, Takiji écrit des textes de plus en plus engagés, dénonçant tant les abus du pouvoir impérial que les conditions d'existence effroyables des classes populaires. Il s'engage dans la Ligue des artistes ouvriers et paysans, puis au parti communiste japonais rattaché au Komintern. Emprisonné à plusieurs reprises, clandestin, il meurt à vingt-neuf ans, assassiné sous la torture par la police spéciale japonaise.

« Le Bateau-usine », censuré dès sa parution, a sombré dans l'oubli... Jusqu'en 2008, lorsque la crise a été à l'origine d'un débat national autour de la pauvreté et du chômage. La jeunesse abonnée aux jobs mal payés se reconnaît dans ses pages. L'ouvrage est vendu à plus de 1 million d'exemplaires en 2009 et est aujourd'hui en tête de gondole des librairies. Il a été décliné en film et en manga. Un néologisme construit à partir de son titre est passé dans le langage courant : « faire bateau-usine », une métaphore signifiant le travail pénible et précaire. Fier retour en force dans la postérité.

Esther Attias