

ASADA Jirô

Yukiko

**Récits traduits du japonais
par Yukiko et Didier Chiche-Triller**



Éditions Picquier

Préface

Asada Jirô, né à Tôkyô en 1951, n'a pas été formé dans le sérail littéraire. S'il est devenu écrivain, c'est à l'école de la vie. Ses premiers pas en littérature lui ont valu en 1995 le prix Yoshikawa Eiji, pour son récit *Metoro ni notte* (*En prenant le métro*). Mais c'est avec *Poppoya* (*Le Cheminot*) – prix Naoki 1997 – qu'il a véritablement acquis la notoriété qui est à présent la sienne. Son œuvre, attrayante et variée, révèle un auteur aussi à l'aise dans la fiction historique de longue haleine (*Sôkyû no subaru : Le Roman de la Cité Interdite*) que dans le bref récit d'actualité, touchant et sobre.

Les deux nouvelles présentées ici au public francophone, *Le Cheminot* (*Poppoya*) et *La*

Lettre d'amour (Love Letter), font partie du recueil intitulé lui-même *Le Cheminot*, et sont peut-être les textes les plus connus d'Asada – le succès qu'elles ont rencontré leur ayant d'ailleurs valu d'être portées à l'écran. Si leur auteur occupe aujourd'hui une place importante dans la littérature populaire japonaise, il le doit en particulier à ces deux récits.

Pourquoi un tel succès ? La question se pose d'elle-même quand on découvre ces nouvelles dont la simplicité, dans le style comme dans l'intrigue, va jusqu'au dépouillement. Pas de fioritures, d'emphase, ni d'effets voyants. Pas de piétinement, non plus, dans ces narrations qui marchent droit à l'essentiel. Autour du même thème – les retrouvailles au-delà de la mort –, ce que raconte Asada, c'est l'histoire toute simple de ces êtres auxquels la vie n'a pas fait de cadeau, jusqu'au jour où... Récits qui disent le regret, la mélancolie, le malaise ressentis à l'idée de l'irréparable, de la vie gaspillée, du temps perdu. Récits d'une rencontre extraordinaire sur fond de banalité.

Entrer dans ces textes, s'efforcer d'en découvrir la saveur et la profondeur, c'est aussi comprendre de quoi est faite la

sensibilité du public japonais. Car si ces nouvelles ont eu le bonheur « de plaire et de toucher », c'est peut-être pour avoir su concilier deux traditions.

Première tradition, chère au public japonais : celle des histoires de fantômes, de toutes ces légendes retraçant les moments privilégiés que choisissent, pour se manifester, les âmes des défunts. Moments de vérité pour les vivants. Moments magiques, et qui peuvent apporter le fin mot d'une énigme ou donner un sens à ce qui paraissait absurde.

Autre courant plus récent : celui du réalisme larmoyant – tradition qui, aujourd'hui, persiste en particulier dans ces feuilletons télévisés dont le grand public japonais se montre si friand, et qui sont un peu, *mutatis mutandis*, les héritiers de notre drame bourgeois du XVIII^e siècle. A qui trouverait fastidieux cet étalage de bons sentiments, cette psychologie à l'emporte-pièce ou ces situations stéréotypées constituant nécessairement les ingrédients du genre, il faudrait rétorquer que tout cela répond à un besoin d'autant plus profond, peut-être, qu'il est rarement formulé : besoin de rencontres et de chaleur dans un monde de solitude, de

spontanéité dans un monde trop vieux, de sincérité dans un monde de mensonges.

Si Asada choisit de jouer sur ces deux tableaux et d'assumer les contraintes qu'impliquent ces choix, c'est d'abord pour composer un texte dont la première vertu soit d'être *distrayant* : ce qui, on en conviendra, est le but premier de la littérature populaire. Dès lors qu'il s'agit de distraire, pourquoi s'interdire les recettes les plus éprouvées ?

Surgissement du mystère, donc, mais au sein même du réalisme : à ses lecteurs japonais, l'écrivain parlera du Japon actuel, et non d'un monde imaginaire. Sur fond de crise économique, ce qu'il évoquera, ce seront toujours des problèmes bien réels. Dans *Le Cheminot*, la privatisation, récente encore, des chemins de fer et la réorganisation des lignes. Dans *La Lettre d'amour*, l'immigration clandestine et le trafic de chair humaine. Le récit est toujours accroché à la réalité, et c'est de cette prose, triste et grise, du quotidien que naît la poésie de l'instant extraordinaire, de la rencontre inattendue, de ce moment où le réel touche au fantastique.

Ces choix d'écriture fournissent donc un cadre que d'aucuns pourraient juger

contraignant. Mais ce serait oublier que toute contrainte est libératrice et donne à un auteur le moyen de mettre en œuvre sa créativité. Quand l'écrivain dit « populaire » utilise les contraintes d'un genre et en fait l'occasion d'exercices de style, il retrouve les défis qui se posent à tout écrivain, populaire ou non. C'est bien le caractère convenu des situations et des sentiments qui permet la recherche d'une écriture originale. En l'occurrence, ce que nous propose ici Asada, ce sont deux textes de style et de tonalité contraires.

Car ce qui frappe, aussi, à la lecture de ces deux nouvelles, c'est à quel point elles diffèrent l'une de l'autre : à quel point ces variations autour d'un thème permettent à l'auteur de s'essayer à deux écritures qui s'opposent radicalement. Dans *Le Cheminot*, c'est l'atmosphère neigeuse et feutrée des solitudes montagneuses, la confrontation avec soi-même et le regret d'un monde perdu, en un silence qui préfigure celui de la tombe. Dans *La Lettre d'amour*, c'est la violence du langage et des êtres, la brutalité des bas-fonds, de ce monde interlope et désespéré dont le tumulte, le plus souvent, interdit à l'homme tout face-à-face avec son moi.

Mais dans un cas comme dans l'autre, voici le quotidien dépassé et comme transfiguré par la grâce d'une rencontre. Une rencontre qui, dans *Le Cheminot*, est longuement annoncée et préparée, tant par les propos que par l'atmosphère mystérieuse qui, petit à petit, investit le texte : rencontre à la fois une et triple, et qui abolit le temps. Rencontre brutale, au contraire, dans *La Lettre d'amour*, et d'autant plus pathétique qu'elle s'accompagne d'un choc avec la mort sous son aspect le plus matériel et le plus obscène. Une rencontre miraculeuse dans les deux cas : le repentir du mauvais garçon ne tient-il pas du miracle, autant et peut-être plus que le retour de l'au-delà d'un être aimé ? Comme si notre monde matérialiste et désabusé pouvait être aussi fertile en miracles que le monde de jadis. Comme s'il fallait ne pas désespérer, alors même qu'on s'y attendrait le moins, de voir s'allumer l'étincelle dans la nuit.

DIDIER CHICHE-TRILLER

LE CHEMINOT

Après la gare de Biyoro, la petite ligne à voie unique à destination de Horomai restait un certain temps parallèle à la ligne principale, jusqu'au moment de quitter la zone d'habitation.

Le train circulant sur cette ligne n'était qu'un autorail à traction diesel de type KH 12 ; et ce jour-là, un express de tourisme aux compartiments vitrés allait le dépasser en le toisant avec placidité.

Coïncidence horaire ou bien mise en scène à l'intention des vacanciers ? Les passagers de l'express se bousculèrent aux fenêtres pour voir passer cette simple voiture orange – couleur emblématique des anciens Chemins de fer nationaux. Ensuite, comme elle arrivait

à une charnière et prenait sur la gauche, des flashes se mirent à crépiter en grand nombre derrière les baies vitrées de l'express.

Le KH 12 – départ : dix-huit heures trente-cinq – était, pour la journée, le dernier des trois trains desservant Horomai.

— Regardez-moi ces m'as-tu-vu avec leurs appareils ! Qu'est-ce qu'ils ont à nous photographier comme ça ? Hein, chef ?

Le jeune mécanicien s'était retourné pour jeter un bref regard sur l'express disparaissant dans les champs enneigés. Puis il avait levé les yeux vers son compagnon de voyage : Senji, qui, debout, occupait la place en principe réservée au mécanicien auxiliaire.

— Ne dis pas de bêtises ! lui répondit ce dernier. Tu sais bien que de nos jours le KH 12 est une sorte de trésor culturel ! Il y a même des gens qui viennent exprès de la métropole, rien que pour l'admirer !

— Alors pourquoi est-ce qu'on supprime la ligne ?

— Va savoir ! Question de fréquentation, de rentabilité ou autre chose du même genre.

— Ah oui... ? fit le jeune mécanicien ; et il secoua le pouce par-dessus son épaule en désignant l'arrière du véhicule. Dans l'unique

voiture, il n’y avait pas l’ombre d’un passager : rien que des sièges verts alignés sous la lueur blafarde des lampes fluorescentes.

— Franchement ! poursuivit-il. Quand vous dites ça, on ne croirait pas entendre parler le chef de la gare centrale de Biyoro !

— Pourquoi ?

— Vous savez bien, m’sieur ! Sur la ligne de Horomai, la fréquentation, c’est quelque chose dont on n’a jamais tenu compte. Depuis quatre ans que j’y travaille, c’est toujours comme ça au moment des vacances scolaires. Alors je me demande pourquoi on a attendu jusqu’à maintenant pour fermer la ligne.

— J’en sais rien, moi ! Si elle a pu encore tenir le coup, c’est grâce à ses performances passées ! Une faveur en récompense des services rendus, quoi ! Toi qui es né à Horomai, tu te rappelles bien comme c’était animé dans le temps !

Horomai, terminus de la ligne, avait jadis connu son heure de gloire depuis la fin du XIX^e siècle. C’était alors l’un des centres charbonniers les plus connus du Hokkaidô¹ ;

1. Des quatre grandes îles qui constituent l’archipel japonais, le Hokkaidô (capitale : Sapporo) est la plus septentrionale.

la petite ligne, qui s'étendait sur vingt et un kilomètres, comptait six gares ; et des trains de type D 51, en d'incessantes navettes, rejoignaient la ligne principale avec de pleines cargaisons de charbon. Mais à présent, il ne restait que des autorails à traction Diesel pour effectuer, entre Biyoro et Horomai, des allers-retours matin et soir à l'intention des lycéens. Quant aux autres gares de la ligne, elles n'avaient plus de chef attitré. Dix ans, déjà, que la dernière mine avait fermé.

— Il paraît que monsieur Otomatsu, le chef de gare de Horomai, prend sa retraite cette année. C'est peut-être pour ça qu'on ferme la gare...

— Allons donc ! Tu ne vas pas te mettre à parler comme mon adjoint ! Tu n'imagines quand même pas que les gens de Sapporo soient attentionnés à ce point-là !

Le KH 12 fit une halte à la gare inhabitée de Biyoro-nord – simple formalité...

— Oh ! là, là ! Il faudrait déblayer le quai ; par ici, la neige s'amoncelle...

— Oh ! laisse... En voiture !

Senji, toujours debout à son poste, donna en toute hâte l'ordre du départ, d'une voix

rauque. A nouveau, la voiture se mit à glisser sur les champs enneigés, dans un grondement solennel.

Tout en serrant le col de son paletot, Senji poursuivit :

— Otomatsu n'est pas le seul à prendre sa retraite. Mm... l'année prochaine, ce sera mon tour.

— Oui, mais vous, ensuite, vous aurez un poste important : responsable des galeries marchandes de la gare¹ !

— Qui t'a raconté ça ?

— Mais comment donc ! Tout le monde le sait à la gare de Biyoro ! Les galeries seront inaugurées au printemps de l'année prochaine, et c'est là que vous serez affecté !

— Ne délire pas ! Je me donne encore le temps de la réflexion. Je me vois mal en costume-cravate, au milieu de tous ces vendeurs venus de la métropole, accueillant le client d'un air déférent.

— Allons donc ! Comme si l'on pouvait rester cheminot toute sa vie ! Ne pas connaître

1. Pour les employés japonais, retraite n'est pas toujours synonyme de cessation d'activité. Nombreux sont les « retraités » qui, pour arrondir leurs fins de mois, passent à une nouvelle activité.

autre chose que le bruit de la SL : *tuut ! tuut !*

Le mécanicien leva la main gauche, et en répétant *tuut ! tuut !* fit mine, avec un air moqueur, d'actionner un sifflet de locomotive.

Senji, distraitement, regarda la plate-forme du KH 12 ; elle était parsemée de croûtes de peinture.

Ses yeux s'arrêtèrent sur la plaque : *Chemins de fer du Hokkaidô*. Quand les Chemins de fer nationaux avaient été privatisés et divisés en plusieurs secteurs géographiques, les sociétés constituées pour prendre en charge chaque secteur s'étaient toutes dotées d'une appellation analogue : *Chemins de fer*, suivie du nom de la région. Mais ce que beaucoup de gens ignorent, c'est que, dans le Hokkaidô, pour le caractère signifiant *fer* on a choisi une graphie inhabituelle. Au lieu de l'écrire avec l'idéogramme *argent* suivi de l'idéogramme *perte*, on a modifié l'orthographe !

Avec tant de lignes déficitaires, les Chemins de fer du Hokkaidô partaient de très bas. Et par superstition – disons : pour attirer la chance –, on a évité d'accoler le caractère signifiant *perte* à celui qui désigne l'*argent*.

Modification graphique assez disgracieuse...

— Et moi, qu'est-ce que je vais devenir ? reprit le mécanicien. Parce que si on m'affecte à la ligne principale...

— Pourquoi est-ce que tu dis ça ?

— Les nouvelles rames de la ligne principale, je n'y connais strictement rien ! Mais ça m'embêterait encore plus s'il fallait aller travailler dans un kiosque ou servir des nouilles sur un quai !

— Qu'est-ce que tu me chantes là ! Toi qui sais conduire un tortillard comme celui-là, tu te débrouilleras très bien partout, même aux commandes d'un train à grande vitesse ! Tu devrais plutôt te réjouir !

— Allons ! Moi qui n'ai jamais dépassé le cinquante à l'heure, rien que l'idée d'aller plus vite, ça me fout déjà la trouille ! Je me connais !

Avec ses gants de travail, Senji essuya des gouttes d'eau déposées sur les vitres.

La voiture gravissait une pente douce. A droite comme à gauche, les lignes que dessinaient les montagnes se rapprochaient. Toutes les fois que le train passait un petit tunnel, la neige gagnait en épaisseur.

— Dites donc, m'sieur ! Demain, on devrait sortir le chasse-neige !

Quand on concentrait son regard sur la bande de lumière que découpait le phare à l'avant du train, on avait l'impression d'entrer dans le monde de l'inconnu. Senji, les coudes posés sur le tableau de distribution électrique, affrontait du regard la lumière et l'ombre.

— Quand on sera arrivés à Horomai, tu peux rentrer tout de suite. Ce sont les congés du Nouvel An, et si la voiture tombe en panne en plein voyage, tu ne trouveras personne dans le secteur pour te dépanner.

Le mécanicien jeta un regard concupiscent sur la grande bouteille de saké posée aux pieds de Senji.

— Je comptais bien rester à Horomai ce soir...

— Ne fais pas l'idiot ! Et s'il y a des gens qui veulent prendre le dernier train pour Biyoro ?

— Impossible !

La voiture fit une halte dans une gare située en pleine montagne. Il n'y avait personne ; pas même d'éclairage devant la gare ; rien que des locaux déserts.

— Si je vais chez Otomatsu, fit Senji, ce n'est pas simplement pour lui souhaiter la bonne année ! Imagine ce que devront se dire les deux vieux que nous sommes ! Tu te vois sangloter avec nous, un verre de saké à la main ? Hein ?

— Bon, ça va. Je plaisantais ; faut pas prendre tout ce que je raconte au sérieux, m'sieur ! En voituuure !

— Quelle voix de stentor !

— J'imite monsieur Otomatsu.

Peu après, largement au-delà d'une rivière prise par les glaces, au pied de l'ombre noire que faisait un terril, des lumières apparurent : c'était Horomai.

— Actionne le sifflet ! On a cinq minutes de retard. Otomatsu doit nous attendre sur le quai.

Le KH 12 fit entendre un sifflement poussif dont l'écho se répercutait dans les montagnes, comme pour gémir sur ses jours qu'il savait comptés.

Dans le cercle que découpait la sortie du tunnel, apparut toute la gare de Horomai.

Derrière le bâtiment blanc se dressaient les ombres des anciens locaux de la mine et celles des convois, pareilles à des monstres.

Le conducteur et Senji prononcèrent ensemble les formules d'usage, le doigt pointé sur le sémaphore.

Un projecteur illuminait le quai tout en briques. L'espace réservé aux marchandises, jadis encombré de wagons à ciel ouvert et de locomotives, était à présent couvert de neige à perte de vue.

— Regardez un peu ça, m'sieur ! On se croirait dans un conte fantastique !

Il n'était pas jusqu'au bruit des roues qui ne fût assourdi. Le vieux chef de gare de Horomai, brandissant une lanterne, se tenait debout sur le quai du terminus. Une neige très fine tombait sans discontinuer.

— Il a dû rester comme ça, immobile, à nous attendre ; et nous avons cinq minutes de retard ! Le thermomètre est sans doute à moins vingt – ou peut-être plus bas encore !

Portant un épais manteau des Chemins de fer nationaux couvert de neige aux épaules, et la tête coiffée d'une casquette bleu marine au cordon bien noué sous le menton, Otomatsu demeurait planté tout au bout du quai. D'un coup de reins énergique, il se redressa ; puis, afin d'indiquer nettement la direction à suivre, il se mit à

déplacer la pointe de ses doigts gantés d'un épais coton.

— Quelle allure, cet Otomatsu ! Un vrai tableau !

— Hé, dis donc ! Ce n'est pas comme ça qu'un jeunot comme toi doit parler de lui ! C'est le chef de gare, ne l'appelle pas autrement ! Regarde-le bien : voilà un vrai cheminot ! Rien de comparable à un idiot de chef de gare qui se retrouve dans une galerie marchande une fois qu'il a quitté l'uniforme ! Lui, c'est une autre pointure !

— Ouais... et son image me met les larmes aux yeux !

Le mécanicien actionna son alarme et tira sur le frein. Le KH 12 s'immobilisa le long du quai, cependant que vrombissait encore le moteur Diesel.

Sur le quai, une fine couche de neige avait eu le temps de s'accumuler pendant les cinq minutes précédant l'arrivée du train. Otomatsu s'approcha ; ses bottes crissaient.

— Bonsoir, Oto, dit Senji. Quel froid, ici ! Tu nous excuseras d'être en retard !

Et il descendit sur le quai en se forçant à sourire.

— Ça ne fait rien. Bonne année !

— Oui ! Bonne année ! J'aurais bien voulu réveillonner avec toi, mais j'ai mon fils Hideo à la maison, avec son bébé.

— Ah bon ? Hideo est papa ? Ce qui veut dire que toi, tu es maintenant grand-père ! Et pour la première fois ! J'imagine la joie que te donne le bébé !

— Il est mignon tout plein !

Senji se cacha la bouche de sa main gantée, craignant que ces suaves paroles n'aient blessé Otomatsu.

— J'avais bien demandé à Hideo de m'accompagner pour venir te souhaiter la bonne année ; mais il reprend le boulot demain : il doit rentrer chez lui. J'espère que tu ne lui en veux pas !

— Mais non ! Il n'y a pas de mal ! Quand on est chef de section à l'administration centrale de Sapporo, c'est bien normal d'être si occupé ! Dis-lui surtout de ne pas se sentir coupable !

— Avant le printemps, il viendra te saluer et te faire ses excuses, je te le promets ! En début de carrière, il était très sûr de lui, il n'arrêtait pas de répéter : « Moi vivant, personne ne touchera à la ligne de Horomai ! » Et voilà le résultat... Désolé. Toutes ces

rodomontades n'auront pas servi à grand-chose ! Je suis vraiment navré !

Senji ôta sa casquette et inclina sa tête chauve.

— Arrête, Senji ! C'est la meilleure, celle-là ! Si le chef de la gare centrale de Biyoro se met à me faire des excuses, qu'est-ce que je peux dire, moi...

Otomatsu, confus, passa à côté de Senji et, jetant un coup d'œil dans la cabine de conduite :

— Bonsoir ! dit-il. Venez vous réchauffer dans les locaux de la gare !

Le mécanicien, les yeux fixés sur le dos toujours voûté de Senji, lui répondit :

— Avec cette neige, j'aime autant rentrer tout de suite, chef !

— Comme vous voudrez... « Chef » ? C'est Senji qui vous a dit de m'appeler comme ça ? « Chef » ! Ça me fait tout drôle ! Je n'ai personne à mes ordres !

Et sur ces mots, Otomatsu tira un fanion qu'il cachait dans le dos de son manteau. Il se mit à tapoter le dos de Senji, tout en courbant son corps grand et maigre qui ressemblait à celui d'un échassier.

— Dis donc ! Tu as encore grossi, non ?