

Le mépris, une affaire de détails

Marcel Cohen, Renaud Ego

DANS **LA PENSÉE DE MIDI 2008/2-3 N° 24-25**, PAGES 35 À 45
ÉDITIONS **ACTES SUD**

ISSN 1621-5338

ISBN 9782742776283

DOI 10.3917/lpm.024.0035

Date de mise en ligne : 01/12/2008

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-la-pensee-de-midi-2008-2-page-35?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Actes Sud.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [Cairn.info/copyright](http:// Cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Le mépris, une affaire de détails

A partir de son expérience du monde de la marine marchande, l'auteur nous révèle combien le mépris n'est pas une simple dérive, mais bien la continuation de toute une histoire...

RENAUD EGO : Comment vous êtes-vous intéressé à l'univers de la marine marchande et pourquoi vous paraît-il exemplaire de la violence de la machinerie économique contemporaine ?

MARCEL COHEN : Un porte-conteneurs de 100 000 tonnes est, pour moi, le plus somptueux des bateaux de croisière : on est seul, libre de ses mouvements, de son temps, de ses activités, et l'on dispose, pour la promenade, d'un pont de 200 mètres de long. Sans parler des étoiles et du clair de lune. Dans l'immense zone de non-droit que sont les océans, et avec la guerre à outrance que se livrent les armateurs, il va de soi que ce "luxe" est paradoxal à tous égards : bateaux et ports sont donc, aussi, des postes d'observation avancés irremplaçables pour voir fonctionner ce que vous appelez, à juste titre, "la machinerie économique". Cette "machinerie" n'est nulle part plus redoutable qu'à l'abri des regards.

* Outre ses entretiens avec le poète Edmond Jabès, *Du désert au livre* (Pierre Belfond, 1981), et ses ouvrages consacrés à des artistes ou écrits avec leur complicité (Pierre Buraglio, Gérard Thupinier, Antonio Saura), Marcel Cohen est l'auteur d'une œuvre qui s'est peu à peu éloignée de la fiction et a pris la forme de textes courts composant des ensembles ouverts, publiés aux Editions Gallimard : *Miroirs* (1981), *Je ne sais pas le nom* (1986), *Le Grand Paon de nuit* (1990), *Assassinat d'un garde* (1998). Approfondissant cette voie dans ses deux derniers livres *Faits (lecture à l'usage des grands débutants)* (2002) et *Faits, II* (2006), il s'est engagé dans une littérature presque documentaire. *La pensée de midi* a rendu compte de son dernier livre dans son numéro 22 et publié dans son numéro 5/6 sa *Lettre à Antonio Saura* consacrée à la disparition de la langue judéo-espagnole, le djudyo.

Alors que 95 % de ce que nous consommons nous arrive par la mer, la compétition pour le fret est si rude qu'un armateur proposant 1 centime de moins à la tonne, sur une traversée Hongkong-Europe de vingt-quatre jours, est certain d'emporter le marché. Si ses bateaux, de surcroît, filent 1 ou 2 nœuds de plus que ceux de son concurrent, il devient un roi des mers.

Les armateurs ne maîtrisent ni le prix du carburant, ni les droits de passage par Suez, ni les tarifs pratiqués par les assureurs, ni les taxes portuaires. En fait, ils ne sont maîtres que de deux postes budgétaires : le prix d'achat du bateau et les salaires de l'équipage. Comment s'étonner si des équipages sous-payés, et souvent sous-qualifiés, naviguent sur des navires poubelles, au mépris de la sécurité, et donc sans le plus élémentaire respect des hommes ?

Un détail : ces navires sont tous dotés des canots de sauvetage réglementaires et la fiabilité des instruments de navigation proprement dits est irréprochable. C'est à peu près la seule chose que parviennent à imposer les autorités maritimes des pays importateurs. Pour le reste, peu importe que le navire ne soit qu'un tas de rouille, que les toilettes ne fonctionnent plus depuis des années et que les canots de sauvetage soient inaccessibles, impossibles à mettre à la mer et non entretenus.

Pour être moins chers que leurs concurrents, les navires doivent être de plus en plus gros. Beaucoup ont atteint des limites extrêmes : au-delà de 250 mètres de long, ils risquent de se casser à force de distorsions entre la poupe et la proue. Plus lourds, leur tirant d'eau ne leur permet plus d'entrer dans les grands ports. Sur les lignes où la compétition est la plus farouche (notamment entre l'Europe et l'Extrême-Orient), les équipages, dont les salaires représentent moins de 5 % des dépenses de fonctionnement, sont donc seuls à faire les frais de cette compétition à outrance.

R. E. : Dans ces conditions, les hommes y sont-ils une simple variable d'ajustement ?

M. C. : Oui. En 1988, lors de notre premier voyage, nous avons fait, ma femme et moi, la connaissance d'un marin cambodgien, le long d'un quai du bassin de l'Europe, au Havre. Il gagnait l'équivalent de 500 francs français en travaillant sept jours sur sept depuis un an. Encore avait-il dû embarquer avec son propre sac de riz : l'armateur ne le nourrissait pas. A titre de comparaison, les marins français, avec lesquels nous nous apprêtions à partir pour les Antilles, gagnaient

entre 8 000 et 10 000 francs, selon leur ancienneté. Et ils passaient dix jours à terre pour vingt jours en mer. Bien sûr, l'armateur employant le marin cambodgien ne prenait pas de passagers.

Trois ans plus tard, nous sommes repartis sur le même bateau. Nous attendions de trouver à bord des têtes connues. Or, le navire n'était plus immatriculé au Havre mais à Port-aux-Français, une base des Kerguelen fréquentée par une poignée de scientifiques et des pingouins. Ce nouveau pavillon français permettait d'embarquer un équipage étranger. En fait, tout l'équipage était roumain, à l'exception des officiers, et le salaire des marins avait fondu de moitié.

Faut-il préciser qu'il est illusoire de voir ces énormes porte-conteneurs venir en aide à un homme tombé à la mer ? Lorsqu'un SOS est lancé, bien des navires se détournent en faisant mine de ne pas avoir capté le message. En 1997, on a beaucoup parlé d'un navire turc, arraisonné par la marine nationale pour avoir coupé en deux un chalutier breton sans se préoccuper des quatre marins pêcheurs qui se noyaient à quelques mètres à peine. Dans les eaux internationales, personne n'aurait inquiété ce navire. On a vu bien d'autres exemples depuis. Sans parler des passagers clandestins jetés par-dessus bord. La logique de tels crimes est claire : le cargo turc se devait d'arriver à l'heure, et les autorités portuaires auraient exigé de l'armateur qu'il paie le billet de retour des clandestins qu'il n'avait pas su empêcher de monter à son bord. L'écrivain Hubert Lucot a un mot terrible pour évoquer ces situations où l'homme est vraiment une gêne : "La vie humaine n'est plus rentable, écrit-il. Il va falloir trouver autre chose."

En 2002, nous avons tenté, avec un officier, de calculer très approximativement ce qu'il en coûterait à un porte-conteneurs de se dérouter dans un souci humanitaire. Nous évoquions l'hypothèse d'un bateau venant de Hongkong et transportant pour 700 millions de dollars de matériel électronique. L'importateur ne disposant pas de cette somme, il avait recours à un crédit relais au taux de 8 %. Toute journée en mer représentait donc 145 000 dollars rien qu'en intérêts bancaires. Et il fallait ajouter les frais normaux d'exploitation du navire, soit 150 dollars la minute et, en gros, 200 000 dollars par jour. A ce tarif, un commandant qui se permettrait une journée de navigation supplémentaire pour sauver la vie d'un marin aurait peu de chance de faire carrière.

Ce n'est pas le seul défaut de ces mastodontes : par mesure d'économie, on réduit aussi l'équipage. Au regard des sommes colossales qui sont en jeu, cela pourrait paraître risible quand on sait qu'un marin indien gagne environ 500 dollars US par mois. Mais le fait est

que des navires de 100 000 tonnes et plus, qui naviguaient avec un équipage qualifié de trente hommes à la fin des années quatre-vingt, voyagent aujourd'hui avec vingt hommes, souvent sans expérience.

Il arrive même que ce soit le premier voyage de ces marins d'occasion engagés avec des contrats de neuf mois, et il est fréquent qu'ils ne parlent pas la langue dans laquelle le commandant donne ses ordres. Nous avons fait un voyage sur un bateau allemand, immatriculé à Gibraltar, et dont le chef mécanicien polonais ne comprenait pas ce que le cuisinier ukrainien avait inscrit au menu tant qu'il ne voyait pas le résultat dans son assiette. Certains pays d'Amérique latine qui fournissent eux aussi leur contingent de marins bon marché n'ont même pas de façade maritime. Dans les grands ports de l'Europe du Nord, les dockers ne se gênent pas pour rire ouvertement devant la maladresse des manœuvres et la lenteur de ces équipages. En réalité, ils ont la mort dans l'âme : c'est le cynisme sans fard des armateurs qui motive leur rire.

Autre chose : trop peu nombreux sur ces grands porte-conteneurs, les officiers sont épuisés par des quarts trop rapprochés et les décalages horaires. Leur vigilance s'en ressent. Il arrive même qu'ils soient si peu motivés qu'il faut la sirène d'une alarme pour les arracher à leur feuilleton favori sur une chaîne de télévision indienne, birmane ou colombienne. Bien des collisions en haute mer n'ont pas d'autre explication et, pour bien des hommes d'équipage, la grande préoccupation est le réglage de l'antenne parabolique qui permet de capter ces feuilletons.

Il y a une catégorie de navires sur laquelle aucun marin n'aime naviguer : les vraquiers. Ils constituent aussi l'essentiel des navires poubelles. Les rotations rapprochées ne permettent pas aux cales de sécher, moins encore d'être entretenues. A chaque déchargement, les mâchoires des bulldozers grattent la rouille. Le métal finit par être si bien rongé de l'intérieur qu'il suffit d'une lame plus forte pour éventrer une coque qui, vue du quai, paraissait saine. Le Lloyd's de Londres, qui est le premier assureur au monde, parle de deux cents naufrages inexplicables chaque année : des vraquiers pour la plupart. Comme ces bateaux transportent du minerai, du sucre ou des céréales, et que ces naufrages ne polluent pas, ils n'ont aucune raison d'attirer notre attention en dépit de quelque deux mille morts par noyade chaque année dans le monde. Mais qui s'intéresse au sort d'un marin philippin dans l'océan Indien ?

Lors d'une récente remontée du Saint-Laurent, le pilote québécois nous parlait de ses hantises : l'été, bien des armateurs comptent

sur la brume tenace dans la baie du Saint-Laurent pour échouer leur navire poubelle sur un banc de sable. L'hiver, ces navires n'étant pas équipés pour naviguer par moins 35 °C, la barre a beaucoup de chances de lâcher. Les marchandises et le navire sont assurés. Pour le reste, les armateurs savent que les gardes-côtes canadiens feront tout leur possible pour sauver les hommes. Conduire un navire en fin de carrière vers un chantier de démolition coûte de l'argent. Ce type de naufrage, au contraire, en rapporte.

Quand ces navires ne sombrent pas, et qu'ils ne s'échouent pas volontairement, on les voit pourrir dans les ports. Lorsque les autorités portuaires leur interdisent de reprendre la mer, parce qu'ils sont devenus trop dangereux, on s'aperçoit que l'armateur est introuvable. Quand on le trouve, encore faut-il qu'il consente à procéder aux réparations. On se rend alors compte que l'équipage n'a pas été payé depuis des mois et que personne, à bord, n'a les moyens de regagner son pays.

Il arrive qu'au terme de mois de procédure, on trouve un arrangement. Récemment, un armateur qui n'avait pas les moyens d'effectuer des réparations à Rotterdam a présenté un devis plus avantageux émanant d'un chantier naval turc. Le navire a donc été autorisé à reprendre la mer à la condition expresse de se rendre en Turquie. Or, il n'est jamais arrivé à destination : repeint à la hâte au large, il a changé de nom et de nationalité. Autant dire qu'il naviguera jusqu'au jour de son naufrage. Certains navires changent jusqu'à dix fois de nom et de nationalité.

R. E. : Ces règles s'imposent-elles aussi à l'économie des ports ?

M. C. : Dans la logique d'une telle "machinerie", les dockers, eux aussi, sont condamnés à perdre bataille après bataille. A Rotterdam, le plus grand port au monde avec Shanghai, le nouveau terminal des porte-conteneurs utilise des wagonnets sans chauffeur, programmés par ordinateur pour transporter les conteneurs d'un endroit à un autre. Des centaines d'emplois de camionneurs ont disparu. Dans ce terminal, aux dimensions d'un arrondissement parisien, les engins de levage procédant au stockage temporaire, avant livraison, sont, eux aussi, automatisés.

Contrairement aux dockers qui travaillent sur les quais, la petite aristocratie des grutiers qui, du haut de leurs cabines, chargent et déchargent les conteneurs, a encore de beaux jours devant elle. Ce sont aussi les seuls hommes qui soient bien payés. On comprend

pourquoi : leur habileté permet de gagner un temps précieux, et donc de rogner sur les taxes portuaires dues par l'armateur. Celles-ci se chiffrent en dizaines de milliers d'euros l'heure. Le salaire des grutiers n'est donc pas volé. Encore faut-il savoir que la compétition est féroce. Alan Sekula, un artiste plasticien britannique qui s'intéresse aux navires, raconte le cas d'un grutier sud-coréen qui a fait fortune à Hongkong : il était le seul à pouvoir travailler douze heures d'affilée sans descendre de sa cabine. Son secret ? Il s'était résolu à pisser dans une bouteille.

Les dockers les moins favorisés sont aussi ceux qui procèdent aux travaux les plus dangereux : arrimer des conteneurs à la hauteur d'un immeuble de sept étages quand il pleut, vente, quand le métal est glissant sous les pieds et que, faute de point fixe, aucun harnais de sécurité n'est envisageable, est une tâche redoutable. Et il vaut mieux ne pas avoir le vertige. Or ces dockers sont souvent conduits à utiliser des moyens extrêmes pour faire respecter leurs droits. Les armateurs veulent que leur navire parte à l'heure. C'est légitime. Mais ils rechignent à payer deux équipes quand une ne suffit pas. Pour que le navire parte bien à l'heure, les dockers n'ont d'autre ressource que de bâcler le travail. On voit donc des navires perdre jusqu'à vingt conteneurs en une seule journée dès que la houle du large commence à grossir : les dockers n'avaient matériellement pas le temps d'arrimer convenablement tous les conteneurs.

R. E. : Vous décrivez une réalité économique extrême à laquelle le mot de "machinerie" convient sans doute en ce sens que les hommes y sont devenus des rouages. Il est admis désormais dans la langue commune qu'ils sont des "ressources" – et il y a dans les entreprises des "responsables des ressources humaines". En somme, les hommes relèvent de la sphère des "moyens de production", même lorsqu'ils sont sollicités pour leur "matière grise", et il s'agit toujours qu'ils produisent une "force de travail". Cette dévaluation de l'homme dans le capitalisme contemporain est-elle une anomalie, ou bien l'extrémité d'une histoire qui se réaliserait peu à peu et ferait apparaître sa véritable essence ?

M. C. : Je ne suis ni historien ni philosophe, et donc peu qualifié pour vous répondre sur le fond. Personnellement, je suis convaincu qu'il n'y a ni anomalie passagère ni dérapage, mais une évolution inexorable. Je me souviens d'Ossip Mandelstam évoquant, dans un texte de 1923 (*Humanisme et contemporanéité*), les époques qui "disent

qu'elles n'ont rien à faire de l'homme, qu'il faut l'utiliser comme des briques ou du ciment, qu'il faut construire à partir de l'homme et non pour lui". Ce sont, note-t-il, des époques dont "la grandeur se nourrit de l'humiliation et de la nullité de l'homme". Comment dire mieux ?

Des grandes tueries de la Première Guerre mondiale aux camps nazis, et du goulag aux grandes machineries économiques actuelles qui broient à leur façon et, en tout cas, méprisent et humilient, le lien est évident. Pour mesurer tout ce que ce siècle a dû abdiquer, rien de plus pathétique que les proclamations de foi qui précèdent la Grande Guerre. Dans une préface signée par Kandinsky et Franz Marc pour l'Almanach *Der Blaue Reiter (Le Cavalier bleu)* qu'ils créent à Munich en 1912, ils déclarent : "Nous sommes à l'orée de l'une des plus grandes époques que l'humanité ait vécues jusqu'ici, l'époque de la grande spiritualité." Malgré toute notre admiration pour ces deux grands artistes, on a du mal à réprimer un rire nerveux. Cinq ans plus tard, Franz Marc est d'ailleurs tué à Verdun.

Derrière les faits, les amoncellements de cadavres, l'invention de l'abattage de masse, qui est la marque la plus évidente de ce siècle, il y a une foule de petits signes qui équivalent à autant de craquements annonciateurs des grands séismes. Peut-être ces craquements n'en sont-ils que les conséquences, mais peu importe. Ce qu'ils montrent, c'est l'extraordinaire capacité de ce siècle à traduire le mépris de l'homme jusque dans les plus petits détails et à en venir à considérer le cadavre lui-même comme un gisement exploitable.

Il était dans la pure logique de la machinerie économique de ce siècle, et de ce siècle seul, de ne pas tolérer qu'on continue à tuer les Juifs par balle, comme en Ukraine, au bord des fosses communes : trop coûteux, trop lent et trop éprouvant nerveusement pour les tueurs qui se ruinaient la santé en buvant du schnaps, tandis qu'ils couvraient les cris à l'aide de haut-parleurs diffusant de la musique ! Il fallait absolument inventer la chambre à gaz. De même, Berlin n'aurait pas toléré que les cheveux féminins prélevés à Auschwitz ne servent à rien : en 1945, il en restait 7 tonnes, soigneusement empaquetées, attendant d'être transformées en feutre.

On a dit de la Première Guerre mondiale qu'elle opposait des hommes à des canons. Certes, mais il est remarquable de voir combien l'intendance s'adapte vite à cette hémorragie en vies humaines, et comment, très vite, elle ne néglige aucun détail. Ce sont les tout premiers craquements. C'est Julien Gracq qui fait remarquer que les pans relevés de la capote bleu horizon du combattant de 1914

avaient pour unique but de ménager les genoux de pantalons qui, autrement, s'usaient par frottement pendant la marche. On marche vers la mort, mais ce n'est pas une raison pour user prématurément les pantalons !

Très vite, on fait d'autres petits pas dans la rationalisation des ressources humaines. Dans les années soixante-dix, en Bretagne, j'ai rencontré un ancien combattant qui m'expliquait que le quart de gnole distribué à la troupe avant l'assaut était retenu sur la solde des survivants. Cet ancien combattant n'avait jamais pardonné ce détail à l'armée. Il l'avait pourtant servie de son mieux. Et quel est le général qui, accomplissant un dernier pas, envoya, et pour la première fois dans l'histoire de la guerre, la troupe à l'assaut sans munitions ? Sachant qu'une vague d'assaut pouvait avoir 70 à 80 % de pertes, et que seul le nombre permettait de submerger l'ennemi, nul besoin d'attendre que les munitions arrivent en première ligne. Voilà un militaire qui mériterait d'être beaucoup mieux connu. A bien des égards, c'est un pionnier.

En somme, on commence par économiser sur les genoux de pantalon et on finit par transformer les cheveux de femmes en matière première. En 1939, Benjamin Fondane, moins de cinq ans avant d'être gazé à Auschwitz, demandait (dans *Le Lundi existentiel*) que l'on considérât le national-socialisme, non comme une "essence originale", mais comme "une glace déformante qui nous renvoie, grossis, les traits mêmes de notre culture".

R. E. : D'où ces glissements sémantiques qui font des hommes des "ressources"...

M. C. : C'est en effet une bonne raison pour prendre très au sérieux le vocabulaire que vous évoquez concernant les ressources humaines, même si nous ne voulons, pour rien au monde, voir là une continuité directe avec les camps et, à plus forte raison, une résurgence, même brun très clair. Cependant, dans le film *La Question humaine* de Nicolas Klotz, montrant les rouages d'une grande multinationale, c'est un fait qu'on ne parle pas de licenciements mais de sélection, comme dans les camps. Et ce ne sont plus des employés, ni des salariés que l'on sélectionne, mais des unités. Dans les camps nazis, on parlait de *Figuren*.

Une fois encore, personne ne voudrait laisser entendre qu'il y a filiation (le film de Klotz se présente comme une fiction). Cependant, comment a-t-on pu passer du chef du personnel au directeur des

relations humaines et de celui-ci au directeur des ressources humaines ? Les mots ne sont pas des bulles innocentes. Kafka, dans l'une de ses conversations avec l'étudiant Janouch, faisait remarquer qu'ils sont même le premier degré du passage à l'acte.

Dans le hall de l'une de ces multinationales, j'ai personnellement vu, au début des années quatre-vingt-dix, une liste de quelque cent à cent vingt sélectionnés affichée dans le hall, un beau matin, sans crier gare. Si tout le monde savait qu'un licenciement collectif se préparait, personne n'avait été prévenu personnellement. En découvrant leur nom sur cette liste, plusieurs femmes, dont le mari était déjà au chômage, firent une crise de nerf. Il fallut faire appel au Samu.

Mais revenons au quart de gnole des combattants de 14-18. Voilà le symbole même du "mépris" le plus inacceptable. S'il était difficile de réclamer le paiement du quart de gnole aux veuves de la Grande Guerre, il faut savoir qu'en Chine, aujourd'hui, les autorités exigent des familles des condamnés à mort le prix de la balle avec laquelle ils sont exécutés dans la nuque.

On peut prétendre que nous n'avons rien à voir avec la Chine, mais ce type d'économies est devenue la règle, et partout dans le monde, y compris en Europe. Faut-il dresser un bref bilan ?

En 1938, les Juifs allemands durent payer l'évacuation des gravats de leurs synagogues incendiées pendant la Nuit de cristal. Bientôt, ils paieront leur transport jusqu'à Auschwitz dans les wagons à bestiaux au tarif des places assises voyageurs. Les tarifs étaient révisés tous les six mois. Les enfants de moins de dix ans payaient demi-tarif. Dans le ghetto de Varsovie, les SS qui mettaient la main-d'œuvre juive au service des industriels allemands touchaient une ristourne : 5 zlotys par homme et par jour, 4 zlotys pour une femme. Dans le même ghetto, les junacks (supplétifs, notamment ukrainiens, servant dans la Wehrmacht) exigeaient 100 zlotys pour exécuter quelqu'un par balle au lieu de l'envoyer mourir à Treblinka. Souvent, ils empochaient les 100 zlotys et ne tiraient pas.

En Roumanie, à la même époque, les Juifs, dont on avait saisi tous les biens, y compris les pyjamas et le linge de corps, devaient s'équiper à leurs frais avec leurs derniers lei avant d'être envoyés dans les camps de travail. C'est là que périrent le père et la mère du poète Paul Celan. L'écrivain Mihail Sebastian note que, comme il faut prévoir un chapeau de toile, les prix de cet article s'envolent à Bucarest.

En 1994, France Culture, vraisemblablement informée par Jean Hatzfeld, annonçait qu'il y avait des enchères, au Rwanda, pour être exécuté par balle et non à la machette. En 1999, les Kosovars chassés

de leurs villages doivent payer pour être autorisés à prendre le chemin de l'exil. Et le tarif habituel des transports en commun yougoslaves se voit multiplié par trente ! Des paramilitaires serbes les rançonnent aussi sur les routes : jusqu'à 4 000 Deutsche Marks par personne. Evidemment, personne n'accepte un dinar yougoslave dévalué.

Cette liste est très loin d'être exhaustive. Une fois encore, je ne suis pas historien et je n'ai pas exploré systématiquement ce type de symptômes. Je me suis contenté de prendre des notes au fil de mes lectures.

R. E. : Le mépris, on le voit à vous lire, est une dévaluation totale de l'homme et une réduction à la portion congrue de ce qui pourtant singularise sa substance propre : ses croyances, ses pensées, sa capacité de création ou d'invention, etc. Au fond, pourrait-on dire qu'il s'agit d'un "réalisme" poussé à la limite extrême d'un pur "matérialisme" ?

M. C. : Oui, et sans doute y a-t-il plus grave : il y a un cynisme et une arrogance dans le mépris qui seraient impossibles sans un très fort sentiment d'impunité. C'est peut-être ce qui fait le plus mal : l'impression qu'il n'y a plus de freins, que nos sociétés ne sont plus capables d'arrêter quoi que ce soit. Vous utilisiez le terme de "machinerie" économique. C'est un mot que Martin Buber utilisait déjà dans les années vingt. Et, dans *Je et Tu*, il prévient que la seule chose qui puisse être fatale à l'homme, c'est de croire à la fatalité.

R. E. : Votre attention aux faits que vous décrivez ici est constante dans votre travail. Son corollaire est votre distance à l'égard des littératures centrées sur l'exploration psychologique du moi et de ses mouvements. Comme si, face aux déterminations extérieures de l'existence, nos désirs et nos pensées comptaient peu. Cette voie documentaire et factuelle que vous suivez dans votre œuvre est-elle celle qui répond le mieux à ce mépris ambiant que nous évoquons, et si oui, pourquoi ?

M. C. : J'appartiens sans doute à la première génération pour qui "l'exploration psychologique et les mouvements du moi" n'ont plus grand sens. Quand on a vu, enfant, presque toute sa famille disparaître dans les camps nazis, comme c'est mon cas, on a de bonnes raisons de croire que l'histoire personnelle n'est plus ce qui détermine une vie. Les personnages que je mets en scène vivent dans un monde (qu'ils en soient conscients ou non) où les événements les dépassent si totalement qu'ils n'ont presque plus prise sur leur vie,

eux non plus. C'est ce qui explique que, dans mes livres, ils n'aient ni nom, ni histoire, ni profession, ni antécédents. Ils sont tout entiers dans l'instant qu'ils vivent.

Ce corollaire va de soi : je ne parviens pas à croire sérieusement que tout ce qui relierait les instants, les "faits" que je rapporte, et aboutirait donc à une histoire linéaire, puisse encore prétendre résumer quelque expérience que ce soit. Outre que le choix d'un sujet est déjà une limitation, la forme roman elle-même est beaucoup trop logique, trop cartésienne (avec son début, son apogée, sa fin) pour prétendre refléter les réalités. A l'extrême complexité du monde, le roman répond par une rhétorique qui est déjà une vision du monde, et donc du monde passé.

La fiction elle-même n'est qu'un moyen d'agencer ces faits. Comme on a pu le dire de l'histoire, elle les agence, le plus souvent, selon le schéma qui pèse le moins. Le simple mot de "fiction" fait déjà écran : si ce que raconte un roman dérange, on peut toujours se dire que le romancier exagère. Bref, on peut croire, et en toute bonne foi, que la fiction aide à ouvrir les yeux quand elle ne fait, en réalité, qu'aider à mieux détourner le regard. Il y a bien sûr quelques exceptions.

Vous parliez des "mouvements du moi" : je ne vois pas non plus ce qu'un écrivain peut encore nous apprendre dans ce domaine, sauf à rester très à la surface des choses. Psychologues et analystes sont beaucoup plus passionnants à lire. L'identité elle-même ressemble beaucoup à une illusion d'optique. Je pense notamment à Nathalie Sarraute remarquant que plus on tente de descendre profondément en soi et moins il y a d'identité. En réalité, j'ai tout à fait conscience, comme je vous le disais, d'appartenir à une génération pour qui non seulement le "moule" qu'est le roman est obsolète, mais pour qui la matière même du roman s'est volatilisée. Et je me méfie terriblement des effets de style.

Vous parliez de "voie documentaire et factuelle" : dans mes deux derniers livres, c'est vrai, j'ai souhaité rompre avec l'idée même de fiction, au point d'intituler ces volumes *Faits (lecture courante à l'usage des grands débutants)* et *Faits, II*. Je crois qu'un écrivain est tout entier dans le regard qu'il porte sur le monde. J'aime l'idée qu'il soit aussi quelqu'un qui puisse, s'il l'estime nécessaire, se contenter de montrer du doigt.