

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Travail et travailleurs maritimes,

XVIII^e-XX^e siècle :

du métier aux représentations

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Travail et travailleurs maritimes

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII^e siècle à la fin du XX^e. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (xvi^e-xix^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xix^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e siècle) [n° 17]

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)

Martine Acerra (dir.)

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES

(XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

À LA MER COMME AU CIEL

Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)

Prix de l'Académie de Marine, 2000

Grand prix de la mer décerné par l'Association

des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I^{er}

Max Guéroul & Bernard Liou

LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE

Renée Burllet

SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT

Christian Buchet (dir.)

LA PUISSANCE MARITIME

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)

Robert Larin

LES MESSAGERIES MARITIMES

L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE

DU XVIII^e SIÈCLE À NOS JOURS

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ

Une concession française en Égypte (1888-1956)

Caroline Piquet

NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX

De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE

Pour Dieu, la Cause ou les Affaires

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

ET LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

(1763-1783)

I - L'instrument naval

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES

DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN

Genèse et préambule (1798-1800)

Michel Jangoux

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle).

Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.

Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations**



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

IV Chronique – 979-10-231-1435-5

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

I

DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII^e-XX^e SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX ^e siècle	
Ulrich Welke	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX ^e siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore	161

IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

II

NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i>	349

IV
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII ^e -mi-XIX ^e siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert	387
--	-----

V
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i>	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i>	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i>	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i>	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 »	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)</i>	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,
xviii^e-xx^e siècle :
du métier aux représentations**

Identités et représentations

L'HOMME ET LA MACHINE DANS *THE HAIRY APE*
D'EUGENE O'NEILL (1921)

Thierry Dubost

*Professeur de langues et civilisations anglo-saxonnes,
Équipe de recherche interdisciplinaire sur la Grande-Bretagne, l'Irlande et l'Amérique
du Nord, EA 2610, Université de Caen Basse-Normandie*

Eugene O'Neill (1888-1953), dramaturge américain d'origine irlandaise, acheva la rédaction de *The Hairy Ape* (*Le Singe velu*) en 1921¹. La pièce, par son esthétique expressionniste habilement maîtrisée, marqua une étape forte dans le parcours d'écriture de cet auteur. Par delà cette dimension formelle, il convient de noter que le dramaturge était parvenu à unir deux mondes jusqu'alors distincts dans ses œuvres, même s'il avait esquissé une mise en rapport dans *Anna Christie*. Il s'agissait, d'une part, de l'océan et de ses marins et, de l'autre, des communautés dans lesquelles ceux qui n'étaient pas les enfants de la mer tentaient d'exister. Dans *Le Singe velu*, le pont entre ces mondes disjoints s'établit autour des rapports qui unissent l'homme et la machine, lesquels constituent le fil conducteur reliant des univers habituellement dissociés. Présentés en premier lieu à bord du navire, un paquebot transatlantique à vapeur, les liens tissés entre les hommes et les machines mettent en avant, à mesure que l'action progresse, une métamorphose, une mécanique sociale devenue inhumaine, et à l'intérieur de laquelle l'individu est broyé. Pour témoigner des divers états de l'être, lorsque la frontière entre hommes et machines fluctue, deux images fortes s'imposent comme signe d'un passage vers une libération inachevée. Il s'agit de tableaux qui se répondent, tant par l'expression verbale² que sur le plan du regard, et qui structurent la quête de Yank³, un marin affecté au département « machine », homme animalisé et grand-maître de la chaufferie.

1 Éditions de référence : Eugene O'Neill, *The Hairy Ape*, dans *The Plays of Eugene O'Neill*, New York, The Modern Library/Random House, vol. 1, 1982 ; trad. fr. *Le Singe velu*, trad. de l'anglais (États-Unis) par Charles Prost et Danièle Bernard, Paris, L'Arche, 1964.

2 « *Yank. But we belong, see!* » (p. 224) [« Yank. — Nous, c'est quelque chose ! » (p. 172)] ; et « *Yank. Where do I fit in?* » (p. 254) [« Yank. — Où est-ce qu'on voudra de moi ? » (p. 203)].

3 Une analyse du texte seul permet de mettre en avant cette continuité, mais il n'est sans doute pas inutile de souligner l'importance de la dimension visuelle du théâtre O'Neillien.

À l'issue de la représentation, deux images frappantes restent sans doute gravées dans l'esprit du spectateur : tout d'abord, par ordre chronologique, dans la scène trois, la rencontre de Yank et de Mildred – la fille d'un millionnaire – dans la chaufferie ; puis le second temps fort construit lors de l'étreinte finale entre un gorille et Yank, brève union fraternelle suivie par un abandon tragique. Le second tableau répond au premier, qui montrait un homme fier de sa force primitive, aveugle quant à son véritable statut, s'enorgueillissant d'une suprématie supposée qui voilait mal sa condition d'esclave – mécanique humaine. Grâce à Yank devant sa chaudière, O'Neill ouvre une réflexion sur la condition humaine, autour des relations homme/machine. Cette analyse, amorcée dans la scène d'ouverture, via les liens qu'entretiennent les hommes et leurs machines, se poursuit par une variation du regard critique initial relatif à des mécaniques ancrées dans le vivant. Partant des illusions perdues d'un marin, qui comprend brutalement qu'il séjourne dans un enfer, O'Neill élabore un discours politique et métaphysique dramaturgiquement complexe. À partir de quelques points d'intersection entre le vécu d'un membre d'équipage, à bord puis à New York, nous tenterons d'entrevoir comment, partant d'un univers maritime idéalisé dans d'autres œuvres, le dramaturge étend son regard interrogateur sur un monde « machinisé ». Il s'agira d'entrevoir comment, par la mise en avant d'enjeux politiques et métaphysiques, le dramaturge questionne la possibilité même pour l'homme de se libérer d'une aliénation délétère, et d'une transformation mécanique de l'être qui conduit à une perte de soi.

Avant de rentrer dans le vif du propos, il n'est sans doute pas inutile de porter un éclairage biographique sur les liens entre O'Neill et la mer. Pendant toute sa jeunesse, chaque été, lorsque la famille O'Neill séjournait à New London (Connecticut), au bord de la mer, Eugene avait été en contact avec des marins, fréquentation qu'il cultiva plus tard dans les bars mal famés de New York, son lieu de naissance. Depuis son plus jeune âge, il rêvait de partir à l'aventure sur un des grands voiliers qui faisaient relâche à New London. L'occasion se présenta bientôt. Le père d'Eugene, James O'Neill, un acteur émigré d'Irlande, espérait qu'un éloignement temporaire et un mode de vie plus salubre serait bénéfique à son fils. Il offrit donc à ce dernier une croisière active en tant que passager apprenti marin à bord du *Charles Racine*, où il devait prendre part aux tâches les moins dangereuses pendant les deux mois que durerait la traversée. Le voilier transportait une cargaison de bois à destination de Buenos Aires où s'installa Eugene, après cette initiation aux activités maritimes. Il entama là-bas un parcours tumultueux ; il acceptait des emplois précaires le temps de procéder à une remise à flot financière, puis demandait son compte afin de profiter pleinement des bars et maisons closes argentins. Au cours de ces dix mois, faute d'argent, il se trouva souvent sans logis et, en mars 1911, dans le dénuement le

plus total, il s'embarqua comme homme d'équipage à bord de l'*Ikala* afin de regagner les États-Unis. De retour à New York, il élit domicile dans un bar-hôtel sordide, *Jimmy the Priest's*, espace très particulier, qui devint son point d'attache. Il y découvrait chaque jour une représentation contemporaine d'un enfer dantesque où se rassemblaient les exclus de la terre, un univers que l'on retrouve dans un grand nombre de ses pièces. Après quelques mois d'enivrement continu et d'oisiveté totale dans des conditions d'hygiène très médiocres, il s'embarqua sur le *SS New York*, un navire à vapeur transportant des passagers, cette fois. Après une traversée à destination de l'Angleterre, où il séjourna pendant une semaine après une courte escale à Cherbourg, il rejoignit le *SS Philadelphia* pour honorer son contrat, tandis que le *SS New York* restait en carénage en Angleterre. Son retour aux États-Unis marqua la fin de sa carrière de marin. Malgré sa brièveté, tant les aspects matériels de la vie maritime que son caractère spirituel nourrirent son œuvre, et s'y trouvèrent représentés à des degrés divers. Plusieurs pièces en un acte furent inspirées par ses tribulations océanes, *Bound East for Cardiff*, *Fog*, *Ile*, *In the Zone*, *The Long Voyage Home*, *The Moon of the Caribbees*, *The Personal Equation*, *Thirst*, *Warnings*, *Where the Cross Is Made*, ainsi que quelques pièces en plusieurs actes, *Anna Christie*, *Gold*, et, à l'évidence, *The Hairy Ape*.

Une esquisse de résumé de *The Hairy Ape* pourrait être formulée comme suit : il s'agit de la représentation du parcours individuel de Yank, lequel tente de recouvrer une appartenance sociale, après avoir pris conscience de l'exclusion dont il fait l'objet dans un monde qu'il croyait dominer. Son infortune ne trouve sa source ni dans une sphère familiale maudite, ni dans des événements qui s'inscriraient dans l'existence des personnages sous forme de destin. On note à cet égard que son surnom, qui désigne avant tout sa nationalité, souligne le manque d'importance des idiosyncrasies. Les éléments de nature à justifier un comportement ou un destin funeste, qui pourraient l'affecter en tant qu'individu différent de ses compagnons, sont gommés ; même sa jeunesse difficile se trouve banalisée. Cette absence de prise en compte d'héritages tragiques vaut d'être notée, en particulier quand on songe à l'importance accordée à l'hérédité et aux dynasties maudites dans l'œuvre o'neillienne. Au milieu de l'équipage, très cosmopolite, la caractérisation minimale, presque réduite à la nationalité, fait sens en cela qu'elle constitue un prélude à un effacement des traits particuliers des personnages, au profit de leur statut de représentants de la race humaine :

Le plafond pèse sur la tête des hommes, qui n'ont pas assez de place pour se tenir debout. Cela accentue encore l'attitude voûtée que ces pelletiers de charbon doivent au développement excessif de leur musculature du dos et des épaules. Ils évoquent un peu ces images qui sont censées représenter l'homme de Néanderthal. Tous ont la poitrine velue ; on sent dans leurs grands bras une

force démesurée ; leur front bas, fuyant, surmonte de petits yeux farouches et rancuniers. Chaque race d'hommes blancs civilisés se trouve ici représentée, mais, à part d'infimes différences dans la couleur des cheveux, de la peau, des yeux, tous ces hommes sont identiques⁴. (p. 155)

L'élément marquant de cette didascalie⁵ est l'importance octroyée au physique des marins, la mise en avant de leur vigueur animale à laquelle il est fait allusion lorsqu'ils sont comparés à des hommes de Néanderthal. Cet aspect appelle quelques commentaires, mais la première phrase mérite également l'attention : l'incapacité physique des marins à se tenir debout dans le poste d'équipage les renvoie symboliquement à un premier état de l'homme, celui où à peine capable de se tenir sur ses deux jambes, il ne se différencie guère des autres animaux. L'apparence physique des personnages a donc un double sens. Elle souligne la robustesse des marins, mais elle signifie également qu'ils incarnent un retour en arrière vers un état premier de l'homme. Leur métamorphose inquiétante s'explique cette fois non par le passage d'une évolution d'une condition animale vers un statut humain, mais par une dégénérescence. À l'origine de celle-ci, un monde qui ne les prend plus en compte en tant qu'êtres, mais en tant qu'accessoires de machines, conjonction de forces inhumaines que le plafond d'acier qui les écrase symbolise : « Le plafond pèse sur la tête des hommes ».

L'équipage comprend uniquement des marins de race blanche, mais ces marins sont de diverses nationalités, ce qu'illustre un discours d'ouverture constitué par une succession d'apostrophes appartenant à différentes langues. Cependant, ce procédé – évocateur de la Tour de Babel – n'a pas l'effet attendu, car la présentation de l'auteur met encore plus l'accent sur les similitudes – « tous ces hommes sont identiques » –, et souligne les attributs communs, simiesques, qui gomment les différences : « Tous ont la poitrine velue ; on sent dans leurs grands bras une force démesurée ; leur front bas, fuyant, surmonte de petits yeux farouches et rancuniers ». La caractérisation de Yank, dont on a vu qu'elle se réduisait presque uniquement à sa nationalité, se voit encore réduite du fait de la faible importance octroyée à l'individu par rapport à des caractéristiques génériques. Yank incarne donc l'homme dans toute sa force brutale, le chef

4 « *The ceiling crushes down upon the men's heads. They cannot stand upright. This accentuates the natural stooping posture which shoveling coal and the resultant over-development of back and shoulder muscles have given them. The men themselves should resemble those pictures in which the appearance of Neanderthal Man is guessed at. All are hairy-chested, with long arms of tremendous power, and low, receding brows above their small, fierce, resentful eyes. All the civilized white races are represented, but except for the slight differentiation in color of hair, skin, eyes, all these men are alike* » (p. 207).

5 Une didascalie, insérée dans le texte de l'œuvre, contient des indications et instructions pérennes que le dramaturge entend donner au metteur en scène et aux acteurs.

d'une tribu de marins qui entretiennent avec la mer des liens quelque peu diffus, puisque leur tâche consiste uniquement à veiller à la bonne alimentation des chaudières. Sa position dominante à l'intérieur de la hiérarchie physique de l'équipage ne lui confère pas un statut particulier dû à quelque dissemblance. Il ne se voit reconnu en tant que chef que parce qu'il représente un état supérieur de la condition de chauffeur, domination qui n'émane pas de la reconnaissance d'une supériorité intellectuelle ou d'une qualification autre que celle de la force surhumaine qu'il a démontrée. Par une syncope temporelle particulière, il marque le retour à un état d'évolution de l'homme qui questionne son titre d'*homo erectus* puisque sa capacité à se tenir debout se voit mise en cause par la didascalie initiale. L'aspect primitif de Yank, mélange de brutalité, de puissance musculaire, retient l'attention de Mildred, qui souligne son statut inhumain en le qualifiant « d'ignoble bête⁶ ! », lors d'une rencontre où chacun d'eux se trouve confronté à une vérité qu'il ignorait jusqu'alors.

Si l'on s'en tient au regard porté par Mildred, il s'ensuit que les rapports qui se tissent entre les hommes et leurs machines donnent lieu à une tension identitaire, dans la mesure où l'essence même de l'homme semble disparaître pour laisser la place à une composante animale. Telle est l'interprétation de Mildred, laquelle n'imagine pas que le point de vue des chauffeurs puisse être différent. À l'inverse de cette vision négative, ces derniers estiment généralement que leur travail ne se limite pas à l'alimentation en combustible de la chaudière ; ils pensent, au contraire, que leur fonction constitue un gage d'appartenance.

Yank. — [...] Dis un peu ce qu'on a à voir avec les gros lards qui voyagent en première ? On est tout de même au dessus d'eux, non ? Un de nous pourrait tous les nettoyer à lui tout seul, et d'une seule main. Descendez-en un, pour prendre le quart dans la chambre de chauffe, et faudra le ramener sur un brancard. Ces mecs là, ça compte pas. C'est rien que des bagages. Qui c'est qui fait marcher le rafiot ? C'est-y pas nous ? Bon. Ca prouve que nous, on est quelqu'un. On est quelqu'un, et ils sont rien du tout. (*Approbatons bruyantes. Yank poursuit :*) Pour dire qu'ici c'est l'enfer, faut être dingue ! Tu te dégonfles, c'est tout. Notre boulot, c'est pas un travail d'hommes ? C'est notre boulot à nous. On fait marcher le rafiot. Pas de fillettes ici⁷. (p. 159)

6 *Le Singe velu*, p. 173.

7 « Yank. (...) *What's them slob in de foist cabin got to do wit us? We're better men dan dey are, ain't we? Sure! One of us guys could clean up the whole mob wit one mit. Put one of 'em down here for one watch in de stokehole, what'd happen? Dey'd carry him off on a stretcher. Dem boids don't amount to nothin'. Dey're just baggage. Who makes dis old tub run? Ain't it us guys? Well den, we belong, dont we? We belong and dey don't. Dat's all.* (A loud chorus of approval. Yank goes on) *As for dis bein' hell-aw, nuts! Yuh lost your noive, dat's what. Dis is a man's job, get me? It belongs. It runs dis tub. No stiffs need apply* » (p. 212).

Les mots « bagages » et « fillettes » indiquent par contraste que contrairement aux passagers, la question de l'existence des chauffeurs et de leur relation au monde ne se pose guère puisqu'ils sont membres de la confrérie des marins. Leur ardeur au travail témoigne de leur capacité à remplir leurs obligations professionnelles, mais elle se révèle également vitale en cela qu'elle conditionne une appartenance qui prend la forme d'une unité avec le monde.

226 Selon Yank, et ce point marque une rupture totale avec Paddy, l'Irlandais, qui témoigne d'une approche contraire dans ses rapports à la mer, les éléments naturels, mer, vent, brouillard sont dominés par la puissance que la chaudière fournit au navire. Sans même évoquer les rapports de force entre la Nature et les énergies mécaniques, il importe de prendre en compte l'unité qui résulte d'un système dans lequel chaque élément fait partie d'un grand Tout, signe indiscutable d'harmonie et d'appartenance dans la perspective o'neillienne. Lorsque cet ordre nouveau se trouve mis en cause afin que lui en soit substitué un autre – celui représenté par l'officier mécanicien en second qui, à coups de sifflet, tente d'imposer un rythme qui ne correspond pas aux besoins réels de la machine –, les fondements existentiels des marins sont ébranlés.

Leur réaction violente s'explique en partie par la menace que l'intervention extérieure fait peser sur leur relation au monde. À cet égard, Yank, par son comportement, rend plus explicite les sentiments éprouvés par ses compagnons. Grand organisateur des forces chthoniennes, il régit la manière dont la chaufferie est alimentée afin de permettre au navire d'avancer. Cependant, restreindre l'analyse de ses activités et de celles de ses compagnons à leur côté matériel – comme peut le faire Mildred – serait erroné. Il fait office de grand prêtre, mais d'un grand prêtre qui aurait acquis la maîtrise du feu et mettrait sa puissance surhumaine au service de ce qui s'apparenterait à une divinité. C'est pourquoi, lorsque sa suprématie paraît mise en cause par l'officier mécanicien, il affirme sa puissance et se prépare à commettre un crime afin de conserver son rang. Pour les chauffeurs, comme pour Yank, la chaudière n'appartient pas au monde des objets. En se substituant à l'énergie éolienne, elle acquiert une valeur symbolique marquée, puisqu'elle remplace une force naturelle. À leurs yeux, elle devient un moyen de propulsion prodigieux, qui marque le passage à une ère nouvelle, celle des forces mécanisées, reléguant la navigation à voile dans une époque révolue.

Les Temps Modernes, tels qu'ils apparaissent dans la pièce, se caractérisent par la prédominance des machines dans un univers où elles n'avaient jusqu'alors joué qu'un rôle subalterne⁸. Le navire, défini par sa masse d'acier, figure au premier

8 Le sous-titre retenu par l'auteur pour définir sa pièce montre bien, même si le mot *comedy* peut surprendre, qu'il s'agit de retracer l'opposition de deux mondes : « *A comedy of ancient*

plan des éléments mécaniques présentés dans *The Hairy Ape*. La manière dont il est désigné dans les didascalies, avec, notamment, l'expression « les entrailles du navire⁹ », annonce l'humanisation langagière projetée sur les machines par les marins. La dimension affective qui se tisse entre les chauffeurs et le foyer qu'ils alimentent effarouche Mildred, et témoigne d'une relation très particulière. Sa visite touristique dans la chaufferie tourne au drame et s'apparente pour elle à une descente aux enfers. Sans en comprendre les enjeux, elle perçoit que le corps à corps auquel les hommes se livrent avec la chaudière met à jour une brutalité inconnue d'elle, et sa perte de virginité oculaire la traumatise. La force mâle qui s'expose grâce à ces corps à demi-nus ne peut le faire que parce que la relation étrange qu'ils entretiennent avec la machine invalide le rapport de domination utilitaire que Mildred avait sans doute imaginé.

Yank. — [...] Entrez dans la danse ! Le bateau commence à avoir faim !
 Enfournez-lui de la boustifaille ! Remplissez-lui le bide ! Allez, c'est le moment :
 en avant, tous ! Ouvrez-lui la gueule¹⁰ !

L'anthropomorphisme se manifeste tout d'abord grâce au pronom personnel¹¹. Il confirme ce qui, pour Mildred, restera de l'ordre des impressions : la chaudière est perçue comme un élément féminin avec lequel tant le langage – « ouvrez-lui la gueule » – que la gestuelle permettent d'entrevoir symboliquement un rapport d'une nature quasiment sexuelle. Cette approche se trouve confirmée par la présence des mots « bide » et « avoir faim », lesquels actualisent l'idée d'un être vivant qui se serait substitué à l'outil. Le surnom « la gosse¹² » met l'accent sur les affects et, si besoin était, renforce la dimension anthropomorphique des liens que les chauffeurs tissent avec leur outil de travail. Cette personnalisation engendre un discours fruste, bien qu'empreint de respect pour une chaudière grâce à laquelle ils trouvent un ancrage existentiel.

De par sa force vive, inhérente à son fonctionnement, la chaudière s'apparente à un être vivant indomptable, au point d'acquérir aux yeux des chauffeurs un statut quasi divin. Pour surprenant qu'il soit, un tel qualificatif n'a rien d'outrancier ; on a vu en effet que l'utilisation presque magique de la vapeur marquait l'entrée de l'homme dans une ère nouvelle, où il ne dépendait plus de façon immédiate de vents favorables pour faire avancer ses navires. En outre,

and modern life in eight scenes » (p. 205) [« Une comédie des temps anciens et modernes, en huit tableaux » (p. 151)].

9 *Le Singe velu*, p. 155 [« *The bowels of the ship* » (p. 224)].

10 *Le Singe velu*, p. 170 [« *Yank. (...) Git into de game! She's gittin' hungry! Pile some grub in her. Throw it into her belly! Come on now, all of youse! Open her up!* » (p. 223)].

11 Particulièrement signifiant en anglais, puisque l'on s'attend à *it*, et non à *her*.

12 *Le Singe velu*, p. 172.

les liens que Yank et ses compagnons entretiennent avec les machines forment le premier stade d'une réflexion chère à O'Neill, puisque la découverte de nouveaux dieux grâce à des liens redéfinis entre l'homme et ses machines a fait, en 1928, l'objet d'une pièce du même dramaturge : *Dynamo*. Dans *The Hairy Ape*, la chaudière joue un rôle comparable à celui de la dynamo dans l'œuvre précitée. Reuben, le personnage principal, estime que l'électricité constitue la divinité du vingtième siècle, et se met à vivre au rythme d'une dynamo qu'il investit de pouvoirs sacrés. À l'instar de Yank, qui décode les besoins de la chaudière, Reuben en interprète le ronronnement. Sa croyance naïve se transforme en folie meurtrière, et il entraîne sa compagne impure dans la mort, afin d'obéir aux injonctions de la dynamo. Le point commun entre ces deux aventures tragiques réside dans l'impact supposé des révolutions techniques sur les relations que les individus entretiennent avec des instances divines. Dans les deux pièces, les machines se voient hissées à un niveau supérieur, car elles sont censées permettre à l'homme de retrouver une unité avec le monde. À l'origine du besoin de remise en phase, se trouve une rupture d'harmonie avec un univers métamorphosé par des progrès techniques sans précédent, où les vieux dieux ne répondent plus aux attentes des mortels¹³.

Les marins, qui se plient aux exigences de cette machine divinisée, ressemblent à des satyres inféodés à un diable métallique qui aurait acquis la maîtrise du feu. Peu importe le statut de leur divinité, puisque cette forme d'alchimie moderne leur assure une place dans un cycle complexe explicité par Yank à ses compagnons¹⁴. Leur travail, gage d'appartenance, leur permet d'atteindre

13 « *Paddy. [...] Oh, to be back in the fine days of my youth, ochone! Oh, there was fine beautiful ships them days—clippers wid tall masts touching the sky—fine strong men in them - men that was sons of the sea as if 'twas the mother that bore them. Oh, the clean skins of them, and the clear eyes, the straight backs and full chests of them! Brave men they was, and bold men surely! We'd be sailing out, bound down the Horn maybe. We'd be making sail in the dawn, with a fair breeze, singing a chanty song wid no care to it. And astern the land would be sinking low and dying out, but we'd give it no heed but a laugh, and never a look behind* » (p. 213) [« Paddy. — (...) Ah ! ce que je voudrais retrouver les beaux jours de ma jeunesse ! Y avait des bateaux magnifiques, dans ce temps-là, des *clippers*, avec des grands mâts qui allaient jusqu'au ciel, et à bord, des sacrés gaillards, qui étaient fils de la mer, comme si elle les avait portés dans ses flancs. Ah, il fallait voir leur peau et leurs yeux clairs, leur dos droit et leur poitrine large ! Oui, des sacrés gaillards, et qui avaient peur de rien ! Si ça se trouvait, on appareillait pour doubler le Cap Horn. On faisait voile par une brise légère, à l'aube, et on s'en faisait jamais, et on chantait une chanson de marins. Et derrière nous, la terre s'enfonçait doucement, elle disparaissait, mais on lui lançait même pas un dernier coup d'œil, on n'y faisait pas attention, sauf pour rigoler, parce qu'on vivait au jour le jour, parce qu'on était des hommes libres » (p. 160)].

14 « Yank. — [...] C'est moi qui le fais tourner ! Rien qu'à cause de moi, si je veux, tout s'arrête. Tout crève, vous entendez ? Le bruit, et la fumée, et les machines qui font valser le monde, tout s'arrête. Ils sont plus rien. Voilà ce que je dis. Il y a toujours quelque chose qui fait marcher tout ce qui fait marcher le monde. Ça peut pas marcher sans quelque chose, pas

l'unité dans la mesure où, en récompense de leur loyauté, ils croient s'inclure dans un ensemble divin. Leur foi dans les pouvoirs mystérieux de forces occultes explique pourquoi ils projettent sur leur asservissement un ensemble d'images positives.

Par un double transfert, les hommes en charge de la chaudière sacrifient leur personne pour devenir des mécaniques humaines : « Penchés en avant, ne regardant d'aucun côté, et se balançant sur un rythme étrange et maladroit, ils manient leurs pelles comme si elles faisaient partie de leur propre corps¹⁵ ». Ils perdent ainsi leur statut humain au profit d'une dimension animale, comme l'atteste la plaisanterie des marins relative à la tentative de pensée de Yank. Tous considèrent manifestement que penser ne relève pas de leur compétence. Inversement, la machine se voit humanisée, presque divinisée par Yank et la plupart de ses compagnons, jusqu'au moment où Mildred leur apporte, malgré elle, la vérité sur leur propre condition.

L'irruption de Mildred dans la chaufferie aboutit à un changement irréversible des rapports hommes/machines, lesquels se voient soudainement dépouillés de leur splendeur¹⁶. La chaudière redevient un outil, mais la prise de conscience brutale de l'ampleur de ses illusions génère chez Yank une souffrance insupportable, car il ressent le regard critique posé sur lui comme un viol. Incapable de faire usage de la force pour se venger, il tente de renouer avec la pensée, ce qui provoque l'hilarité, puis l'incompréhension des marins lorsqu'ils

vrai ? Et le quelque chose, quand on le cherche, il faut descendre jusqu'à moi. Je suis tout en bas, je vous le dis. Il y a rien après moi. Je suis la fin ! Je suis le commencement. Je donne le départ, et le monde se met en marche. Ça, c'est moi ! Le neuf qui démolit l'ancien ! Dans le charbon, je suis ce qui le fait brûler. Je suis la vapeur, et l'huile pour les machines. Dans le bruit, je suis ce qui fait qu'on l'entend. Je suis la fumée, et les grands express, et les navires à vapeur, et les sirènes dans les usines. Dans l'or, je suis ce qui fait son prix. Et je suis ce qui transforme le fer en acier ! L'acier, c'est ça qui est à la base de tout ! Et moi, je suis l'acier... l'acier... l'acier ! Je suis le muscle dans l'acier, sa force ! » (p. 162) [« *Yank. (...) It's me makes it move! Sure, on'y for me everyting stops. It all goes dead, get me? De noise and smoke and all de engines movin' de woild, dey stop. Dere ain't nothin' no more! Dat's what I'm sayin'. Everything else dat makes de woild move, somep'n makes it move. It can't move witout somep'n else, see? Den yuh get down to me. I'm at de bottom, get me! Dere ain't nothin' foither. I'm de end! I'm de start! I start somep'n and de woild moves! It-dat's me!-de new dat's moiderin' de old! I'm de ting in coal dat make it boin; I'm steam and oil for de engines; I'm de ting in noise dat makes yuh hear it; I'm smoke and express trains and steamers and factory whistles; I'm de ting in gold dats makes it money! And I'm what makes iron into steel! Steel, dat stands for de whole ting! And I'm steel-steel-steel! I'm de muscles in steel, de punch behind it!* » (p. 216)].

15 *Le Singe velu*, p. 170 [« *They bend over, looking neither to right nor left, handling their shovels as if they were part of their bodies, with a strange, awkward, swinging rhythm* » (p. 223)].

16 D'une certaine manière, O'Neill avait annoncé la fragilité latente de cet univers, car seul Paddy, incarnation d'un monde et d'une unité disparus, était parvenu à faire chanter ensemble les chauffeurs, communauté d'expression qui contraste avec les soliloques de Yank.

se rendent compte de son sérieux. Au stade de l'esquisse, il est vrai, sa tentative de pensée symbolise l'amorce de sa renaissance en tant qu'être humain. Privé de toute vie propre jusqu'alors – pour avoir sacrifié sur l'autel d'une fausse divinité l'essentiel de ce qui faisait sa personne humaine – il amorce un retour vers ce qu'il croit être le monde des vivants.

230 Inversée sur le plan du genre, la relation qui lie Yank à Mildred s'apparente à une variation sur le mythe d'Orphée : Eurydice – Mildred – vient par altruisme arracher aux enfers Yank – Orphée –, chef de la race des opprimés. La rencontre avec l'horreur, incarnée par celui qu'elle espérait sauver, lui fait renoncer à son projet. Yank entame alors presque seul une remontée des enfers, mais sa recherche lui révèle l'ampleur de sa déchéance, et l'emprise du mécanique sur le vivant. Lors de sa progression vers une libération espérée, il prend graduellement conscience des difficultés inhérentes à l'anéantissement d'esclavages mécaniques multiformes. Dans cette perspective, sa rencontre avec le gorille, lors de la dernière scène, fait ressortir la naïveté de ses espoirs, puisque sa mise en cage souligne la faible importance du chemin parcouru. Par un retournement paradoxal très schopenhauerien, il s'avère que vivre équivaut à une condamnation à l'enfer, sans aucun espoir de rémission, et si délivrance il y a, elle correspondra à l'entrée dans le royaume des morts.

Après la scène de la chaufferie, qui a montré la pertinence de la lecture de Paddy, lequel percevait la machine comme cause de dégénérescence, Yank met un terme à sa carrière maritime. Son parcours initiatique le fait accéder par étapes à une meilleure connaissance de lui-même. Pour le spectateur, le cheminement douloureux de Yank vers la perte de ses illusions reste marqué par les premières scènes, où les liens tissés entre les hommes et leurs machines mettaient à jour des rapports d'aliénation très spécifiques. L'incomplétude manifeste de sa libération par rapport aux machines, ou à l'acier dont elles sont faites, s'actualise lors de son retour dans un environnement social classique et se construit en écho de son aliénation maritime. À cet égard, la mise en scène – pour peu qu'elle respecte les idées-forces présentes dans les didascalies – devrait souligner encore davantage cette cohérence lors des représentations. Des différences significatives devront certes être prises en compte, si l'on compare, par exemple, la scène d'ouverture avec le dernier tableau. Le passage d'une scène d'intérieur à un espace extérieur sert à traduire le progrès marqué vers une réunion avec le monde naturel. Il demeure que la machine ou l'acier qui dans les premiers instants avaient étouffé les marins, sont toujours présents sous forme d'une cage, dont les barreaux représentent l'incomplétude de la libération de Yank. La scène de la prison ou même la rencontre impossible de Yank avec des êtres mécanisés contribuent à cette cohérence et renvoient sans cesse le spectateur à la situation initiale. Elles font obstacle à la disparition de l'image mentale originelle, celle d'un

enfermement d'êtres primaires, image dans laquelle chaque spectateur finit par se retrouver à mesure que l'action se déroule.

Ses tentatives de vengeance ayant échoué à bord du navire, Yank se rend sur la Cinquième avenue – de New York – en compagnie de Long. Son ami, militant communiste, lui explique que sa haine doit se porter non sur une personne, mais sur un système capitaliste qui l'aliène et le détruit afin de pouvoir prospérer. Mais si Yank s'efforce de recouvrer un statut humain, il n'est que partiellement sensible à la voix de la raison et se laisse volontiers guider par son instinct. Ainsi, lorsqu'il voit une peau de gorille dans la vitrine d'un magasin de luxe, il pense être personnellement insulté et tente d'obtenir réparation immédiate en agressant les promeneurs.

Les hommes sont en redingote, avec haut-de-forme, guêtres, cannes, etc. C'est une procession de marionnettes criardes, avec cependant dans leur indifférence de mécaniques, quelque chose de l'horreur implacable de la famille Frankenstein¹⁷.

Les victimes de sa colère sont censées incarner un type, celui du capitaliste triomphant. Ils ne remarquent guère la présence de Yank sur le trottoir, et ce malgré toutes ses provocations. Dépourvu d'utilité immédiate pour la société, ce dernier sombre dans l'inexistence puisqu'après la négation de son droit à penser, sa matérialité physique se voit niée. La seule manière d'accéder à la reconnaissance consiste à vendre sa peau – au sens littéral, dans la vitrine –, ou à accepter l'aliénation imposée par la société capitaliste. Inexistant en tant que personne, il sera accepté dans un rôle propre, celui d'une force de travail, machine humaine potentiellement utile, à condition qu'il se montre docile et ne réfléchisse pas sur son état. Sans illusions sur sa condition d'esclave – circonscrite tout d'abord à l'univers des bateaux – il s'était mis en quête d'un monde où il pourrait définir une nouvelle appartenance, laquelle lui est une fois encore refusée¹⁸. Il lui est désormais impossible de revenir à son état passé

17 *Le Singe velu*, p. 185 [« *The men are in Prince Alberts, high hats, spats, canes, etc. A procession of gaudy marionettes, yet with something of the relentless horror of Frankensteins in their detached, mechanical unawareness* » (p. 236)].

18 Le sentiment d'appartenance pouvait s'exprimer de diverses manières, mais dans le cas de Yank, le chauffeur, il est symptomatique d'une rupture avec la mer, contrairement à ce qui était vécu au temps de la marine à voile. Les hommes du pont peuvent encore entretenir de tels rapports avec le monde naturel, et cela s'exprime notamment dans leur manière d'envisager la mort, comme le note Marc Maufort : « *It also recurs in Iceman Comeths when Hickey requests his friends to get rid of their illusions in terms of sea imagery : "let yourself sink down to the bottom of the sea. Rest in peace. There's no farther you have to go. Not a single damned hope or dream left to nag you."* In both *Capricorn and Iceman Comeths, death by immersion is endowed with highly positive connotations.* » [« Cela se reproduit aussi dans *The Iceman Cometh*, lorsque Hickey demande à ses amis de se débarrasser de leurs illusions

d'homme-machine, c'est pourquoi il se révolte devant la vitrine qui exhibe sa déchéance, et sa colère se nourrit dans l'insulte latente qu'il perçoit dans cette image dégradante.

Yank se remet sur ses pieds avec un rugissement de joie : il y a une bagarre en vue. — Enfin ! Autobus, hein ? Je vais t'en foutre un, moi, d'autobus ! Il lui décroche un terrible swing, en plein visage. Mais l'homme reste immobile comme si rien ne s'était passé.

L'homme. Je vous demande pardon. (Puis, irrité) Vous m'avez fait rater mon autobus. (Il frappe dans ses mains et se met à crier) Police ! Police ! Aussitôt, coups de sifflets stridents. Des agents accourent de tous côtés et se jettent sur Yank¹⁹.

232

Sans avoir l'importance de la scène de la chaufferie, cet épisode se révèle essentiel car il établit un lien entre deux mondes qui s'étaient ignorés jusqu'alors. D'un côté, les opprimés, exhibés au cours des premières scènes de la pièce, et, de l'autre, les oppresseurs, lesquels parodent dans la Cinquième avenue et ignorent Yank, car il n'est pas des leurs. Sa force brutale ne lui est d'aucun secours face à des êtres impassibles, qui s'excusent après qu'il les a frappés. Malgré leur insensibilité à la violence que Yank exerce sur eux, ils réagissent néanmoins lorsqu'ils estiment que la transgression commise mérite un châtement. Pour ce faire, ils en appellent à un ordre symbolisé une fois encore par un sifflet régulateur. Leur démarche mécanique illustre leur transformation en marionnettes ; elle annonce la perte de contrôle de leur vie au travers d'une soumission au temps, symbolisée cette fois encore par un élément mécanique : l'autobus. Indifférents à leur intégrité morale ou physique, les habitants de la Cinquième avenue préfigurent les personnages du film *Les Temps modernes*²⁰, conférant par leur passivité une légitimité à leur statut d'esclave, puisque seul le respect des horaires de bus leur paraît vital. Individus lobotomisés, ils s'apparentent à des robots dont la vie est régulée par l'une des divinités capitalistes : le temps. Après l'affrontement,

en ayant recours à des images maritimes : « Laissez-vous couler au fond de la mer. Reposez en paix. Vous n'aurez pas à aller plus loin. Il ne vous restera plus un seul rêve ou un seul espoir pour vous harceler ». Tant dans *The Calms of Capricorn* que dans *The Iceman Cometh*, la mort par immersion est chargée de connotations positives » (Marc Maufort, *Songs of American Experience: The Vision of O'Neill and Melville*, New York, Peter Lang, 1990, p. 82).

19 *Le Singe velu*, p. 187 [« Yank. (*seeing a fight—with a roar of joy as he springs to his feet*) *At last! Bus, huh? I'll bust yuh! (He lets drive a terrific swing, his fist landing full on the fat gentleman's face. But the gentleman stands unmoved as if nothing had happened).* Gentleman. *I beg your pardon. (Then irritably) You have made me lose my bus. (He claps his hands and begins to scream) Officer! Officer! (Many police whistles shrill out on the instant and a whole platoon of policemen rush in on Yank from all sides)* » (p. 239)].

20 Film de 1936 ; malgré cette vision commune entre Charles Chaplin et celui qui devait devenir son beau-père, les deux hommes ne se rencontrèrent pas.

les masques tombent et, par delà les apparences, les protagonistes rejoignent Yank dans une fraternité inhumaine, inféodés eux aussi à un ordre destructeur, comme en témoigne l'esclavage inconscient dont ils sont les victimes.

Cet épisode marque la fin d'une lecture en termes d'opposition, au moins pour le spectateur, puisqu'à l'instar de Yank, les tenants du capitalisme se fondent dans le creuset commun d'une oppression qui se résume à un processus de dépersonnalisation. Il en résulte que pour les hommes d'affaires l'aliénation trouve aussi sa source dans les rapports que l'individu entretient avec la machine. Elle prend toutefois une forme plus subtile que celle des chauffeurs, puisque leur corps ne se réduit pas directement à la continuité physique d'un objet ; mais leur démarche indique qu'ils sont affectés tant sur un plan physiologique que mental. On peut également s'interroger *a posteriori* sur la pertinence du discours de Yank, à propos des passagers du navire, et se demander si cet univers de privilégiés, frères de sang des habitants de la Cinquième avenue, n'est pas également peuplé d'esclaves.

Même si Yank ne parvient pas à entrevoir les points de convergence entre lui et les promeneurs, le spectateur ne s'y trompera sans doute pas : l'expressionnisme permet à O'Neill de dresser un sombre portrait de la condition in-humaine dans la société capitaliste, même si les groupes mis en scène ne représentent qu'imparfaitement le corps social dans son entier. Il demeure que le choix opéré – mise en rapport de classes sociales que tout semble séparer – ajoute à l'impact d'une lecture critique qui fait apparaître un assujettissement de l'homme à la machine.

Face à un univers qui, par définition, fait entrave au développement de l'être afin d'engendrer des hommes-machines, Yank comprend que la seule manière de redonner une place à l'homme consiste à détruire le monde qu'il a créé afin d'en reconstruire un nouveau. La voie du salut lui est suggérée lors de son séjour en prison où l'un des ses compagnons d'infortune l'invite à rejoindre les membres des *International Workers of the World*. Au terme de ce cheminement intellectuel complexe pour lui, Yank décide d'en finir avec les esclavages mécaniques dont il est victime et, pour ce faire, il doit anéantir un univers qui, pour l'homme, se révèle délétère par essence.

Le Secrétaire, avec un calme feint. — Les inégalités sociales, vous voulez les supprimer par une action légale, ou avec de la dynamite ?

Yank. — La dynamite²¹ !

21 *Le Singe velu*, p. 197 [« Secretary. (with pretended carelessness) You mean change the unequal conditions of society by legitimate direct action—or with dynamite? Yank. Dynamite! » (p. 248)].

La phraséologie du secrétaire de cellule établit une nette distance entre les désirs de Yank et ceux du syndicat. Il ne s'agit pas d'anéantir, mais de reconstruire une organisation sociale à l'intérieur de laquelle les êtres pourront s'épanouir. Ce discours révolutionnaire traumatise Yank, car il marque la fin de ses espoirs dans une lutte commune pour la reconstruction d'un monde où l'homme s'affranchirait de la tutelle des machines. Il saisit parfaitement les implications d'un propos essentiellement réformateur et perçoit qu'elles illustrent d'une manière pathétique l'incapacité à penser l'individu en tant qu'être, puisque les syndicalistes deviennent les suppôts objectifs d'un système que Yank réproouve²². Sa vision dantesque de la société moderne se trouve encore assombrie par sa triste découverte : là où l'aliénation aurait dû être combattue, il rencontre une pensée totalement inféodée à une lecture économique du monde. Les oppositions manifestes avec les personnages de la Cinquième avenue cèdent une fois encore la place à un ensemble de points convergents, le principal d'entre eux étant l'inféodation acceptée de l'homme vis-à-vis de la machine. Les syndicalistes intronisent le succès d'un système contre lequel Yank s'insurge car, intellectuellement, ils incarnent une mécanique plaquée sur du vivant, apogée d'un système où, dans leurs pensées mêmes, les êtres sont devenus des hommes-machines.

Contrairement aux attendus de la théorie bergsonnienne, le mécanisme plaqué sur le vivant ne provoque pas le rire, mais conduit au désespoir. Il permet en effet de mettre à jour le caractère tragique de l'existence de l'homme moderne. C'est pourquoi l'ultime espoir de Yank se situe dans la réponse que pourra lui apporter un être primitif qui n'adhère pas à un système destructeur et qui, comme lui, a conscience d'avoir rompu avec le monde naturel auquel il appartient.

Yank. — [...] Elle se rendait pas compte que moi aussi j'étais dans une cage, pire que la tienne... Oui, un truc pas beau à voir... Parce que toi, tu peux avoir des occasions de t'échapper, tandis que moi... (Il s'embrouille) Et puis merde ! tout va de travers, pas vrai²³ ?

Le gorille n'apporte pas le réconfort attendu à Yank, car ce dernier perçoit combien il reste marqué par une société dont il est pourtant exclu. Entouré de barreaux d'acier, produits emblématiques d'un univers où l'homme-machine ne sait construire que des prisons, Yank mesure une dernière fois sa solitude au

²² « Yank — [...] Qu'ils aillent se faire voir ! Ils se trompent de route... Toutes les vieilles conneries, baratin, armée et Armée du Salut. Rien dans le buffet ! » (p. 199) [« Yank. (...) *Aw, to hell wit' em! Dey're in de wrong pew—de same old bull—soap boxes and Salvation Army—no guts!* » (p. 250)].

²³ *Le Singe velu*, p. 201 [« Yank. (...) *She wasn't wise dat I was in a cage, too—worse'r'n yours—sure—a damn sight—'cause you got some chanct to bust loose—but me— (He grows confused) Aw, hell! It's all wrong, ain't it?* » (p. 252)].

moment de mourir. D'un point de vue symbolique, mais également sur le plan scénique, il se trouve dans une situation proche de celle présentée lors de la scène d'ouverture. Le doute subsiste en effet quant à son appartenance nouvelle, marquée par la réconciliation avec le monde naturel évoquée par Paddy, même si la prise de conscience de son aliénation constitue indéniablement un premier pas vers sa libération. Cependant, de la chaufferie à la cage, son affranchissement a des allures d'échec, sauf si l'on se place dans une perspective nietzschéenne²⁴, et si l'on considère que le parcours vers l'état de surhomme se résume à un affranchissement de l'emprise des machines, et consiste donc à redevenir humain.

Bien que fortement caractérisé en tant que personnage, Yank devient, au cours de la dernière scène, ce qu'il doit être véritablement : un miroir. Il renvoie au spectateur une image de lui-même, celle d'un individu mis en cage, inféodé à de fausses divinités modernes. En effet, même libéré de tout rapport direct avec la machine, l'homme demeure néanmoins prisonnier de barreaux d'acier, lesquels font écho au processus déshumanisant présenté au cours de la pièce. Tantôt anéanti dans sa substance, tantôt captif, l'homme paraît victime d'un destin tragique.

L'enjeu de la réflexion o'neillienne sur l'homme est fondamental, dans la mesure où l'*hamartia* de Yank²⁵, incarnation de l'homme moderne, présente un caractère social presque universel, puisque sous couvert de progrès représenté par un de ses fleurons maritimes, l'homme s'achemine inconsciemment vers sa propre destruction. Face au danger d'une soumission délétère à la machine, O'Neill met en avant la crise existentielle induite par la confusion des rapports sujet/objet, et montre combien l'être, réalité virtuelle en forme d'oxymore – « homme-déshumanisé » –, ne reflète qu'un anéantissement. Confronté à une dégénérescence potentielle, l'homme-machine se voit donc contraint de se redéfinir en tant qu'être afin, peut-être, de reconstruire un monde à visage humain où l'individu aura enfin la possibilité de s'épanouir, retrouvant l'unité que les marins ressentaient autrefois lorsqu'ils naviguaient sur des voiliers soumis aux forces de la nature.

24 Il semble nécessaire de le faire, si l'on prend en compte l'optimisme latent de la didascalie finale : « *And, perhaps, the Hairy Ape at last belongs* » (p. 254) [« Et le Singe velu, peut-être, est enfin dans le coup » (p. 204)]. Il ne faut, du reste, pas oublier la forte influence de la philosophie nietzschéenne sur la pensée d'Eugene O'Neill.

25 *Hamartia* est un terme aristotélicien ; il désigne la faute du héros tragique, qui provoque sa chute.

