



HAL
open science

Tous égaux devant la piste ? Organisation sociale et processus de nivellement sur les pistes de l'Ouest américain dans les années 1840-1850

Juliette Bourdin

► To cite this version:

Juliette Bourdin. Tous égaux devant la piste ? Organisation sociale et processus de nivellement sur les pistes de l'Ouest américain dans les années 1840-1850. *Revue historique*, 2021, n° 697 (1), pp.185-206. <10.3917/rhis.211.0185>. <hal-03489331>

HAL Id: hal-03489331

<https://hal.science/hal-03489331v1>

Submitted on 27 Jan 2026

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Tous égaux devant la piste ? Organisation sociale et processus de nivellement sur les pistes de l'Ouest américain dans les années 1840-1850

Juliette Bourdin

DANS **REVUE HISTORIQUE** 2021/1 n° 697, PAGES 185 À 206
ÉDITIONS **PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE**

ISSN 0035-3264

ISBN 9782130828433

DOI 10.3917/rhis.211.0185

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-historique-2021-1-page-185?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 Presses Universitaires de France.

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.

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.

***Tous égaux devant la piste ?
Organisation sociale et processus
de nivellement sur les pistes
de l'Ouest américain
dans les années 1840-1850***

Juliette BOURDIN

INTRODUCTION

Associées à l'aventure, voire à l'épopée, les pistes de l'Ouest ont alimenté tout un imaginaire et un folklore propres aux États-Unis. Si un large pan de la littérature sur l'Ouest américain a cherché à analyser cette dimension mythique, un autre courant s'est penché sur l'aspect pratique des pistes, soit la réalité au quotidien et l'expérience de la mobilité des pionniers¹. Cette migration, souvent associée au concept très idéologique de la « conquête de l'Ouest », est une forme particulière de circulation, à la fois exceptionnelle et régulière puisqu'elle eut lieu tous les ans pendant un peu moins de trois décennies, du début des années 1840 à la fin des années 1860. Il s'agissait

1. Sur l'histoire des pistes, voir en particulier les deux ouvrages du spécialiste Will Bagley, *So Rugged and Mountainous : Blazing the Trails to Oregon and California, 1840-1848*, Norman, University of Oklahoma Press, 2010, et *With Golden Visions Bright Before Them : Trails to the Mining West, 1849-1852*, Norman, University of Oklahoma Press, 2012 ; ainsi que John D. Unruh, *The Plains Across : The Overland Emigrants and the Trans-Mississippi West, 1840-60*, Urbana, University of Illinois Press, 1979.

d'une migration volontaire, provoquée principalement par l'attraction de l'Oregon et de la Californie, d'abord pour s'installer sur des terres considérées comme « libres », puis pour en extraire les richesses avec la découverte de l'or. On estime qu'environ 350 000 personnes auraient rejoint l'Ouest en empruntant ces pistes de 3 500 kilomètres (par voie terrestre, donc), la moitié d'entre elles ayant effectué le trajet entre 1849 et 1853 au moment de la ruée vers l'or².

Cette expérience exceptionnelle (dans tous les sens du terme) de la traversée du continent américain a bénéficié de l'apport non moins exceptionnel des très nombreux journaux ou carnets de voyage tenus par les émigrants pendant ce long périple : les fameux *emigrant diaries*³. À ces riches sources viennent s'ajouter un abondant courrier envoyé en route, ainsi que de pléthoriques mémoires et témoignages *a posteriori* (à utiliser toutefois avec précaution en raison de la mémoire parfois défaillante des « vieux » pionniers), ou encore la presse de l'époque. Ces foisonnantes sources primaires offrent au chercheur la possibilité de mieux appréhender l'expérience quotidienne de la mobilité, d'une part parce que les journaux sont suffisamment nombreux pour permettre d'affiner l'analyse, d'autre part parce que les mêmes pistes ont été empruntées sur plusieurs décennies, plus particulièrement de 1841 jusqu'à l'achèvement de la ligne de chemin de fer transcontinental en 1869. L'on peut ainsi se pencher sur les caractéristiques sociales de cette migration, en particulier dans les années 1840, au moment où les pistes de l'Oregon et de la Californie sont balisées progressivement, et au début des années 1850, avant que les conditions de voyage évoluent de façon significative grâce aux améliorations apportées aux pistes avec l'établissement de ponts, de ferries, de points de ravitaillement, etc.

Plusieurs questions se posent au sujet de la migration sur les pistes dans le cadre d'une approche sociale de la mobilité : Qui voulait et pouvait partir ? Quel était le prix à payer, au sens propre comme au sens figuré ? Comment s'organisait le voyage ? Retrouvait-on une hiérarchie sociale au cours de cette longue traversée ? Le voyage mettait-il tous les émigrants sur un pied d'égalité ?

Avant de plonger dans l'analyse, un rappel historiographique s'impose. Percues comme un symbole de la conquête de l'Ouest, les

2. Merrill Mattes, *The Great Platte River Road : The Covered Wagon Mainline via Fort Kearny to Fort Laramie*, Lincoln, Nebraska State Historical Society, 1969, p. 23.

3. L'histoire des pistes est en effet racontée à 90 % par ces carnets ou journaux tenus en route par les voyageurs. Il s'agit des sources les plus fiables, même si leur intérêt et leur utilité peuvent varier grandement d'un carnet à l'autre, certains fournissant une véritable mine d'informations, tandis que d'autres, extrêmement laconiques et parcellaires, n'offrent qu'un intérêt très relatif pour l'historien. Voir

pistes – qui couvrent un immense territoire, une longue période historique et une multiplicité de thématiques – font l’objet d’une vaste bibliographie, non seulement de sources primaires, mais aussi de sources secondaires qui montrent que les interprétations ont varié avec le temps⁴. D’abord, les années 1870-1880 sont caractérisées par les ouvrages de chroniqueurs tels que Hubert Howe Bancroft⁵ et, de façon générale, par une vision héroïque qui transforme d’emblée l’histoire des pionniers en légende – légende également entretenue par la publication des mémoires des pionniers eux-mêmes avant la disparition de leur génération. Ces témoignages nourrissent un mythe de l’Ouest déjà largement présent, d’où l’importance de « l’Ouest imaginaire » comme objet d’étude, avec notamment les travaux-phares de Henry Nash Smith⁶ ou de Richard Slotkin⁷. Puis, en 1893, trois ans après la fermeture officielle de la Frontière par le Bureau du recensement des États-Unis (U.S. Census Bureau), le jeune historien Frederick Jackson Turner développe sa « thèse de la Frontière » (*Frontier thesis*) pour expliquer que l’identité de la nation s’est forgée non pas tant en fonction de la question de l’esclavage ou de l’héritage britannique qu’avec la conquête de l’Ouest et l’esprit de la Frontière qui, selon lui, favorisait notamment la démocratie, l’égalité, l’optimisme, ou encore l’individualisme⁸. Même si cette théorie est l’objet d’intenses discussions dans les années 1930 puis dans les années 1950-1960, ce n’est qu’à partir des années 1970-1980 qu’un courant révisionniste (la *New Western History*) propose une nouvelle lecture de l’histoire de l’Ouest, en insistant notamment sur l’étude des Amérindiens,

notamment Dale Morgan, « The significance and value of the overland journal » [1962], *Overland Journal*, n° 2, 2013/31, p. 75-80.

4. Pour prendre la mesure de ce foisonnement de sources primaires et secondaires, il suffit de préciser que le recensement bibliographique établi en 2014 par Will Bagley au sujet des pistes de l’Oregon et de la Californie représente 370 pages très denses. Voir Will Bagley, *Across the Plains, Mountains, and Deserts: A Bibliography of the Oregon-California Trail, 1812-1912*, Salt Lake City, The Prairie Dog Press for the National Park Service, 2014.

5. Voir notamment Hubert Howe Bancroft, *History of California*, 7 vol., San Francisco, The History Company, 1886-1890.

6. Voir Henry Nash Smith, *Virgin Land: The American West as Symbol and Myth* (1950), Cambridge, Harvard University Press, 1970.

7. Voir la trilogie de Richard Slotkin consacrée au mythe de l’Ouest : *Regeneration through Violence: The Mythology of the American Frontier, 1600-1860*, Middletown, Wesleyan University Press, 1973; *The Fatal Environment: The Myth of the Frontier in the Age of Industrialization, 1800-1890*, Norman, University of Oklahoma Press, 1985; et *Gunfighter Nation: The Myth of the Frontier in Twentieth-Century America* (1992), Norman, University of Oklahoma Press, 1998.

8. Voir Frederick Jackson Turner, *The Frontier in American History*, New York, Holt, 1920, p. 1-38.

des minorités et des femmes, remettant ainsi en question – au moins en partie – la thèse de Turner, à l’instar de l’historienne révisionniste Patricia Nelson Limerick qui explique en 1987 :

La frontière de Turner était un processus et non pas un lieu. Lorsque la « civilisation » avait conquis la « nature sauvage » où que ce fût, le processus – ou l’attention de l’historien – passait à autre chose. En repensant l’histoire de l’Ouest, nous gagnons la liberté de penser l’Ouest comme un lieu⁹.

Pour ce qui est des pistes, l’étude des sources montre, selon nous, que les diverses interprétations ou approches historiques se révèlent complémentaires. Nous vérifierons donc si les émigrants étaient tous égaux devant la piste, notamment avant et pendant le périple. Pour cela, il convient de commencer par dresser un portrait des candidats à la migration, puis d’étudier l’organisation des convois au fil du chemin, et enfin d’examiner si l’expérience même de la piste et les conditions de voyage imposaient *de facto* une forme d’égalité entre les classes sociales mais aussi entre les sexes.

AVANT LE DÉPART : CANDIDATS AU VOYAGE ET PRÉPARATIFS

Le profil des émigrants

À ses débuts, la migration vers l’Ouest est une entreprise principalement familiale. En effet, de 1841 à 1848, soit avant la découverte de l’or, le convoi type est composé de familles, les femmes et les enfants représentant à peu près la moitié des émigrants sur les pistes. Il s’agit généralement d’Américains blancs, mais aussi d’immigrés d’Europe, en particulier les Irlandais et les Allemands qui sont nombreux ces années-là¹⁰. La plupart appartiennent au sens large à la « classe moyenne », puisque les plus aisés n’éprouvent généralement pas le besoin d’aller chercher une vie meilleure en terre largement inconnue, tandis que les ménages les plus pauvres ne peuvent financer une

9. « Turner’s frontier was a process, not a place. When “civilization” had conquered “savagery” at any one location, the process—and the historian’s attention—moved on. In rethinking Western history, we gain the freedom to think of the West as a place. » Patricia Nelson Limerick, *The Legacy of Conquest: The Unbroken Past of the American West*, New York, W. W. Norton & Company, 1987, p. 26. [Toutes les traductions sont de nous.]

10. Will Bagley, *So Rugged and Mountainous*, *op. cit.* (n. 1), p. 129.

pareille expédition qui exige suffisamment de moyens non seulement pour effectuer une traversée de quatre à six mois, mais aussi pour avoir le temps de s'installer comme fermiers ou commerçants l'année suivante¹¹. Dans une certaine mesure, l'émigration des années 1840 présente donc une certaine homogénéité avec la prédominance des familles blanches appartenant généralement aux classes moyennes¹².

Il existe toutefois quelques différences : ces émigrants peuvent être originaires de diverses régions des États-Unis ou d'autres pays, provenir aussi bien des villes que des campagnes et représenter divers corps de métier (employés, commerçants, fermiers, artisans, mais aussi médecins, avocats, etc.). Par ailleurs, on remarque des écarts parfois substantiels en termes de richesse et de biens. De même, les jeunes gens sans le sou peuvent proposer leurs services à des familles qui les embauchent pour conduire les attelages et leur permettent ainsi de rejoindre l'Oregon ou la Californie¹³.

Lorsque survient la ruée vers l'or, en 1849-1850, l'émigration change de nature : les hommes représentent soudain environ 90 % du « contingent » et organisent leurs convois le plus souvent dans leurs villes ou régions d'origine, tandis que les familles forment habituellement des caravanes à partir des principaux lieux de départ de la piste au bord du fleuve Missouri¹⁴. On voit ainsi sur le chemin un grand nombre de sociétés par actions (*joint-stock companies*) créées avec une participation égale de tous les membres qui s'attendent à faire fortune en Californie, ou simplement des convois composés d'hommes qui s'associent pour plus de sécurité et de confort pendant la traversée¹⁵. Un trait persistant, toutefois, est que ces « Argonautes », ainsi qu'ils étaient surnommés, sont eux aussi issus principalement de la classe moyenne¹⁶. Ces changements sont cependant de

11. Merrill Mattes, *The Great Platte River Road*, *op. cit.* (n. 2), p. 37-50 ; George R. Stewart, *The California Trail : An Epic with Many Heroes*, New York, McGraw-Hill, 1962, p. 106-126.

12. À noter que les émigrants sur les pistes comptent dans leurs rangs quelques Mexicains, des noirs libres ou esclaves, des métis, etc., mais ils demeurent d'assez rares exceptions.

13. Will Bagley, *So Rugged and Mountainous*, *op. cit.* (n. 1), p. 130, 404.

14. Johnny Faragher et Christine Stansell, « Women and their families on the overland trail to California and Oregon, 1842-1867 », *Feminist Studies*, n° 2/3, 1975/2, p. 150, 162.

15. Sur ces différents types d'organisation, voir John Phillip Reid, « Tied to the elephant: organization and obligation on the overland trail », *University of Puget Sound Law Review*, n° 1, 1977/1, p. 139-159. Voir aussi Hubert Howe Bancroft, *History of California*, San Francisco, The History Company, 1888, vol. VI, p. 144.

16. Voir l'ouvrage de Brian Roberts, *American Alchemy : The California Gold Rush and Middle-Class Culture*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2000.

courte durée puisque les familles représentent à nouveau la majorité des émigrants à partir de 1852¹⁷.

Même si la plupart des émigrants sont suffisamment prospères pour entreprendre le voyage, il existe néanmoins – outre les jeunes gens cités plus haut – des exemples d'individus trop pauvres pour s'offrir un chariot avec attelage. Il s'agit principalement d'hommes seuls qui tentent leur chance, coûte que coûte, lors de la ruée vers l'or en partant avec un simple sac à dos ou une brouette¹⁸, ou alors, plus tard, entre 1856 et 1860, de Mormons qui veulent rejoindre Salt Lake City et transportent leurs maigres effets dans une voiture à bras (les *Mormon handcart companies*).

Un voyage qui impose des préparatifs particuliers

Les carnets de voyage révèlent les périls réels, potentiels, mais aussi imaginés, de cette très longue traversée d'environ 3 500 kilomètres qui exige des préparatifs minutieux mais qui, les premiers temps, n'en demeure pas moins synonyme de saut dans l'inconnu. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si les villes à partir desquelles les émigrants entament leur périple sont appelées génériquement les *jumping-off places*, ce qui signifie « point de départ » mais aussi « tremplin » ou « saut », et suggère une entreprise potentiellement périlleuse¹⁹.

Tout d'abord, il est nécessaire que les convois partent le plus tôt possible, soit en avril ou en mai, le temps que l'herbe ait suffisamment poussé pour les bêtes, et qu'ils effectuent 25 à 30 kilomètres par jour afin d'arriver à bon port avant que les premières neiges ne bloquent les cols de la Sierra Nevada et des Cascades.

La composition et le chargement des chariots représentent un autre aspect matériel essentiel. Tout est une question d'équilibre : d'une part, il leur faut prévoir assez de vivres et de pièces de rechange pour un voyage qui peut durer jusqu'à six mois, voire plus en cas de retards ou d'incidents ; d'autre part, il est également essentiel d'éviter de surcharger les chariots pour ne pas épuiser les animaux de trait si les émigrants veulent parvenir sains et saufs à destination. Les premières années, l'absence de postes de ravitaillement le long des pistes fait de cet aspect organisationnel une question de vie ou de mort pour

17. Johnny Faragher et Christine Stansell, « Women and their families », art. cit. (n. 14), p. 150.

18. Will Bagley, *With Golden Visions*, op. cit. (n. 1), p. 259-263.

19. Sur l'organisation des convois, voir entre autres Merrill Mattes, *The Great Platte River Road*, op. cit. (n. 2), p. 32-37.

tous les émigrants, quelle que soit leur classe sociale. Or, dans la mesure où ils quittent les États-Unis pour aller s'installer en terre lointaine²⁰, ils ont tendance à vouloir emporter toute leur vie dans leurs bagages. Paradoxalement, les émigrants modestes, qui voyagent « léger » et ménagent donc leur attelage en ne prenant que le strict nécessaire, ont un avantage sur les familles plus aisées qui accablent d'emblée leurs pauvres bêtes de somme avec une cargaison excessive. La réalité, cependant, les rattrape bien vite, et les émigrants commencent à jeter le superflu dès les premiers jours de voyage – d'où le fait que les pistes sont non seulement ponctuées de tombes mais aussi jonchées d'une foulditude d'objets en tous genres²¹.

Outre cet aspect matériel, une autre question cruciale est celle de l'organisation des convois pour assurer la sécurité de tous : le territoire à parcourir est à la fois gigantesque et très hostile avec ses nombreux déserts et montagnes, ses fleuves à traverser, ses animaux sauvages, sans oublier, évidemment, ses tribus amérindiennes que craignent beaucoup d'émigrants. C'est là que se révèle particulièrement la dimension sociale de cette mobilité dans la mesure où les réponses des émigrants aux défis et aux dangers des pistes sont conditionnées par les caractéristiques de leur milieu. Or on observe qu'ils emportent également avec eux leurs institutions et leurs valeurs, soit une certaine vision de la société, notamment leur attachement à la démocratie.

L'ORGANISATION SOCIALE SUR LES PISTES

En s'organisant pour affronter les dangers de toutes sortes qui les attendent, les émigrants suivent l'idéologie politique dont ils ont été nourris et dont ils se font les fiers hérauts en ces contrées sauvages. Héritée de la Révolution américaine (1765-1783) et de l'adoption de la Constitution (1787), cette idéologie se caractérise par le républicanisme, la démocratie et le principe d'égalité devant la loi, ainsi que par la croyance en certaines valeurs telles que la liberté, les droits individuels et le rejet d'une classe dominante (monarchie, aristocratie, etc.). Dans les années 1840 prévaut en outre la plus grande démocratisation du pays – l'un des symboles de l'ère jacksonienne –, soit le suffrage universel pour tous les hommes (blancs) sans distinction de

20. Les pionniers américains sont alors considérés comme des émigrants puisque la Californie est mexicaine jusqu'en 1848.

21. Merrill Mattes, *The Great Platte River Road, op. cit.* (n. 2), p. 50-52.

classe ou de richesse²². Ainsi, dès les premiers temps de la migration vers l'Ouest, en franchissant le fleuve Missouri, les Américains emmènent avec eux tant les valeurs et l'idéologie politique des États-Unis que l'esprit de la démocratie jacksonienne qui donne voix au chapitre au *common man*, c'est-à-dire à « l'homme du peuple »²³. On en voit la manifestation concrète sur les pistes de l'Ouest.

Les convois comme micro-sociétés démocratiques mobiles ?

Dans les villes de départ ou sur les premiers kilomètres du parcours, les émigrants forment des convois qui regroupent en moyenne une centaine de chariots, donc plusieurs centaines de personnes qui élisent d'emblée un « capitaine » ou un « président » chargé de gérer la communauté sur la piste. Celui-ci doit représenter la loi, inspirer le respect et se faire obéir, décider l'emploi du temps de la journée et le lieu de campement du soir, assurer la sécurité de tous, etc. L'élection s'effectue de façon démocratique avec la participation de tous les chefs de famille, de sorte que l'on peut parler de démocratie directe. De nombreux carnets de voyage mentionnent, succinctement ou avec force détails, l'élection du capitaine, ainsi que l'organisation de tours de garde pour veiller la nuit, ou encore le roulement sur la piste pour que ce ne soient pas toujours les mêmes qui – littéralement – mangent la poussière. En outre, on note qu'à l'exception du capitaine, dont l'autorité, cependant, est parfois très relative, et de la formation occasionnelle de comités²⁴, il n'y a généralement pas de hiérarchie au sein des convois : tous doivent participer de la même façon à l'organisation et à la vie du groupe, sans distinction de classe ou de richesse. Autrement dit, chaque caravane représente une véritable microsociété mobile, une sorte de « village en mouvement » (*rolling village*²⁵) composé de citoyens avertis et très attachés à l'esprit démocratique et au principe d'égalité tels qu'on les retrouve dans la déclaration d'Indépendance de 1776, parfois citée à la lettre par certains émi-

22. Rappelons qu'entre la Révolution américaine et les années 1820, le droit de vote était conditionné par la propriété et par l'imposition, ce qui excluait de larges pans de la société de l'expression démocratique.

23. Will Bagley, *So Rugged and Mountainous*, *op. cit.* (n. 1), p. 268.

24. Sur l'élection d'un capitaine et la formation de comités, voir par exemple Edwin Bryant, *What I saw in California* [1848], New York, D. Appleton & Co., 1849, p. 30-31 ; Carlisle S. Abbott, *Recollections of a California Pioneer*, New York, Neale Pub. Co., 1917, p. 19-20.

25. Will Bagley, *So Rugged and Mountainous*, *op. cit.* (n. 1), p. 329.

grants²⁶, mais aussi au principe d'autonomie et de responsabilité individuelle – la notion de *self-reliance* – très ancrée chez les Américains, et ce dès l'époque coloniale.

Conscients qu'ils se lancent en territoire inconnu et sauvage, dans cette *wilderness* associée à l'Indien, les émigrants se font donc un devoir non seulement d'élire un capitaine, mais aussi d'adopter des lois communes – en établissant par exemple une constitution, un contrat ou une charte²⁷ – qui leur permettront de conserver les règles de société et même de faire avancer la « civilisation » à mesure de leur propre progression, ce qui n'est pas sans rappeler les Pères pèlerins qui rédigeaient en 1620 leur célèbre *Mayflower Compact* avant de débarquer sur les côtes du Nouveau Monde. La démocratie jacksonienne est en effet également synonyme de croyance en la « Destinée Manifeste » des États-Unis d'aller conquérir les terres soi-disant « vierges » jusqu'au Pacifique²⁸.

Émigrant de 1846 et fin observateur de la vie sur la piste, Edwin Bryant publie deux ans plus tard son journal, connu sous le titre *What I Saw in California*. En chemin, Bryant a pris le temps de relater en détail les réunions, débats et élections qui ont lieu sur la piste, en particulier au début du voyage, faisant part du souci qu'ont les émigrants de former une sorte de gouvernement pour leur société mobile :

Je décris toutes ces questions avec une certaine minutie parce qu'elles illustrent la vie des émigrants sur la route du Pacifique, où aucune loi ne prévaut sauf celle émanant de leur volonté. Notre peuple est cependant si profondément imprégné de principes républicains conservateurs, et si habitué à l'ordre et aux règles de la bienséance, qu'avec une bonne entente, une majorité se trouvera toujours du côté du droit et opposée à la désorganisation. « Notre glorieuse constitution » est leur devise et leur modèle, et ils n'autoriseront rien qui puisse déroger aux principes de la Constitution et de la justice américaines²⁹.

26. Voir par exemple le « contrat » (*compact*) signé par de futurs émigrants originaires de l'Iowa, cité par Fred W. Lorch, « Iowa and the California gold rush of 1849 », *Iowa Journal of History*, n° 30, 1932/3, p. 343.

27. David Rich Lewis note que 88 % des carnets de voyage des Argonautes mentionnent l'organisation de compagnies ou l'adoption de constitutions. David Rich Lewis, « Argonauts and the overland trail experience : method and theory », *The Western Historical Quarterly*, n°16, 1985/3, p.303.

28. Sur le concept de « destinée manifeste », voir l'étude classique de Frederick Merk et Lois Bannister Merk, *Manifest Destiny and Mission in American History : A Reinterpretation*, New York, Knopf, 1963.

29. « These matters I describe with some minuteness, because they illustrate emigrant life while on the road to the Pacific, where no law prevails except their will. So thoroughly, however, are our people imbued with conservative republican principles, and so accustomed are they to order and propriety of deportment, that with a fair understanding, a majority will always be found on the side of right, and opposed

La même attitude se retrouve chez les émigrants de la ruée vers l'or qui s'organisent soigneusement, voire excessivement, telle la compagnie à laquelle appartient James Tate, en 1849, qui est composée de 58 hommes et compte au début du voyage un président avec des pouvoirs militaires, un président du conseil judiciaire, des vice-présidents, lieutenants, sergents et un corps législatif. Ce n'est d'ailleurs pas la seule compagnie à adopter une organisation et des règles quasi militaires³⁰. Toutefois, le profond attachement à l'expression démocratique et aux valeurs de liberté et d'égalité conduisent les « quarante-neuvards » (*Forty-Niners*) à se rebeller contre les « officiers » et « généraux » qui imposent une hiérarchie et des privilèges contraires à l'esprit démocratique des Américains en général et de ces émigrants en particulier³¹. Ces derniers s'associent, certes, par intérêt et par commodité, mais ils n'en demeurent pas moins, intrinsèquement, leur « propre patron », une petite entreprise à eux seuls³².

Les historiens qui se sont penchés sur l'étude des pistes soulignent à juste titre ce mélange étonnant de collectivisme et d'individualisme, comme le constate David Morris Potter au sujet des *joint-stock companies* de la ruée vers l'or³³. Dans la même veine, David Rich Lewis indique que cette communauté représentait « un compromis entre, d'une part, les idéaux de l'individualisme sans limites et de l'intérêt personnel et, d'autre part, ceux des classes moyennes du bien social et communautaire » ; il s'agissait donc d'une « communauté à responsabilité limitée » qui, du fait même d'être fondée sur une « association volontaire », rendait la mobilité en son sein encore plus fluide³⁴. George R. Stewart rappelle que ce mélange d'individualisme et de collectivisme était justement ce qui caractérisait la « démocratie de la Fron-

to disorganization. "Our glorious constitution," is their motto and their model, and they will sanction nothing in derogation of the principles of the American constitution and American justice », Edwin Bryant, *What I Saw in California*, *op. cit.* (n. 24), p. 61-62.

30. Merrill Mattes, *The Great Platte River Road*, *op. cit.* (n. 2), p. 34-35.

31. Will Bagley, *With Golden Visions*, *op. cit.* (n. 1), p. 30.

32. Toutefois, poursuivre la route sans capitaine pouvait se révéler encore plus fâcheux qu'obéir à un chef contesté dans ses choix. Voir par exemple le journal tenu par Lucena Parsons en 1850-1851, reproduit dans Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women : Diaries & Letters from the Western Trails, 1850*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1996, vol. II, p. 286.

33. Voir l'introduction de Potter dans Wakeman Bryarly, *Trail to California: The Overland Journal of Vincent Geiger and Wakeman Bryarly [1859]*, éd. David Morris Potter, New Haven, Yale University Press, 1945, p. 12-15.

34. « [A] compromise between the ideals of unrestrained individualism and individual self-interest and the native middle-class ideals of social and communal good. » David Rich Lewis, « Argonauts and the overland trail experience », *art. cit.* (n. 27), p. 304.

rière » (*Frontier democracy*)³⁵. Quant au grand spécialiste Merrill Mattes, il conclut que « la tradition américaine d'indépendance [*self-reliance*] et d'individualisme farouche ne s'est jamais exprimée de façon plus radicale que sur les pistes de l'Ouest »³⁶.

Les limites à la reproduction des normes sociales

Malgré ce bel esprit démocratique et ces nobles constitutions qui semblaient imposer, *de facto*, le principe d'égalité devant la loi, le fait est que plus les convois s'éloignaient de la « civilisation », plus les émigrants prenaient des libertés avec les règles votées par le groupe, d'autant plus que les constitutions et autres contrats signés par les émigrants n'étaient pas juridiquement exécutoires : ils ne pouvaient avoir *force de loi* sur des pistes qui étaient elles-mêmes en-dehors de toute juridiction³⁷. La plupart des constitutions et règlements très compliqués ou simplement ambitieux (tel que respecter le jour du Seigneur, ne pas boire d'alcool, ne pas jouer à des jeux d'argent, obéir aux ordres, etc.) étaient, comme le souligne Will Bagley, bien plus faciles à élaborer qu'à appliquer³⁸.

En outre, le « caractère américain » s'exprimait rapidement par les dissensions et par un esprit libertaire qui émancipait de nombreux émigrants³⁹. Après la division de la caravane dont il avait été élu capitaine en 1842, Lansford W. Hastings constata que « tous semblaient résolus à gouverner, mais pas à être gouvernés »⁴⁰. Pareillement, s'il saluait l'esprit démocratique et l'attachement aux valeurs républicaines de ses compatriotes, Edwin Bryant notait également la prédisposition des émigrants à se quereller et à se diviser, et ce même entre associés⁴¹. Il n'était pas rare non plus de voir les jeunes gens

35. George R. Stewart, *The California Trail*, *op. cit.* (n. 11), p. 11.

36. « The American tradition of self-reliance and rugged individualism was never displayed more dramatically than westward along the Great Platte River Road. » Merrill Mattes, *The Great Platte River Road*, *op. cit.* (n. 2), p. 36.

37. Ainsi que le rappelle John Phillip Reid, les contrats « transcontinentaux » n'étaient pas établis parce que les émigrants croyaient qu'ils seraient exécutoires, mais parce qu'ils pensaient qu'ils seraient honorés. John Phillip Reid, « Tied to the elephant », art. cit. (n. 15), p. 141-142.

38. Will Bagley, *With Golden Visions*, *op. cit.* (n. 1), p. 30.

39. David Rich Lewis, « Argonauts and the overland trail experience », art. cit. (n. 27), p. 303.

40. « All appeared to be determined to govern, but not to be governed. » Lansford W. Hastings, *Emigrants' Guide, to Oregon and California*, Cincinnati, G. Concklin, 1845, p. 6.

41. Bryant décrit notamment la dispute qui éclata entre deux associés dont l'un possédait le charriot et l'autre, l'attelage. Voir Edwin Bryant, *What I Saw in California*, *op. cit.* (n. 24), p. 50, 68-69. Sur ces dissensions habituelles, voir également Bernard

embauchés comme conducteurs d'attelage abandonner leur « patron » et continuer seuls leur chemin⁴².

Ce qui était déjà manifeste dans les années 1840 se vérifie encore plus avec la ruée vers l'or, comme en témoigne Carlisle Abbott, émigrant en 1850 :

Avec la présence modératrice des amis et de la société, les hommes se comportent plutôt bien, mais loin de cette influence, s'ils ont l'esprit de contradiction, il est inévitable que l'insatisfaction et les récriminations finissent par s'exprimer au grand jour⁴³.

Il semble que l'immersion dans cette « nature sauvage » modifiait en profondeur le comportement des hommes⁴⁴. Lorsqu'à partir de 1849 le gouvernement décida d'envoyer des soldats pour protéger les émigrants sur les pistes, force fut de constater que la tendance à la désertion était endémique. Pire encore, les déserteurs étaient souvent enclins à s'en prendre aux émigrants sans défense qu'ils étaient censés protéger⁴⁵ !

Ainsi, la majorité des convois se divisaient au fur et à mesure, se recomposaient parfois pour mieux se scinder ensuite. Car outre cet esprit d'indépendance, le pragmatisme l'emportait aussi : une fois sur la piste, la plupart des émigrants constataient combien les grandes caravanes étaient incommodes, voire dangereuses, entre autres parce que l'herbe pouvait venir à manquer en présence de trop nombreuses bêtes. De surcroît, lorsque les émigrants constataient que la « peur de l'Indien » était bien plus un fantasme qu'une réalité, le plus gros frein aux divisions était levé – sauf dans certaines régions, tel le Grand Bassin, où les relations entre émigrants et tribus indiennes étaient particulièrement tendues⁴⁶. Bref, cette *self-reliance* et ce pragmatisme étaient véritablement des facteurs de succès pour une telle entreprise.

Ces perpétuelles divisions et ce manque de cohésion du groupe expliquent en partie pourquoi la justice était difficilement administrée sur les pistes, et ce quel que soit l'attachement de ces pionniers à la

J. Reid, *Overland to California with the Pioneer Line: The Gold Rush Diary of Bernard J. Reid* [1849], éd. Mary McDougall Gordon, Urbana, University of Illinois Press, 1987, p. 116-117.

42. Hubert Howe Bancroft, *History of California*, *op. cit.* (n. 15), vol. VI, p. 148.

43. « Under the restraint of friends and society, men behave fairly well, but away from that influence, if there is any cussedness in them, it is bound to come to the surface. » Carlisle S. Abbott, *Recollections of a California Pioneer*, *op. cit.* (n. 24), p. 39.

44. Voir par exemple William Lewis Manly, *Death Valley in '49*, San José, Pacific Tree and Vine, 1894, p. 103.

45. Will Bagley, *With Golden Visions*, *op. cit.* (n. 1), p. 84-85.

46. Sur les préjugés et la réalité des contacts entre émigrants et Indiens, voir Will Bagley, *So Rugged and Mountainous*, *op. cit.* (n. 1), p. 42-44, 347-355.

justice et à l'égalité devant la loi. Il ne pouvait s'agir, en outre, que d'une « justice de la Frontière » (*Frontier justice*), autrement dit de vigilantisme en l'absence d'une véritable juridiction et d'un cadre légal reconnu par l'État. Les crimes graves ou violents (meurtres, vols, etc.) demeuraient relativement rares lorsque l'émigration était encore faible et de nature familiale, tandis qu'ils furent plus fréquents lorsqu'elle devint essentiellement masculine et motivée par l'appât du gain. Cette hausse s'explique par les chiffres : si l'on dénombrait environ 1 700 émigrants en 1848, on en comptait plus de 25 000 l'année suivante⁴⁷ ! Pourtant, même lors de la ruée vers l'or, les forfaits les plus graves étaient assez peu nombreux, et les émigrants, même en ayant la preuve de la perpétration d'un crime, formaient rarement des cours de justice improvisées aptes à rendre un verdict. Dans la majorité des cas, la décision la plus simple et la plus pragmatique consistait à bannir l'auteur du délit, ce qui s'apparentait, notamment les premiers temps de la migration, à une quasi-condamnation à mort. Il faut dire qu'un procès en bonne et due forme aurait exigé nécessairement du temps, ce qui, bien souvent, manquait aux émigrants qui ne souhaitaient aucunement s'attarder en chemin⁴⁸. Si l'on recense quelques cas où les émigrants rendirent un jugement expéditif et exécutèrent des assassins sur-le-champ, à la suite d'un semblant de procès ou pas, on peut cependant s'interroger, à l'instar de Merrill Mattes, sur la nature de ce type de justice intrinsèquement expéditive : en pleine nature sauvage et, surtout, en-dehors de toute juridiction, s'agissait-il d'une extension de la justice anglo-saxonne ou, purement et simplement, de lynchage⁴⁹ ?

TOUS (ET TOUTES ?) « ÉGAUX » : LE NIVELLEMENT IMPOSÉ PAR LES CONDITIONS DE VOYAGE

Plus encore que l'esprit démocratique, l'adoption de règles ou la volonté de suivre les principes de liberté et d'équité, il semble que ce soit la piste elle-même qui représentait, *de facto*, la plus grande force

47. John D. Unruh, *The Plains Across*, *op. cit.* (n. 1), p. 119-120.

48. Sur les crimes commis sur les pistes, voir notamment John Phillip Reid, *Policing the Elephant: Crime, Punishment, and Social Behavior on the Overland Trail*, San Marino, The Huntington Library, 1997 ; David J. Langum, « Pioneer justice on the overland trails », *The Western Historical Quarterly*, n° 4, 1974/5, p. 421-439 ; et Robert L. Munkres, « Crime on the trails », *Overland Journal*, n° 3, 1994/12, p. 29-34.

49. Merrill Mattes, *The Great Platte River Road*, *op. cit.* (n. 2), p. 79.

« égalitariste » sur l'ensemble des émigrants. Au fil de ce voyage éprouvant dans des contrées hostiles, l'adage « nécessité fait loi » s'appliquait plus que jamais.

Égalité entre classes sociales ?

On observe que les pistes permettaient l'expression d'une vraie démocratie (*true democracy*, au sens de démocratie directe) où, en outre, les différences sociales avaient tendance à se fondre ou à s'estomper en étant soumises aux rigueurs de ce voyage au long cours⁵⁰. En effet, les pistes de l'Oregon et de la Californie présentent des contraintes géographiques et physiques très particulières et extrêmement rudes qui, de fait, représentent un critère d'égalité pour tous les émigrants. Une fois plongés au milieu d'une nature sauvage et souvent périlleuse, les émigrants aisés ne peuvent être sauvés par leur richesse, et dès lors que l'on en est réduit à une lutte pour la survie, les différences sociales ne pèsent plus bien lourd dans la balance. L'ultime critère d'égalité est évidemment la mort qui, sur les pistes, peut frapper sans crier gare. Le taux de mortalité est difficile à évaluer précisément puisque les spécialistes estiment que 10 000 à 30 000 voyageurs auraient succombé en chemin⁵¹. Les décès sont provoqués dans leur immense majorité (90 %) par les maladies et épidémies : la diphtérie décime les enfants, le choléra aurait emporté 5 000 émigrants entre 1850 et 1852⁵². Les ravages sont d'autant plus importants sur les pistes qu'il est alors quasiment impossible de résister aux maladies dans des conditions de voyage aussi précaires.

« Death is the great leveler » dit le proverbe anglais, et les pistes de l'Ouest semblent promptes à rappeler aux émigrants qu'ils sont effectivement tous égaux devant la mort. Car s'ils prennent le temps d'enterrer leurs défunts et de respecter le rituel funéraire au début du voyage⁵³, à mesure que s'écoulent les semaines, puis les mois, l'impérative nécessité de ne pas s'attarder en chemin change la

50. *Ibid.* p. 66.

51. Richard L. Rieck, « A geography of death on the Oregon-California trail, 1840-1860 », *Overland Journal*, n° 1, 1991/9, p. 13-14.

52. Hubert Howe Bancroft, *History of California*, *op. cit.* (n. 15), vol. VI, p. 149.

53. On peut citer l'exemple de la grand-mère Sarah Keyes qui fut enterrée et honorée avec le plus grand soin à Alcove Springs (Kansas) en 1846. Voir la description donnée par sa petite-fille Virginia E. B. Reed, « Letter to her cousin, 12 July 1846 », in Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women, Diaries & Letters from the Western Trails, 1840-1849*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1995, vol. I, p. 72-73.

donne : cela devient pour tous une question de survie. Ainsi, de plus en plus fréquemment, les morts sont enterrés à la va-vite, parfois avec une « hâte indécente »⁵⁴. Parmi les nombreux témoignages, on peut citer celui de l'émigrante Helen Carpenter qui rapporte que ce processus de déshumanisation finissait par les « déposséder de tout sentiment »⁵⁵.

Les accidents sont également fréquents et, en l'absence des soins nécessaires, peuvent emporter les émigrants en quelques jours. À l'instar des maladies, ces accidents frappent aussi sans distinction. Les quatre causes principales d'accident, qui finissaient souvent par la mort de la victime, étaient par ordre d'importance : les armes (plus précisément les coups de feu accidentels), les noyades, les roues des chariots qui broient les victimes (souvent des enfants), et les blessures provoquées par les animaux domestiques, qui se révèlent bien plus dangereux que les animaux sauvages. Quant aux Indiens, contrairement au message véhiculé à l'envi par Hollywood, ils ne sont pas le principal danger sur les pistes⁵⁶. Ainsi, entre les maladies et les accidents de nature diverse, la piste semblait se transformer en un cimetière sans fin avec ses nombreuses tombes qui jalonnent tout le parcours, au point que certains émigrants prennent l'habitude d'en recenser le nombre quotidiennement dans leurs journaux⁵⁷.

Un aspect peu ragoûtant de la piste était d'ailleurs la profanation des tombes par les animaux sauvages, mais aussi par les Amérindiens ou par certains émigrants qui savaient que de fausses tombes étaient parfois improvisées pour y cacher des biens, de sorte que les convois qui suivaient avaient droit à un spectacle sordide, surtout lorsque la profanation était le fait des animaux qui éparpillaient les restes⁵⁸. En 1853, Agnes Stewart écrivait dans son journal : « Cela semble un destin terrible, mais qu'est-ce que ça change ? On ne ressent plus rien

54. Merrill Mattes, *The Great Platte River Road*, *op. cit.* (n. 2), p. 87.

55. Helen Carpenter, « A trip across the plains in an Ox Wagon » [1857], in Sandra L. Myres (éd.), *Ho for California! Women's Overland Diaries from the Huntington Library*, San Marino, The Huntington Library, 1980, p. 127.

56. Phénomène secondaire et mineur, les attaques ou échauffourées entre émigrants et Amérindiens ne représentent qu'une part très marginale des décès : entre 1840 et 1860, Unruh recense la mort de 362 Américains et de 426 Amérindiens lors de ces rencontres brutales. John D. Unruh, *The Plains Across*, *op. cit.* (n. 1), p. 185.

57. Voir par exemple J. Goldsborough Bruff, *Gold Rush: Journals, Drawings, and Other Papers of J. Goldsborough Bruff, Captain, Washington City and California Mining Association, April 2, 1849–July 20, 1851*, éd. Georgia W. Read et Ruth Gaines, New York, Columbia University Press, 1949.

58. Voir par exemple le journal tenu par Lucena Parsons en 1850-1851, reproduit dans Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women*, *op. cit.* (n. 32), 1996, vol. II, p. 250, 264.

après que l'âme s'est envolée. Je préférerais ne pas être inhumée du tout plutôt qu'être déterrée ainsi⁵⁹. »

La piste génère donc un nivellement général dont on trouve une manifestation également dans l'apparence des voyageurs qui, eux-mêmes, ne manquent pas de le noter dans leurs journaux. Alonzo Delano emprunte l'expression métaphorique anglaise *the great unwashed*, qui désigne avec humour la « populace », pour se référer à l'émigration de 1849 qu'il décrit comme *the great unwashed and unshaved* (autrement dit, « la populace sale et hirsute »)⁶⁰. L'année suivante, Henry Coke écrit que, sur 20 000 hommes, pas un seul ne se débarbouille la figure ne serait-ce qu'une fois par mois, concluant que « les apparences ne sont pas un problème sur la piste »⁶¹.

Les conditions de voyage à la fois rudes et précaires opèrent donc un nivellement des classes sociales qui, déjà dans l'ensemble assez peu marquées, ont tendance à se fondre encore plus. Autrement dit, les pistes offrent un exemple où l'égalité est imposée par la précarité. Et c'est donc ce *processus* – une sorte d'expérience de la Frontière en version accélérée – qui paraît accréditer la thèse de Turner.

Égalité entre les sexes ?

Mais ce nivellement ordonné par la piste ne concernait pas que les classes sociales. En effet, les conditions de voyage exerçaient également une forte pression sur l'institution familiale et sur l'attribution des rôles au sein de la famille, au point que la traditionnelle division du travail entre hommes et femmes au XIX^e siècle était généralement respectée les premiers temps, mais s'effritait ensuite au fil des semaines⁶².

Il faut cependant noter d'emblée qu'il n'existe pas vraiment de profil classique ou de situation type qui s'appliquerait à l'ensemble de

59. « It seems a dreadful fate, but what is the difference? One cannot feel after the spirit is flown. I would as soon not be buried at all as to be dug out of my grave. » Agnes Stewart, « The journey to Oregon – a pioneer girl's diary » [1853], *Oregon Historical Quarterly*, n° 1, 1928/29, p. 83.

60. Alonzo Delano, *Life on the Plains and among the Diggings*, Auburn, Miller, Orton & Mulligan, 1854, p. 77. Voir également Bernard J. Reid, *Overland to California with the Pioneer Line*, *op. cit.* (n. 41), p. 115.

61. « As to the appearances, they are no object whatever here. » Henry J. Coke, *A Ride over the Rocky Mountains to Oregon and California* [1850], Londres, Richard Bentley, 1852, p. 164.

62. Cette porosité finissait parfois par devenir une source de tensions et de disputes dans certains ménages. Voir notamment Johnny Faragher et Christine Stansell, « Women and their families », *art. cit.* (n. 14), p. 151, 154-157.

la gente féminine sur les pistes. L'étude des émigrantes a d'ailleurs donné lieu à des interprétations variées, car si certains considèrent l'Ouest et les pistes comme un environnement propice à l'égalitarisme tant pour les hommes que pour les femmes, d'autres observateurs, notamment parmi les tenants de la *New Western History*, insistent sur le caractère kaléidoscopique des émigrantes et sur la nécessité de prendre en compte des facteurs comme l'ethnicité, la race et la classe sociale pour mieux saisir les nuances et la signification de cette expérience féminine⁶³.

Néanmoins, de façon générale, on observe que la vie des femmes était alors influencée par deux modèles particuliers qui façonnaient les mentalités et les conventions sociales. D'une part, à l'époque, tant en Grande-Bretagne qu'aux États-Unis, la société victorienne portait au pinacle l'idéal de « vraie féminité » (*True Womanhood*), appelé également le « culte de la vie de famille » (*Cult of Domesticity*), dont les quatre vertus cardinales étaient la piété, la pureté, la vie de famille et la soumission⁶⁴. Certaines femmes ne voyaient donc pas d'un bon œil, voire vivaient douloureusement, le nivellement dicté par les pistes qui allait à l'encontre de ce que la société victorienne recommandait pour le « beau sexe » en termes de bienséance⁶⁵. Cependant, même si ces valeurs victorienes s'étaient diffusées à de larges pans de la société, les représentantes de cet idéal ne formaient qu'une minorité parmi les émigrantes. En effet, d'autre part, le second modèle était tout simplement celui de la Frontière, et nombre de ces voyageuses avaient déjà l'expérience d'une division du travail un peu moins rigide et cloisonnée que dans l'est du pays ou dans les villes, tout simplement parce que la vie rurale dans des zones peu peuplées, voire sauvages, pouvait exiger la participation des femmes à des tâches traditionnellement masculines. Cela se ressentait dans leur façon d'être par un tempérament plus entreprenant. Les journaux de certaines femmes de la Frontière témoignent de cette plus grande affirmation de soi dans la prise de décision au sein du foyer⁶⁶.

63. Pour une synthèse de la littérature sur le sujet, voir entre autres l'introduction d'Anne M. Butler dans Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women*, *op. cit.* (n. 53), 1995, vol. I, p. 1-8.

64. Voir l'étude pionnière de Barbara Welter, « The cult of true womanhood, 1820-1860 », *American Quarterly*, n° 2, 1966/18, p. 151-174. Voir également Sandra L. Myres, *Westering Women and the Frontier Experience, 1800-1915*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1982, p. 6-7.

65. Johnny Faragher et Christine Stansell, « Women and their families », art. cit. (n. 14), p. 161-162.

66. Voir l'exemple remarquable de Keturah Belknap, dont le journal offre le portrait d'une femme à la forte personnalité qui prenait part aux décisions au sein du ménage. Keturah Belknap, « The Commentaries of Keturah Belknap, 1839-

Sarah J. Cummins, une émigrante de 1845, raconte dans ses mémoires que les forces de l'environnement mettaient tout le monde sur un pied d'égalité⁶⁷, et les difficultés des pistes semblaient effectivement offrir les conditions pour une avancée vers une plus grande « égalité » entre les sexes. Au fur et à mesure, les femmes étaient obligées de sortir de leur sphère traditionnelle (préparer les repas, s'occuper de la lessive et du nettoyage, prendre soin des enfants, etc.) pour se charger de certaines tâches généralement dévolues aux hommes : conduire l'attelage, réparer ce qui doit l'être (surtout les chariots), ou encore monter la garde la nuit le fusil à la main⁶⁸. En revanche, cette forme d'« égalitarisme » imposé par les conditions de voyage était généralement à sens unique : les femmes devaient effectuer des tâches réservées aux hommes, tandis que l'inverse se vérifiait beaucoup plus rarement⁶⁹. Exemple révélateur, lors de la ruée vers l'or, les hommes (qui, rappelons-le, représentaient environ 90 % des émigrants) étaient peu enclins à effectuer des tâches féminines, au point que les plus réticents préféraient embaucher un cuisinier pour le voyage⁷⁰. Néanmoins, même pendant les années 1849-1850 marquées par une migration essentiellement masculine, on trouve dans certains journaux de femmes la description occasionnelle d'hommes participant aux tâches « ménagères »⁷¹.

La réponse des femmes aux impératifs de la vie sur la piste n'était pas uniforme. Par exemple, si certaines *ladies* se montraient initiale-

1848 », in Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women, op. cit.* (n. 53), 1995, vol. I, p. 194-229 (notamment p. 228). De même, le journal de Lucena Parsons (1850-1851) révèle qu'elle participait pleinement à la gestion du ménage et du voyage et que, à peine arrivée en Californie, elle fut prise par la fièvre de l'or et se lança dans l'orpaillage avec autant d'ardeur que son mari, voir Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women, op. cit.* (n. 32), 1996, vol. II, p. 290-291.

67. Sarah J. Cummins, *Autobiography and Reminiscences of Sarah J. Cummins*, La Grande, La Grande Printing Co., ca. 1914, p. 26.

68. On en trouve de nombreux exemples dans les journaux et lettres de femmes reproduits dans les 11 volumes édités par Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women : Diaries & Letters from the Western Trails, 1840-1890*, 11 vol., Lincoln, University of Nebraska Press, 1995-2000.

69. Seulement dans des conditions extrêmes (la mère malade ou décédée) les hommes se voyaient-ils forcés d'effectuer ces tâches de manière non pas occasionnelle mais systématique. Voir Johnny Faragher et Christine Stansell, « Women and their families », art. cit. (n. 14), p. 155.

70. Voir David Rich Lewis, « Argonauts and the overland trail experience », art. cit. (n. 27), p. 290.

71. Voir par exemple Margaret A. Frink, « Adventures of a Party of Gold-seekers » [1850], in Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women, op. cit.* (n. 32), 1996, vol. II, p. 99, 123. Voir également Sarah Davis, « Diary from Missouri to California, 1850 », *ibidem*, p. 186.

ment peu disposées, voire absolument opposées à l'idée de ramasser du « bois de vache » (la très commode bouse de bison) pour faire du feu en l'absence de petit bois dans les environs⁷², les femmes de la Frontière étaient pour la plupart, au contraire, non pas horrifiées mais soulagées que cette alternative leur permette de préparer les repas⁷³. On remarque surtout une plus grande soif d'émancipation dans les témoignages des jeunes filles ou jeunes femmes – émancipation que les pistes de l'Ouest, tel un vaste terrain de jeu, semblaient favoriser naturellement. En 1846, l'adolescente Virginia Reed est libre de monter son poney et de galoper à travers les plaines⁷⁴. En 1851, Harriet Talcott Buckingham, dix-neuf ans, goûte aux joies du camping sous des tentes indiennes et écrit qu'« il est agréable d'être libérée des règles contraignantes de la bienséance »⁷⁵. En 1852, Mary Ellen Todd, également adolescente, s'élance sur les pistes avec sa famille et racontera plus tard avoir passé tout le périple à essayer d'apprendre auprès de son père à manier le fouet :

Nous avons essayé encore et encore jusqu'à ce que je réussisse plutôt bien. Comme mon cœur a bondi quelques jours plus tard quand j'ai surpris père dire à mère : « Sais-tu que Mary Ellen commence à bien manier le fouet ? » Et comme mon cœur s'est brisé aussitôt quand mère a répondu : « Je crains que ce ne soit pas quelque chose de très distingué pour une jeune fille. » Après cela, alors que je ressentais une joie secrète à être capable de posséder un pouvoir qui mettait les choses en mouvement, j'éprouvais aussi un sentiment de honte vis-à-vis de ce nouvel accomplissement⁷⁶.

72. Sur cette forte réticence des femmes à ramasser les bouses de bison, voir par exemple le témoignage d'un émigrant de 1851, Charles Howard Crawford, *Scenes of Earlier Days: In Crossing the Plains to Oregon, and Experiences of Western Life*, Petaluma, J. T. Studdert, Book and Job Printer, 1898, p. 8-9.

73. Voir par exemple Tamsen E. Donner, « Letter to a friend, 16 June 1846 », in Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women, op. cit.* (n. 53), 1995, vol. I, p. 70. Voir aussi le journal tenu par Lucena Parsons en 1850-1851, reproduit dans Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women, op. cit.* (n. 32), 1996, vol. II, p. 247.

74. Virginia Reed, « Across the plains in the Donner Party, 1846 », *The Century Magazine*, n° 3, 1891/42, p. 412-413.

75. « Free from restraints of etiquette is pleasant. » Harriet Talcott Buckingham, « Crossing the Plains in 1851 », reproduit dans Kenneth L. Holmes (éd.), *Covered Wagon Women, Diaries & Letters from the Western Trails, 1851*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1996, vol. III, p. 36.

76. « All along our journey, I had tried to crack that big whip. Now while out at the wagon we kept trying until I was fairly successful. How my heart bounded a few days later when I chanced to hear father say to mother, "Do you know that Mary Ellen is beginning to crack the whip." Then how it fell again when mother replied, "I am afraid it isn't a very lady-like thing for a girl to do." After this, while I felt a secret joy in being able to have a power that set things going, there was also a sense of shame over this new accomplishment. » Mary Ellen Todd, *On to Oregon! A True Story of a Young Girl's Journey Into the West*, éd. Adrietta Applegate Hixon, Weiser, Signal-American Printers, 1947, p. 45.

Ce témoignage illustre bien les sentiments contradictoires provoqués, d'une part, par l'esprit de la Frontière qui suscite l'aspiration à plus de liberté et d'autonomie et, d'autre part, par l'étiquette victorienne et son idéal de « vraie féminité » dont la mère de l'adolescente veut suivre les préceptes.

Les sources féminines restant parcellaires, l'interprétation se doit de demeurer prudente, mais les pistes, qui apparaissent comme l'expression ultime de la Frontière, semblent bien avoir agi, au moins en partie, comme une force égalitariste entre les sexes.

CONCLUSION

Si l'on reprend la question de départ, « Les pionniers étaient-ils égaux sur la piste ? », on peut répondre par l'affirmative pour ce qui est des pistes de l'Ouest. Non seulement les émigrants formaient déjà un ensemble relativement homogène socialement parlant, mais ils tenaient tous à être sur un pied d'égalité, en votant démocratiquement et en respectant les mêmes règles. En outre, si l'expérience de la Frontière représentait une force égalitariste et contenait déjà les germes de l'émancipation, la nature même des pistes de l'Ouest poussait plus loin le nivellement des différences sociales ou sexuelles, dans la mesure où la nécessité de s'adapter à l'environnement et de faire face aux dangers ordonnait de déroger aux conventions. Autrement dit, la précarité imposait l'égalité, au moins le temps du voyage.

L'étude des sources montre donc que les diverses interprétations ou approches historiques présentent une certaine complémentarité. En effet, la traversée de l'Ouest représentait en soi un *processus* qui vient conforter la thèse turnerienne de la Frontière comme force démocratique et émancipatrice – thèse qui, de façon en apparence paradoxale, paraît corroborée par l'approche révisionniste puisque, si l'on se penche plus précisément sur les classes sociales et sur les relations hommes-femmes, on constate également que l'expérience des pistes semble avoir renforcé la tendance à l'égalitarisme. Par ailleurs, si une héroïsation excessive a pu biaiser la lecture et la compréhension des pistes dès les débuts de leur historiographie, il n'en demeure pas moins vrai qu'un pareil voyage rimait intrinsèquement avec « légende », et c'est bien la raison pour laquelle les premiers pionniers ont tenu un carnet de voyage pour consigner leur vécu de cette entreprise extraordinaire.

Dès lors, comment s'étonner que cette épopée soit devenue un mythe aux États-Unis ? Outre le fait que cette « conquête de l'Ouest » par les hardis pionniers exigeait des qualités individuelles (et collectives) chères aux Américains, l'on pourrait également arguer que les conditions mêmes du voyage – c'est-à-dire ce nivellement et cet égalitarisme dictés par la piste – ont été d'autant plus glorifiées qu'elles ont alimenté le mythe national d'une Frontière menant *de facto* à une plus grande égalité politique et socio-économique⁷⁷ : soit le triomphe du *common man* (*and woman* !) modelé par cette terre promise synonyme de force démocratique.

Juliette Bourdin est maître de conférences en histoire et civilisation américaines à l'université Paris 8 – Vincennes – Saint Denis, ancienne membre du Centre de recherches historiques (EA 1571) et actuellement rattachée à l'unité de recherche TransCrit : Transferts critiques anglophones (EA1596). Ses recherches portent sur l'histoire de l'Ouest américain, ainsi que sur ses représentations. Dans ce vaste champ d'étude, elle s'intéresse particulièrement à l'expérience des pionniers sur les pistes de l'Oregon et de la Californie au XIX^e siècle.

RÉSUMÉ

De 1841 à 1869, les pistes de l'Ouest américain furent empruntées par les pionniers désireux de rejoindre l'Oregon ou la Californie et signifiaient une entreprise périlleuse de plusieurs mois. Représentant un très riche terrain d'étude, ces pistes sont documentées par d'abondantes sources, notamment les carnets de voyage tenus en route par les voyageurs, qui permettent d'explorer les caractéristiques sociales de cette forme particulière de mobilité. En dressant le portrait des candidats au voyage et en analysant leurs préparatifs, il ressort qu'une certaine égalité régnait d'emblée sur les pistes, non seulement en raison d'une relative homogénéité dans le profil des migrants (tant au niveau de leurs origines ethniques et sociales que de leurs valeurs, us et coutumes), mais aussi en raison de leur attachement à l'expression démocratique et à leur souhait d'être sur un pied d'égalité. On observe cependant que cette tendance égalitariste était largement renforcée par les conditions mêmes du voyage, car les rigueurs de la piste – qui apparaît comme un condensé extrême de l'expérience de la Frontière – nivelait dans une large mesure les différences entre les classes sociales et entre les sexes. Au moins le temps du voyage, la précarité intrinsèque à cette vie mobile imposait l'égalité en ramenant chacun et chacune à sa condition d'être humain luttant pour sa survie.

77. D'ailleurs, George Stewart, dans sa monographie sur la piste de la Californie, encensa tous les pionniers et émigrants, en expliquant que cette épopée, contrairement à l'habituelle version « aristocratique » focalisée sur un seul et unique héros, peut être véritablement qualifiée d'« épopée démocratique ». George R. Stewart, *The California Trail*, *op. cit.* (n. 11), p. 6.

Mots-clés : années 1840-1850, Ouest américain, pistes, migration, hiérarchie sociale, égalité.

ABSTRACT

All Equal Before the Trail? Social Organization and Leveling Process on the Overland Trails of the American West in the 1840s-50s

From 1841 to 1869, pioneers eager to reach Oregon or California took the overland trails of the American West, which meant embarking on a perilous trip that lasted several months. Representing a very rich field of study, the trails are documented by abundant sources, in particular the emigrant diaries, that allow to explore the social characteristics of this particular form of mobility. The analysis of the emigrants' profile and preparations reveals that a certain equality prevailed from the outset, not only because of their relatively homogeneous identity (in terms of social and ethnic origins as well as values, habits and customs), but also because of their attachment to democracy and wish to be on an equal footing. However, we can observe that this egalitarian tendency was reinforced by the trip conditions, given that the rigors of the trail – which appears as a paradigm of Frontier experience – leveled out their social and gender differences to a large extent. At least for the duration of the journey, the intrinsic precariousness of this life on the move imposed equality by reducing each and every one to their condition as human beings fighting for their survival.

Keywords: 1840s-50s, American West, Trails, Overland Migration, Social Hierarchy, Equality.