

Les *hobos* américains, au croisement des écritures The American *hobos*, at the crossroads of writing

Alice Béja

Volume 48, numéro 2, automne 2016

Sociologie narrative : le pouvoir du récit
Narrative sociology: the power of storytelling

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1037715ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1037715ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Presses de l'Université de Montréal

ISSN

0038-030X (imprimé)

1492-1375 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Béja, A. (2016). Les *hobos* américains, au croisement des écritures. *Sociologie et sociétés*, 48(2), 77–94. <https://doi.org/10.7202/1037715ar>

Résumé de l'article

Comment comprendre le lien entre les sans-abris d'aujourd'hui et les vagabonds de la fin du XIX^e siècle aux États-Unis ? La figure du *hobo*, icône culturelle américaine, se construit au tournant du XX^e siècle à travers une hybridation des écritures, au carrefour entre littérature, témoignage et sociologie. À travers un panorama des écrits de et sur les vagabonds, de Josiah Flynt à Jack Kerouac, en passant par Jack London et Nels Anderson, cet article cherche à analyser la manière dont le personnage du *hobo* est idéalisé, mythifié, s'éloignant progressivement aussi bien de la critique du capitalisme qu'il incarne à ses débuts que des réalités de la vie des personnes à la rue depuis les années 1970. À la « culture *hobo* » du début du XX^e siècle, caractérisée par des lieux (la Hobohème analysée par Anderson), des pratiques et des engagements spécifiques, se substitue une image de l'individu — masculin, blanc, hétérosexuel — qui part sur la grand-route en quête d'aventure. Les déterminants sociologiques et économiques de la condition du vagabond sont mis de côté ; le romantisme du personnage du *hobo* lui ôte sa portée contestataire en même temps qu'il relègue les sans-abris contemporains au statut de victimes.



Les *hobos* américains, au croisement des écritures

ALICE BÉJA

CERAPS-CNRS
Sciences Po Lille
Courriel : alice.beja@sciencespo-lille.eu

I tramp a perpetual journey.

Walt Whitman

LE HOBO EST UN TROPE DE LA LITTÉRATURE AMÉRICAINE; ce personnage, central dans les œuvres de Jack London comme de Jack Kerouac, s'est figé au cours du xx^e siècle en une icône culturelle symbolisant l'esprit pionnier, la liberté de mouvement, le romantisme de la grand-route. Il est bien loin, pourtant, de la réalité des hommes et des femmes de la rue, qu'il s'agisse des vagabonds (*tramps*) de la fin du xix^e siècle ou des sans-abri (*homeless*) de la fin du xx^e. Aujourd'hui, les chercheurs interrogent à nouveaux frais cette figure mythique; de nombreux ouvrages sont parus ces dernières années, qui reviennent sur les vagabonds et leur histoire, sur leur présence dans la littérature américaine, sur la manière dont ils interrogent la notion de foyer (DePastino, 2003). D'autres se concentrent sur la remise en question de l'image hégémonique du vagabond comme homme blanc; dans le sillage des études culturelles et de l'affirmation de recherches consacrées au genre et à la race, on voit apparaître de plus en plus de travaux qui s'attachent à mettre en valeur l'expérience des femmes sur les routes (Hall, 2010) ou encore l'histoire des Africains-Américains et de leur rapport à l'errance, au vagabondage et à la précarité (Johnson, 2010).

Comment la *hobo* se constitue-t-il, entre la réalité du phénomène sociologique de l'itinérance qui émerge à partir du milieu du XIX^e siècle et l'imaginaire du vagabondage tel qu'il se constitue à partir du début du XX^e? Ce qui frappe, à la lecture des témoignages, fictions et études sur les premiers vagabonds, c'est l'hybridation entre différents types d'écriture, la construction du personnage du *hobo* comme voix, comme producteur de récits, son statut intermédiaire, entre objet et sujet de sa propre condition, qui lui ont donné une résonance culturelle particulière et une valeur en tant que contrepoint critique à un modèle social dominant, qu'il s'agisse du capitalisme ou de la famille bourgeoise.

Nous voudrions ici reconstituer la trajectoire du *hobo*, au carrefour de ces différentes écritures (sociologie, fiction, témoignage) et la manière dont cette figure incarne le romantisme de la route et les réalités de la rue. La terminologie est souvent floue, entre le *tramp*, le *hobo*, le *homeless*. Nous choisirons ici de désigner comme vagabonds (*tramps*) les personnes (majoritairement des hommes) qui errent sur les routes américaines à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e à la recherche de travaux saisonniers, dont l'émergence est concomitante de celle du capitalisme industriel. Nous réserverons l'appellation « sans-abri » (*homeless*) à celles et ceux qui peuplent les rues des villes à partir des années 1970, et parmi lesquelles on trouve davantage de familles, souvent monoparentales, et de membres de minorités ethniques. Enfin, nous emploierons le terme *hobo* pour désigner un *topos* de l'imaginaire américain tel qu'il se constitue au fil des décennies, pour finir par devenir une véritable icône.

Les passerelles entre fiction, témoignage et analyse permettent à la fois de remettre en question l'idéal du *hobo* — le vagabondage de la fin du XIX^e était avant tout le produit d'un système économique d'une grande violence — et de s'interroger sur la représentation des sans-abris aujourd'hui. Cette hybridation des écritures existe-t-elle toujours? Bien que les sans-abris contemporains soient encore producteurs de textes et de récits de leur propre vie, ils ne sont plus associés, dans l'imaginaire collectif, au romantisme du *hobo*, lui-même devenu non plus l'incarnation d'une contre-culture mais d'une forme de culture dominante, masculine, blanche, fondée sur un idéal de virilité et de liberté souvent fantasmé.

Nous retracerons donc dans un premier temps l'émergence de la figure du vagabond (*tramp*), né de la crise économique du dernier tiers du XIX^e siècle, qui intéresse aussi bien les écrivains que la sociologie naissante et se construit à la fois comme objet et sujet d'écritures hybrides. Nous reviendrons ensuite plus précisément sur le *hobo* comme icône culturelle, qui émerge de ces écritures et des parcours de leurs auteurs, souvent caractérisés par le voyage entre les classes, pour finir par être mythifié à l'heure même de sa disparition, notamment dans les œuvres des écrivains Beat, et singulièrement de Jack Kerouac. Enfin, nous nous interrogerons sur le statut des sans-abris (*homeless*) dans la seconde moitié du XX^e siècle, lorsque les politiques urbaines détruisent les lieux où se retrouvaient les personnes à la rue en même temps qu'à partir des années 1970, la crise économique précarise de nouvelles populations. Le phénomène social du sans-abrisme semble alors prendre le pas sur le personnage du *hobo*,

idéalisé mais aussi de plus en plus éloigné des réalités contemporaines de la rue. Une icône figée, des individus en mal de représentation.

Nous voudrions dans un premier temps nous concentrer sur la période qui voit naître le vagabond comme véritable phénomène social et comme objet d'étude sociologique (entre 1870 et 1920). Ceux que l'on appelle pour la première fois *tramps* sont souvent des soldats démobilisés de la guerre de Sécession, qui peinent à se réinstaller dans un quotidien professionnel et domestique. Au-delà du phénomène des anciens combattants, c'est surtout à partir de la panique de 1873 que de plus en plus d'hommes sont contraints de partir sur les routes pour trouver du travail.

Car le vagabond naît de la « seconde frontière » (Anderson, 2011 : 54), celle du rail et des grandes industries liées notamment aux forêts et aux mines. Si la première Frontière — qui accompagne la colonisation de l'Ouest américain — se clôt, comme l'a montré Frederick Jackson Turner dans son célèbre essai « The Significance of the Frontier in American History » (Turner, 1893), vers 1890, la seconde, selon Nels Anderson, « achevait son expansion en 1920 » (Anderson, 2011 : 55). Le rail permet d'acheminer de nombreux travailleurs vers les emplois fournis par l'agriculture et l'industrie, emplois peu qualifiés et souvent saisonniers, que l'on songe à la récolte des fruits dans les vergers californiens ou des céréales dans les plaines du Midwest, à la découpe du bois dans les forêts de l'Oregon ou aux travaux dans les innombrables mines ouvertes puis abandonnées sitôt qu'elles ne donnent plus suffisamment de minerai. La figure du vagabond comme travailleur migrant accompagne ainsi le développement du capitalisme industriel américain de la seconde moitié du XIX^e siècle, guidé par l'expansion du rail, mais également caractérisé par l'afflux massif d'immigrants et l'urbanisation croissante de la population. Le *tramp* entretient ainsi un rapport ambigu avec ce système économique naissant, qui se caractérise par la rapidité comme par la brutalité de son développement ; il en est le produit, car les nouvelles industries sont gourmandes en travailleurs temporaires et peu qualifiés. Il en est également la victime, car ces travailleurs sont les premiers à perdre leur emploi en cas de crise. Enfin, les vagabonds eux-mêmes le sont le plus souvent par nécessité, mais certains revendiquent leur choix de vivre sur la route, sans famille ni profession stable, comme une alternative au modèle dominant, alors que leur situation naît du modèle lui-même : « le vagabond constituait ainsi un étrange hybride, à la fois nécessaire au fonctionnement du capitalisme continental et menaçant de le détruire de l'intérieur » (McCallum, 2005 : 240).

De cette ambiguïté découlent également les réactions de la société et des pouvoirs publics. À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, le vagabond est bien souvent associé au criminel. Et ce n'est pas un hasard si la première « peur des vagabonds » (*tramp scare*) coïncide avec la panique de 1873, qui met des milliers d'hommes au chômage et provoque les grèves les plus dures qu'ait connues l'Amérique, notamment dans les chemins de fer (DePastino, 2003 : 24). Les « armées de vagabonds » qui commencent à courir les routes à cette période sont redoutées par les citoyens comme par les autorités, car elles représentent non seulement un danger pour la propriété privée mais égale-

ment une remise en question du modèle du travail salarié qui commence à s'imposer, les vagabonds revendiquant leur liberté de ne pas travailler, ou de travailler où et quand bon leur semble. Comme l'explique Todd DePastino, pour faire face à cette menace, de nombreuses municipalités changent leurs lois : si, auparavant, les vagabonds pouvaient être arrêtés pour trouble à l'ordre public, à partir des années 1870, le vagabondage, l'errance deviennent en eux-mêmes des délits, passibles d'emprisonnement ou d'expulsion (DePastino, 2003 : 21).

L'image du vagabond voleur, fainéant et dangereux est amplement relayée par la presse, en particulier à la fin des années 1870, lorsque se structurent grèves et mouvements de protestation ; en 1877, lors de la grande grève nationale, les journaux multiplient les reportages plus ou moins fantaisistes sur les agissements criminels des « armées de vagabonds » qui envahissent les routes américaines (Bellesiles, 2012 : 135). La lutte des classes qui se structure à cette période est ainsi présentée, aux yeux de la classe moyenne, comme une invasion du paysage américain par des individus sans foi ni loi, prêts à tout pour prendre ce qu'ils estiment leur revenir.

Les vagabonds font peur, aussi, parce qu'ils ne se laissent pas enfermer dans le statut de victimes et n'hésitent pas à revendiquer leurs droits. En 1894, le « Commonwealth of Christ » de Jacob Coxey se met en route depuis l'Ohio vers Washington pour exiger la mise en place d'un programme de travaux publics permettant aux chômeurs (les termes *unemployment* et *unemployed* commencent à être utilisés à l'époque) de travailler à la construction de routes. Cette initiative en fait naître d'autres à travers tout le pays, notamment l'« armée industrielle » de Charles T. Kelley, qui, elle, part de Californie, et à laquelle se joindra brièvement Jack London (Lennon, 2014 : 8). Au début du xx^e siècle, la principale organisation politique regroupant les travailleurs itinérants est l'Industrial Workers of the World (IWW), mouvement anarcho-syndicaliste qui lutte contre le syndicalisme de branche américain en faveur d'un seul syndicat (*one big union*) ouvert à tous, y compris les chômeurs et les travailleurs non qualifiés.

Le chômage et la pauvreté devenant des phénomènes structurels, de plus en plus visibles, dans le dernier tiers du xix^e siècle, les vagabonds et les sans-abris ne suscitent pas uniquement la crainte, mais aussi la pitié ou le désir de réforme. Ils font ainsi l'objet de politiques publiques et d'initiatives caritatives, même si celles-ci visent le plus souvent à les encadrer, à les fixer sur un territoire. Les lois réprimant le vagabondage entrent parfois en conflit avec les initiatives privées de citoyens qui, faisant preuve, selon le pasteur Edward Hale, d'une « imprudente générosité » (cité par DePastino, 2003 : 23), aident les vagabonds en leur fournissant de la nourriture, des habits ou un toit. Au-delà de ces actions ponctuelles, la pauvreté, notamment urbaine, liée à la hausse du chômage, est prise en charge par des associations et des municipalités qui mettent en œuvre initiatives et réformes s'inscrivant dans la logique progressiste.

Car en même temps que se créent des fortunes spectaculaires et que s'affirme l'idéal du rêve américain, incarné par les romans de Horatio Alger, se développent également l'école du roman naturaliste (incarnée aux États-Unis par Theodore Dreiser,

Frank Norris ou Stephen Crane) et le journalisme d'investigation, qui cherchent à révéler à la classe moyenne montante les conditions de vie de ceux qui vivent dans l'ombre des grandes villes. Jacob Riis, l'un des principaux représentants de ce mouvement progressiste, à la fois réformateur, journaliste et photographe, fut lui-même un travailleur migrant lorsqu'il arriva à New York de son Danemark natal en 1870. Si les vagabonds ne sont pas le sujet principal de son livre, *How the Other Half Lives* (Riis, 1890), qui se concentre sur les habitants des quartiers pauvres de New York, en particulier les immigrés, on y trouve néanmoins des photographies de *tramps*, représentés non comme des figures menaçantes mais comme de pauvres hères se construisant des abris de fortune, en taule ou en carton, pour survivre à l'épreuve de la rue (Riis, 1890 : 115). Contre le darwinisme social et son insistance sur la responsabilité personnelle et morale, les penseurs et militants progressistes, pionniers du travail social aux États-Unis (citons Edward Devine à New York ou Jane Addams à Chicago), mettent en avant l'importance de l'environnement économique, social et culturel comme cause de la pauvreté et de la misère.

Le statut hybride des vagabonds, tantôt assimilés à des pauvres ayant besoin d'aide, à des travailleurs revendiquant leurs droits ou à des parasites, des hors-la-loi ne songeant qu'à se préserver eux-mêmes, est manifeste dans les écrits de l'époque qui les prennent pour objet. Comme le montre Tim Cresswell, la fin du XIX^e est certes la période à laquelle le vagabond émerge comme phénomène social, mais aussi le moment où il est « fabriqué par diverses formes de savoir » (Cresswell, 2001 : 13), dont le savoir sociologique naissant. Des écrits de Josiah Flynt dans les années 1890 à ceux de Nels Anderson dans les années 1920 se dessine progressivement un « objet », le vagabond, produit par un état particulier de la société (le capitalisme industriel et ses crises), qui se caractérise par des spécificités comportementales et langagières (la plupart des textes sur les vagabonds comportent un glossaire sur l'argot spécifique qu'ils emploient ; c'est le cas notamment de *Tramping With Tramps* de Josiah Flynt), des lieux emblématiques (le wagon du train de marchandises, le campement, certaines artères de grandes villes) et des formes de mobilisation collective (que l'on songe aux armées de vagabonds de la fin du XIX^e ou à l'importance de l'IWW chez les *hobos* du début du XX^e siècle — voir Higbie, 2003 : 86).

Pourtant, la particularité du vagabond est qu'il se constitue dès le départ comme simultanément objet et sujet du regard sociologique et donne naissance à des écritures hybrides. Josiah Flynt, dans son ouvrage *Tramping With Tramps* (Flynt, 1907), mène une réflexion semi-scientifique, semi-littéraire, et malgré la vision plutôt négative qu'il donne des vagabonds, il demeure dans une imagerie romanesque ; certains vagabonds, explique-t-il, sont *intrinsèquement* des vagabonds, portés par l'appel de la route. Leur demander de se réformer, même si c'est nécessaire, revient à les priver de leur personnalité. Et c'est cet appel de la route qui attire ceux, sociologues comme écrivains, qui choisissent de partager pendant un temps le sort des *hobos* et d'en rendre compte, au travers d'une écriture hybride, à la lisière du témoignage, de la sociologie et de la fiction.

Nul n'incarne mieux ce paradoxe que le poète-vagabond par excellence, Walt Whitman, l'homme qui se présente, dans la première édition de *Feuilles d'herbe* en 1855, la chemise entrouverte, le chapeau de biais, une main dans la poche, l'autre sur la hanche, et qui, dans le poème « Chanson de la piste ouverte » (« Song of the Open Road »), célèbre la route, son bonheur et ses miracles : « Tous les exploits héroïques me semblent toujours avoir été accomplis en plein air, et cela vaut aussi pour l'audace des poèmes / Il me semble d'ailleurs que je n'aurais qu'à m'arrêter moi-même, sur-le-champ, pour accomplir mes miracles, / Ce que je verrai sur ma route je suis sûr que je l'aimerai, tous ceux qui me verront m'aimeront, / Tous ceux que je verrai seront heureux, pas de doute ! » (Whitman, 2002 : 4). Quelque vingt ans plus tard, en 1879, pourtant, dans des notes destinées à une conférence jamais prononcée sur les vagabonds, Whitman considère ceux-ci comme des pauvres hères, victimes du système capitaliste qui, après avoir créé des hordes de pauvres en Europe, semble en passe de faire de même aux États-Unis : « J'ai vu aujourd'hui quelque chose que jamais je n'avais vu auparavant, et j'en ai été stupéfait, et cela m'a fait réfléchir : trois Américains, assez beaux, à l'allure respectable, jeunes pour deux d'entre eux, qui portaient sur l'épaule des baluchons et tenaient dans la main les habituels crochets de fer, se traînaient sur la route, les yeux baissés, à la recherche de bouts de ferraille, de chiffons, etc. » (Whitman, 1892, en ligne).

Lorsque l'on s'intéresse à la figure du vagabond, réalité sociologique et représentations symboliques sont indissociables : le vagabond devient le *hobo*, lieu de croisement des discours (sociologique, littéraire, médical, juridique...) et des écritures. Ceux qui s'y intéressent font eux-mêmes bien souvent l'expérience de la route, et les *hobos* produisent textes et paroles sur leur propre condition. Le lien entre le vagabond et le pionnier, la réactivation de toute une série de mythes liés à la Frontière, à la grand-route, permettent à celles et ceux qui critiquent le développement du capitalisme bourgeois aux États-Unis de voir dans ce personnage marginal l'incarnation d'une « autre » Amérique, véritable héritière des idéaux fondateurs du pays. Il n'est pas étonnant que cette image s'affirme pendant la grande dépression, lorsque le système capitaliste apparaît plus que jamais comme vulnérable. L'iconisation du *hobo*, cependant, intervient véritablement dans les années 1950, par le truchement des écrivains de la *Beat Generation*, et particulièrement de Jack Kerouac, à une époque où la réalité sociologique du vagabondage est en voie de disparition. Le vagabond devient le héraut de la contre-culture, bien plus que le pourfendeur du système économique capitaliste dont il est à la fois l'enfant et la victime.

Les textes du tournant du xx^e siècle sur les vagabonds sont en eux-mêmes des écrits vagabonds, bien souvent au carrefour entre la fiction, le témoignage et la sociologie. Une sociologie naissante, qui se cherche des méthodes et des écritures, et va trouver dans la technique de l'observateur participant une manière de donner à voir au public de la classe moyenne le monde étrange et étranger, mais de plus en plus présent sur la scène publique, des classes pauvres et laborieuses. Car c'est une véritable mise en scène à laquelle se livrent ces analystes des mondes engloutis, comme en

témoignent les photographies qui ornent leurs ouvrages et dans lesquelles ils se présentent tantôt habillés en « eux-mêmes », tantôt dans leur déguisement d'ouvrier et de vagabond. Edwin Brown, auteur de « *Broke* » : *The Man Without the Dime* (1913), se présente ainsi d'une part en costume, le visage glabre, l'air digne, de l'autre vêtu d'un pantalon et d'une veste élimée, d'un vieux chapeau, foulard autour du cou, mains dans les poches, ventre en avant et regard provocateur. Il ne s'agit plus là de Brown, mais de son alter ego vagabond, « *Broke* » (Higbie, 2003 : 70). Le contraste est d'autant plus saisissant que les deux noms se font écho.

Comme le souligne Frank Tobias Higbie, le positionnement de ces enquêteurs-sociologues de l'ère progressiste était double : ils maintenaient leur identité de membres de la classe moyenne pour donner à voir à leur public l'objectivité et la scientificité de leurs conclusions, souvent d'ailleurs défavorables aux mœurs et coutumes des populations qu'ils observaient, et qu'ils voulaient réformer, tout en cédant souvent à une forme de fascination pour la liberté qu'ils ressentaient dans l'expérience de la route, qui leur permettait justement d'échapper aux contraintes de la vie bourgeoise. Mais toujours selon Higbie, le romantisme de la route n'était pas associé, en ce tournant du xx^e siècle, à l'idéalisation des vagabonds eux-mêmes : « Le vagabondage de la classe moyenne ne pouvait être sentimentalisé que si les véritables vagabonds étaient criminalisés » (Higbie, 2003 : 77).

Entre les sociologues qui se font vagabonds et les vagabonds qui se font sociologues, la ligne de démarcation est souvent floue. Nous avons déjà cité ici Josiah Flynt, auteur de *Tramping With Tramps*, qui est un excellent exemple de brouillage des frontières de classes. Issu d'une famille de la grande bourgeoisie de Chicago, il fait de fréquentes fugues, quitte l'université, vit sur les routes, en Amérique comme en Europe, reprend des études à Berlin et publie des articles sur la vie des vagabonds. Ironiquement, à son retour aux États-Unis en 1898, il travaille pour les chemins de fer, précisément pour empêcher les resquilleurs de monter à bord, avant de mourir prématurément d'une pneumonie en 1907. Cette appartenance double et ambivalente est illustrée par la manière dont une de ses amies, Emily Burbank, parle de lui dans l'autobiographie de Flynt, publiée de manière posthume : « Il faut se souvenir que Flynt était un vagabond qui écrivait, et non un littérateur qui s'adonnait au vagabondage » (Flynt, 1908 : 350). Elle le place donc fermement du côté des vagabonds *intrinsèques*, bien que ses origines et son éducation n'y correspondent guère.

Ce n'est pas le cas en revanche de Nels Anderson, celui qui a véritablement fait entrer les vagabonds dans le canon de la sociologie à travers son travail au sein de l'École de Chicago. Anderson faisait lui-même partie de ce monde, et la rédaction de son mémoire d'études était pour lui un moyen de s'en sortir. Comme il l'écrit dans l'autobiographie publiée en guise de préface à l'édition de 1961 de la *Sociologie du sans-abri*, « préparer ce livre fut un mode de "débrouille", une façon de gagner ma vie au moment où je faisais ma sortie » (Anderson, 2011 : 51). Son père, né en Suède puis émigré en Allemagne, fut longtemps travailleur migrant après son arrivée aux États-Unis, et partageait la vision romantique du *hobo* : « À sa façon, il voyait la route comme

le lieu de l'aventure. Il n'avait jamais entendu parler de Walt Whitman ; mais sa manière à lui de concevoir la route sans borne ne différait pas de la sienne » (Anderson, 2011 : 45). Le livre d'Anderson est ainsi en perpétuelle tension — c'est ce qui fait d'ailleurs sa force et sa richesse — entre l'analyse sociologique et le ton moralisateur. Comme le fait remarquer Olivier Schwartz, Anderson a à cœur de faire la distinction entre les *hobos* et les sans-abri, d'éviter l'écueil du misérabilisme, d'inviter les pouvoirs publics à faire preuve de nuance dans la manière dont ils abordent la question des travailleurs migrants (Anderson, 2011 : 34-35).

Citons enfin une autre figure marquante de la Hobohème de Chicago au début du xx^e siècle : Ben Reitman, le « médecin des *hobos* ». Fils de pauvres immigrés juifs de Russie, il est lui-même *hobo* à Chicago, avant de parvenir à faire des études de médecine. Une fois son diplôme obtenu, il met son savoir-faire au service des pauvres, des sans-abris, des prostituées et autres marginaux. Il milite pour la contraception, pratique l'avortement, devient l'amant de l'anarchiste Emma Goldman, et publie l'autobiographie de la « vagabonde » la plus célèbre des États-Unis, « Boxcar Bertha ». C'est à travers lui que Nels Anderson parvient à faire rémunérer ses recherches. Reitman était donc un acteur du monde de la Hobohème, qu'il connaissait bien pour y avoir vécu, en même temps qu'un producteur de discours sur ce monde.

Nous n'avons cité ici que les figures les plus connues du transclassisme du début du siècle, entre *hobos* et classe moyenne. Mais comme l'analyse d'ailleurs Anderson dans son ouvrage, la Hobohème était un lieu de production de discours par les *hobos* eux-mêmes, à travers l'engagement politique (rôle de l'IWW et des divers harangueurs de foules), la presse (et notamment le journal *Hobo News*), les coopératives, les chansons et les poèmes. Bien que ces initiatives n'aient pas toujours été couronnées de succès, elles ont laissé derrière elles d'importantes archives qui permettent de reconstruire ce milieu caractéristique du début du siècle, au prix parfois de quelques distorsions : comme le fait remarquer Todd McCallum, « il semble parfois [à la lecture des ouvrages sur les *hobos*] que la moitié des écrivains dans les jungles hobo étaient des sociologues déguisés, qui s'encanaillaient pour mériter leur salaire » (McCallum, 2005 : 240).

Or tous ceux qui écrivaient n'avaient pas pour objectif l'analyse ou l'interpellation des pouvoirs publics. La vie des *hobos* était également source de témoignages truculents, spectaculaires, visant à choquer, à scandaliser, à émoustiller peut-être aussi, le public de la classe moyenne. Ainsi, l'autobiographie de Jim Tully, *Beggars of Life* (1924), fut adaptée au cinéma dès 1928, avec Wallace Beery et Louise Brooks. Citons également Jack Black, vagabond et criminel, qui a passé quinze ans en prison, auteur de *You Can't Win* (1926), dans lequel il mêle condamnation du crime et critique du système judiciaire, mais dont la truculence et l'audace lui ont valu une influence importante, des décennies plus tard, sur les écrivains de la *Beat Generation* et leur idéalisation du personnage du *hobo*, aux marges de la société comme de la loi.

L'hybridité du discours *sur le hobo* se double ainsi du statut ambigu de ceux-là mêmes qui s'y intéressent, tantôt membres de la classe moyenne qui s'encanaillent,

tantôt *hobos* qui veulent sortir de leur condition, tantôt anciens vagabonds qui se sont déjà fait un nom ailleurs et transforment leurs expériences sur la route en histoires à succès. La mise en récit des aventures du *hobo*, dont on a vu qu'elle n'était pas absente des ouvrages à vocation sociologique ou politique, est bien sûr au cœur des romans qui le prennent pour personnage ou protagoniste et font de lui à la fois une victime du système capitaliste et l'incarnation d'un contre-modèle possible, enraciné dans les mythes fondateurs de la nation américaine, ceux de la liberté de mouvement et d'exploration et de l'égalité démocratique dans un territoire ouvert.

L'identification entre la grand-route, l'aventure et la démocratie est incarnée par la poésie de Walt Whitman, qui se déploie comme un hymne à l'individu pionnier « libre, en bonne santé, le monde (...) devant [lui] » (Whitman 2002: 1), qui se lance sur la route et déroule un catalogue de ce, et de ceux, qu'il y croise. Seule cette exploration du territoire et de ses habitants est porteuse de savoir. Au diapason des leçons émersoniennes sur la confiance en soi (*self-reliance*), Whitman donne à l'individu vagabond l'ampleur du continent tout entier. Par sa liberté, par son audace, il trace un nouveau chemin : « *Allons!* [en français dans le texte] La piste est devant nous ! » (Whitman, 2002: 15).

Cette vision romantique est également celle de Jack London dans *La route*, où il fait le récit de ses pérégrinations entre avril et septembre 1894. Comme le fait justement remarquer John Lennon (2004), si London a souvent fait référence à cette période comme le catalyseur qui l'a fait basculer dans le socialisme après avoir fait l'expérience de la pauvreté et de la violence de la vie de vagabond, il donne une image bien différente dans le texte lui-même, où c'est la vision romantique du *hobo* qui prévaut. London décrit les stratégies qu'il met en place pour échapper aux policiers et aux surveillants des trains, la manière dont il parvient à se trouver un protecteur lorsqu'il finit en prison, sa fierté lorsqu'il parvient sans encombre à monter dans un train de marchandises en marche. Une scène du livre est particulièrement révélatrice de cet état d'esprit : le jeune London est accueilli par deux vieilles filles dans les environs de Pittsburgh. Elles le font manger, chose rare, avec elles (et non à la cuisine, où les hôtes de son espèce sont habituellement relégués), et il leur raconte ses aventures, fier de montrer à ces pauvres femmes la beauté et la grandeur de la vie qu'il mène. « J'apportais au milieu des douces odeurs et des limites étroites de leur existence sans relief le grand air du monde, chargé du vigoureux parfum de la transpiration et des luttes comme des piquantes fragrances de terres étrangères » (London, 1907, en ligne). Il s'agit donc bien là de la vision juvénile et aventurière du *hobo*-pionnier, et non de l'analyse politique du vagabond comme victime du capitalisme industriel.

Elles ne sont d'ailleurs pas antithétiques, mais le vagabond comme figure d'opposition au capitalisme prend de plus en plus d'ampleur au fur et à mesure que le siècle avance. Dans les romans de Nelson Algren et John Dos Passos, publiés pendant la grande dépression, ce n'est en effet pas la famille migrante des fermiers de l'Oklahoma qui vient signifier la crise du capitalisme et sa condamnation, mais bien le *hobo* solitaire, qui semble tout droit sorti d'une autre époque (la trilogie de Dos Passos, *U.S.A.*,

se situant non pas à l'époque de son écriture — les années 1930 — mais entre 1900 et 1929). Algren, dans *Un fils de l'Amérique* (1934), fait le portrait de Cass McKay, un jeune homme pauvre qui quitte la violence de son entourage familial et se retrouve à errer sur les routes. Il n'est plus le vagabond aventurier de London, mais celui que l'on chasse à chaque étape, qui jamais ne trouve sa place. La dimension allégorique de ce roman qui se situe dans la veine prolétarienne est très claire, en particulier lorsqu'Algren fait parler « Les Patrons » : « Il n'y a pas de place pour toi. C'est notre monde, parasite. Nous ne voulons pas de toi, tu n'as aucun droit ici. Nous sommes *Les Patrons*. Tout est à nous. Va-t'en, en route, fiche le camp — marche jusqu'à en crever » (Algren, 1994 : 94).

Le portrait du vagabond que brosse John Dos Passos dans *U.S.A.* est plus ambivalent. On y retrouve, en particulier dans *42^e parallèle*, à travers le personnage de Mac, le jeune homme qui part à l'aventure, allant de petit boulot en petit boulot, de train en train, et consolidant au fur et à mesure sa conscience politique, jusqu'à partir au Mexique pour participer à la révolution. L'individualisme du *hobo* se mue progressivement en solidarité avec les camarades, comme le manifeste la biographie du *hobo*-chanteur-militant Joe Hill, qui « avait un talent particulier pour faire rimer les mots de révolte » (Dos Passos, 2002 : 718) et qui fait souffler le vent de cette révolte sur tout le continent. Mais ce modèle alternatif de mobilité, à l'opposé de celui du *self-made-man* qui fait florès dans l'Amérique des années 1920, ne peut triompher dans un pays aussi inégalitaire. C'est ce que manifeste le dernier segment de la trilogie, intitulé « Vagabond », dans lequel sont opposés deux personnages : le passager transcontinental qui parcourt le pays en avion, indifférent à la misère, qui ne pense qu'à « ses contrats, à ses bénéfices, à ses voyages d'agrément, (...) au pouvoir » (Dos Passos, 2002 : 1232) et le vagabond, qui n'est plus un jeune homme plein d'allant assoiffé de découvertes, mais se contente d'attendre, sur le bord de la route, sa valise posée à côté de lui, que quelqu'un veuille bien lui donner un passage. Les « 100 miles à parcourir sur la route » (Dos Passos, 2002 : 1233) ne marquent plus le début d'une nouvelle conquête, mais simplement le chemin qui reste à parcourir, et au bout duquel on ne trouve que des espoirs déçus.

On peut donc déceler deux veines romanesques qui découlent de la mise en récit du personnage du *hobo* : d'un côté, la veine individualiste incarnée par Jack London et d'autres qui préfigure en un sens les *hard-boiled novels* qui s'épanouissent dans les années 1930. De l'autre, la veine plus politique, issue de l'héritage de l'IWW, et que l'on retrouve chez les romanciers de gauche qui, pendant la grande dépression, cherchent des modèles alternatifs au capitalisme bourgeois dont ils pensent voir venir la fin. Les deux modèles, du reste, ne sont pas exclusifs l'un de l'autre, et l'on voit bien, notamment dans les œuvres de Dos Passos, comment le personnage « classique » du *hobo*-pionnier est associé aux nouvelles figures de la protestation que sont les ouvriers ou les étrangers, comme les deux anarchistes italiens Sacco et Vanzetti. Là encore, cette présence romanesque se nourrit de documentaire, l'écriture se veut réaliste, voire, par moments, naturaliste. Algren et Dos Passos, cependant, écrivent à une époque, les

années 1930, pendant laquelle le *hobo* est déjà une réalité sociologique en voie de disparition. Il est remplacé, dans l'imaginaire collectif, par les familles de fermiers pauvres du Midwest et du Sud qui entassent leurs maigres avoirs sur des camions brinquebalants et se mettent en route vers la Californie, poussés par la misère, la dureté des banques qui les exproprient et du climat qui assèche leurs terres. Ils sont, eux aussi, des figures de l'itinérance, mais bien loin des hommes seuls qui peuplent les routes américaines de la fin du XIX^e siècle.

C'est pourtant précisément lorsque le *hobo* disparaît comme phénomène social majeur et médiatisé qu'il se mue en icône, une icône qui va être mise en avant en particulier par les romanciers et poètes de la *Beat Generation*. Cependant, la focale se trouve alors déplacée. Les vagabonds ne sont plus considérés en termes sociaux ou économiques, comme des forces d'appoint ou des opposants naturels au capitalisme. Leur marginalité se déplace sur le terrain culturel.

Dans son article «The Vanishing American Hobo» («Le vagabond américain en voie de disparition»), publié en 1960, Jack Kerouac reprend l'image du vagabond là où l'avait laissée Dos Passos, en expliquant qu'à l'ère des avions, des jets, le *hobo* est nécessairement laissé sur le bord de la route, car «comment sauter sur un avion de marchandises?» (Kerouac, 2000 : 148). Il décrit les transformations de l'Amérique qui font du *hobo* un personnage du passé, une survivance; il en existe encore, mais ils se cachent, sont chassés, ou bien deviennent des *bums*, des clochards. Le «frère sans-abri» a «presque disparu» (Kerouac, 2000 : 148); Kerouac, alors, le transforme en légende. Le texte invente en effet une généalogie *hobo*: tous les hommes que Kerouac admire pour leur courage, leur anticonformisme, sont associés à cette incarnation de la liberté et de l'audace. Benjamin Franklin, Teddy Roosevelt, l'écrivain Vachel Lindsay, mais aussi Jésus, Bouddha, Li Po ou Beethoven sont qualifiés de *hobos* pour leur refus de se conformer aux modèles dominants en matière de pensée, d'art, de politique ou de morale.

C'est ainsi que Kerouac assimile le *hobo* au poète, à l'artiste, à lui-même. Il reconnaît qu'il n'a été qu'un vagabond temporaire, par choix («J'étais moi-même un vagabond, mais d'une espèce particulière, comme vous l'avez vu parce que je savais qu'un jour mes efforts littéraires seraient récompensés par la protection de la société» Kerouac, 2000 : 148), mais cela ne l'empêche pas de se rattacher à une image légendaire du *hobo*, qui s'élance à grandes enjambées vers «la liberté et les collines de silence et d'intimité sacrés» (Kerouac, 2000 : 149). Dès lors, le *hobo* n'est plus le symbole des abus du capitalisme, système fondé sur l'exploitation des plus faibles. Il incarne, dans sa disparition même, une opposition culturelle, morale, à l'*American way of life* telle qu'elle se développe et s'impose au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ce modèle de la famille nucléaire, de la domesticité et de la stabilité incarné par le couple, les enfants et le pavillon de banlieue. C'est ce modèle qui apparaît en creux dans les écrits de Kerouac et des autres Beats, un modèle dont ils se font — relayés plus tard par les étudiants des années 1960 — les violents contempteurs. Les Beats mettent en effet en œuvre une poétique et une politique du mouvement, de l'instabilité, qui se carac-

térise par le franchissement des frontières, qu'elles soient matérielles (de la maison, de la ville, du pays) ou symboliques et spirituelles (extension des expériences intérieures par l'usage de drogues, ouverture sur la méditation et les modes de pensée alternatifs, brouillage de la frontière entre fiction et non-fiction...): «Le mouvement, l'agitation, l'incapacité à se satisfaire parcourent ces textes. Les personnages sont perpétuellement en quête d'une meilleure ville, d'une meilleure expérience» (Allen, 2004 : 9).

Le *hobo* devient légende par sa disparition même. Le monde qui l'empêche d'exister, celui de la famille bourgeoise, de l'État protecteur, du conformisme moral, du balisage de tous les territoires, est celui que l'artiste rejette pour recréer du mouvement, de l'inconnu, de la transgression. La consolidation de l'icône *hobo* comme alter ego du poète rebelle, qui s'affirme dans les années 1950 et sera réactivée plus tard par le mouvement *hippie*, se fonde sur un vagabond paradoxalement hors sol, réinventé, né des mythes de l'Amérique (la liberté du pionnier, l'ouverture du territoire) contre ses réalités présentes. Cette renaissance paradoxale s'accompagne d'un phénomène de disjonction des écritures. À rebours des textes hybrides du début du xx^e siècle, où la frontière entre *hobo*, sociologue, écrivain et aventurier était ténue, on assiste à l'affirmation d'écritures distinctes, reflétant des phénomènes différents: d'un côté, le *hobo* devenu légende, *muthos*, incarnation du romantisme de la route, régulièrement réinvesti par les écrivains et les artistes (n'a-t-on pas vu en 2012 une adaptation par Walter Salles de *Sur la route*?). De l'autre, le sans-abri, dépouillé de toute dimension romanesque, qui, malgré les enquêtes que lui consacrent ethnologues et sociologues et les récits qu'il produit sur sa propre condition, n'occupe plus l'imaginaire collectif, si ce n'est en tant que victime.

Avec la sédentarisation des classes populaires, la période de boom économique qui suit la Seconde Guerre mondiale, le vote de mesures comme la G.I. Bill en 1944, qui permet aux anciens combattants d'avoir accès à l'université, de réintégrer plus facilement la société que ne l'avaient fait les vétérans des guerres précédentes et la généralisation de l'automobile au détriment du transport ferroviaire, les vagabonds se font plus rares. La pauvreté, l'errance prennent de nouvelles formes, en particulier à partir de la crise des années 1970, et le *hobo* devient mythe, symbole. Mais de quoi? Ce qui frappe, c'est que la contre-culture qu'il incarne, en particulier dans les écrits des Beats, mais plus généralement dans l'imaginaire collectif, figure aujourd'hui réactivée par certains jeunes gens en mal d'aventure, est celle d'un homme blanc hétérosexuel. Bien éloignée, donc, de la réalité de la marginalité contemporaine. Se creuse ainsi le fossé entre le traitement sociologique et politique des sans-abri et l'imaginaire du *hobo*, qui peut se transformer en nostalgie conservatrice d'une fraternité virile sapée par le modèle de la famille, voire par la transformation des équilibres de genre dans la société contemporaine.

«J'ai connu Dean peu après qu'on ait rompu ma femme et moi» (Kerouac, 1972 : 7). Ainsi débute *Sur la route* (1957) de Jack Kerouac. La rupture coïncide avec la rencontre entre Dean Moriarty et le narrateur, Sal Paradise, rencontre qui inaugure les pérégrinations de toute une bande de jeunes gens. Dans *Big Sur*, la construction du

personnage de Kerouac comme le dernier des *hobos* se fait en contrepoint explicite de la figure archétypale du mari, émasculé par la tyrannie de sa femme : « le mari est au volant, affublé d'un énorme et ridicule chapeau de "vacancier" et d'une visière de joueur de base-ball qui lui donne un air parfaitement stupide. À côté de lui, Bobonne, maîtresse de l'Amérique, ricane derrière ses lunettes noires ; même si lui acceptait de me prendre, moi ou un autre, elle ne le laisserait pas faire » (Kerouac, 1979 : 66). On retrouve semblable misogynie dans « Le vagabond américain en voie de disparition » ; la généalogie des *hobos* dressée par Kerouac est exclusivement masculine, et les femmes ne sont présentes que parce qu'elles se méfient des vagabonds (elles sont ces mères qui empêchent leurs enfants de les approcher) ou parce qu'elles sont la cause de leur errance (lorsque Kerouac demande au *bum* Lou Jenkins pourquoi il a quitté sa maison, il répond « Ma femme. Ma femme. Ne te marie jamais » (Kerouac, 2000 : 149). Le *hobo* incarne une virilité désormais disparue de la société comme de la littérature américaines, virilité que Kerouac et les *Beats* souhaitent « revitaliser », pour reprendre le titre d'un essai non publié de l'auteur de *Sur la route* (« The Revitalizing of American Letters »). Retour à la figure légendaire du pionnier, à la liberté de l'homme blanc de s'aventurer sur la route sans s'encombrer des fardeaux que sont la famille, la responsabilité, la conformité à un certain modèle social. Ce qui est en train de disparaître, ce n'est pas tant le *hobo* comme réalité sociologique — comme nous l'avons vu, Nels Anderson proclamait déjà sa fin au début des années 1920 —, c'est cette virilité sans contraintes et sans honte, cette innocence de l'homme telle qu'elle a pu exister dans un passé plus simple, incarnée par le vagabond. La seule manière de la sauver est de recréer à la fois le personnage de l'homme libre et indépendant et la collectivité fraternelle des mâles.

Le mythe du *hobo* tel qu'il se construit alors ne repose plus sur une imbrication entre témoignage, sociologie et littérature ; bien que les écrits de Kerouac soient souvent plus proches des mémoires ou de l'autofiction que du romanesque, ses « clochards célestes » et ses « vagabonds solitaires », pour reprendre des titres d'œuvres, sont de pures re-créations, réceptacles des frustrations et des désirs de sa génération comme de ses aspirations artistiques.

À la même période, cependant, alors que le *hobo* se fige dans le mythe des *Beats*, les politiques publiques en matière d'urbanisme sont en plein essor aux États-Unis. Il s'agit de « reconquérir » les centres-villes (Central Business Districts), de détruire les quartiers insalubres, et notamment les *skid rows*, lieux de regroupement des sans-abris, de lancer en somme des programmes d'ingénierie sociale permettant à la fois de loger les populations modestes et de « nettoyer » les rues des grandes villes américaines. Citons l'exemple de Robert Moses, l'un des principaux artisans de cette rénovation urbaine après la Seconde Guerre mondiale, notamment à New York (Howard, 2013 : 123), dont l'approche était fondée à la fois sur une vision progressiste (la nécessaire réhabilitation des quartiers modestes et dégradés) et verticale (la rénovation étant également une manière d'intensifier le contrôle social). À partir des années 1960 et 1970, les lieux où les sans-abri construisaient leurs communautés sont progressivement

détruits : le Gateway District de Minneapolis, Scollay Square à Boston et la célèbre Bowery à New York (Kusmer, 2002 : 236). Les résultats de ces rénovations, cependant, vont souvent à l'encontre de leurs objectifs initiaux, qui sont non seulement de rénover l'habitat, mais aussi de soustraire les sans-abri à la vue des classes moyennes et supérieures appelées à venir habiter en centre-ville. Or, la disparition des hôtels bon marché et dans certains cas des foyers, associée à la crise économique des années 1970 qui occasionne à partir du début des années 1980 une hausse du chômage et du nombre de sans-abri, rend ceux-ci plus, et non pas moins visibles dans les rues des grandes villes américaines. Ces « nouveaux sans-abri » sont bien loin de l'image du *hobo* parcourant les routes en toute liberté, avec ses rêves pour seul bagage, qui hante les fictions Beat. Ils sont avant tout des objets d'étude, des destinataires de politiques publiques, sortant souvent du domaine du récit pour entrer dans celui de la statistique.

Cela est dû en partie à la transformation du phénomène. Comme le note Peter H. Rossi, il existe des différences majeures entre les sans-abris jusqu'aux années 1950-1960 et les « nouveaux sans-abri » qui émergent à partir des années 1970-1980 (Rossi, 1989). La première, aussi paradoxal que cela puisse paraître, est que les sans-abri « traditionnels » n'étaient majoritairement pas à la rue. Le *homelessness* était défini davantage par rapport à la rupture des liens familiaux qu'à l'absence de domicile. Le plus souvent, les « sans-abri » trouvaient refuge dans des meublés bon marché ou des locaux mis à leur disposition par des missions religieuses, des organisations caritatives ou des autorités publiques. Ces lieux étaient concentrés dans certains quartiers, les *skid rows*, ce qui créait également un sentiment de communauté, dans une forme de continuité avec la « Hobohemia » décrite par Nels Anderson. Ces sans-abris étaient majoritairement des hommes blancs âgés, qui vivaient de petits travaux. Des pathologies diverses, liées à l'âge, à la consommation d'alcool ou à des troubles psychiatriques, étaient surreprésentées parmi ces populations.

Ce n'est qu'à partir des années 1970 que véritablement les sans-abris se retrouvent à la rue, à la suite des rénovations urbaines, de la destruction des hôtels et des transformations économiques ; ils sont visibles par tous, créant tantôt la gêne, tantôt la mobilisation. Leur profil, également, change. Grâce aux extensions de couverture sociale mises en place par le président Johnson, les personnes âgées se retrouvent moins souvent à la rue. Mais la paupérisation de toute une classe de travailleurs pauvres (*working poor*) plonge dans la misère de plus en plus de jeunes, de femmes, souvent issus des minorités. Rossi en conclut que les « nouveaux sans-abri » sont une population très différente de celle qui peuplait les *Skid Rows* jusqu'aux années 1960, en termes de genre, d'ethnicité, et même de pauvreté, bien que des traits communs (misère, pathologies mentales, désaffiliation sociale) demeurent. C'est la visibilité et la fragilité de cette population qui amènent les pouvoirs publics comme les citoyens des villes à une prise de conscience : les sans-abri sont un « problème social ».

L'on voit bien cependant que cette réémergence des sans-abri sur la scène des politiques publiques à partir des années 1970 et surtout 1980 n'a que peu à voir, en termes de représentations, avec la peur des vagabonds de la fin du XIX^e siècle. Cela est

dû aux transformations sociologiques et économiques nées conjointement du développement de l'État-providence entre 1930 et 1970 (sédentarisation des classes populaires, protection accrue pour certains segments de la population américaine) et de son démantèlement, associé à la libéralisation du capitalisme, à partir de 1970 (paupérisation de nouvelles classes, privatisation des structures d'aide). Mais il ne faut pas non plus sous-estimer les évolutions dans la manière dont on *parle* des sans-abri. Il n'y a pas de disparition des témoignages, et régulièrement sont publiés livres et enquêtes racontant l'expérience de la rue, en particulier dans les années 1990, lorsque le problème est sur le devant de la scène médiatique (citons par exemple *Travels with Lizbeth* de Lars Eighner, publié en 1993, ou *My Life on the Street*, de Joe Homeless, paru en 1992). Souvent, ces témoignages renouent avec deux tendances que nous avons déjà mentionnées concernant la littérature des vagabonds : l'idéalisation de la route comme lieu de liberté (chez Eighner), ou au contraire le récit de l'abjection de la vie à la rue (chez « Joe Homeless »). Cependant, les identités sont plus claires, les styles plus distincts ; on ne retrouve pas la porosité entre sociologie, littérature et témoignage caractéristique des œuvres du début du xx^e siècle, sans pour autant qu'émerge une nouvelle littérature des sans-abri qui, à la fois, serait plus en phase avec des réalités sociologiques nouvelles et transcenderait les limites du témoignage ou de l'analyse.

L'élan progressiste de rénovation urbaine des années 1950-1960 s'accompagne d'un renouveau et d'une spécialisation des sciences sociales. Les études sur les *Skid Rows* (celles de Donald Bogue sur Chicago ou celles de Bahr et Caplow sur la Bowery de New York par exemple) instaurent un modèle d'enquête scientifique, dont les auteurs sont des universitaires respectés qui ne se mettent pas en scène et se placent clairement dans une perspective d'objectivité par rapport à leur objet d'études. Au fil des décennies suivantes et au gré de la prééminence ou de la quasi-disparition du phénomène des sans-abri de la scène médiatique et politique, la disjonction des écritures demeure. Les sans-abris ne disparaissent pas du témoignage ni de la fiction (on peut songer aux romans de Paul Auster, *Sunset Park*, ou de Russell Banks, *Lost Memories of Skin*), mais ils ne créent pas d'imaginaire collectif.

Le *hobo* est un être de récit, qui doit (se la) raconter pour survivre. Il est l'héritier de la tradition américaine du *tall tale* mettant en scène des figures historiques ou légendaires, souvent liées à la conquête du pays (Johnny Appleseed, Davy Crockett, Paul Bunyan...). Il lui faut sans cesse, comme l'illustre bien Jack London dans *The Road*, inventer des histoires, pour obtenir à manger, pour échapper à la police, pour se faire une place dans les « jungles » qui lui servent de refuge. Ses récits font de lui un personnage romanesque et dangereux, victime et produit du capitalisme dont il est parfois érigé en contre-modèle. Ceux qui s'intéressent aux vagabonds au tournant du siècle succombent souvent à la fascination de la route, même lorsque leur objectif est de criminaliser ceux qui la parcourent ; ils éprouvent le besoin de se grimer, de se travestir, sous couvert même de scientificité, pour rendre compte d'un milieu qui a ses règles, ses lieux, sa culture.

Mais que se passe-t-il quand le récit devient légende ? Lorsque les nœuds de discours se défont, lorsque les *hobos* eux-mêmes disparaissent peu à peu du paysage, ils se

figent dans le mythe, l'icône, de plus en plus décalée par rapport aux réalités d'un phénomène social majeur et mouvant. La disjonction des écritures, entre fiction, témoignage et sociologie, que nous avons analysée, crée d'un côté une forme d'acceptation culturelle du *hobo* en tant que personnage identifié à certaines caractéristiques de l'ethos américain (liberté de mouvement, soif d'aventure, individualisme) plutôt qu'à une situation historique ou sociale (développement du capitalisme, misère urbaine), de l'autre une marginalisation des sans-abri, qui ne correspondent pas à cette image, car, de plus en plus, il s'agit de personnes sédentaires, issues de minorités, de femmes, de jeunes, voire d'enfants. Si le phénomène est mieux connu, ceux qui en sont victimes sont, justement, présentés avant tout comme des victimes plutôt que comme des acteurs de leur propre destin. La grande machine américaine du *mainstream* récupère le romantisme de la route pour laisser de côté les réalités de la rue.

RÉSUMÉ

Comment comprendre le lien entre les sans-abris d'aujourd'hui et les vagabonds de la fin du XIX^e siècle aux États-Unis ? La figure du *hobo*, icône culturelle américaine, se construit au tournant du XX^e siècle à travers une hybridation des écritures, au carrefour entre littérature, témoignage et sociologie. À travers un panorama des écrits de et sur les vagabonds, de Josiah Flynt à Jack Kerouac, en passant par Jack London et Nels Anderson, cet article cherche à analyser la manière dont le personnage du *hobo* est idéalisé, mythifié, s'éloignant progressivement aussi bien de la critique du capitalisme qu'il incarne à ses débuts que des réalités de la vie des personnes à la rue depuis les années 1970. À la « culture *hobo* » du début du XX^e siècle, caractérisée par des lieux (la Hobohème analysée par Anderson), des pratiques et des engagements spécifiques, se substitue une image de l'individu — masculin, blanc, hétérosexuel — qui part sur la grand-route en quête d'aventure. Les déterminants sociologiques et économiques de la condition du vagabond sont mis de côté ; le romantisme du personnage du *hobo* lui ôte sa portée contestataire en même temps qu'il relègue les sans-abris contemporains au statut de victimes.

Mots clés : vagabond, sans-abri, États-Unis, littérature, sociologie.

ABSTRACT

What is the link between the homeless of today and the hobos of the end of the 19th century in the United States? The *hobo* character, an American cultural icon, came into existence at the turn of the 20th century through the hybridization of different writing genres, at a crossroads between literature, testimonies and sociology. Through an overview of the writing by and on hobos, from Josiah Flynt to Jack Kerouac, including Jack London and Nels Anderson, this article seeks to analyze the way in which the *hobo* character was idealized, given a mythical status, and then gradually removed from the criticism of capitalism it embodied in its first years as well as from the actual living conditions of street people since the 1970s. The early 20th century "Hobo culture", featuring places (Hobohemia analyzed by Anderson), practices and specific commitments is replaced by the figure of an individual—male, white, heterosexual—who goes on the road in search of adventure. The sociological and economic determinants of the hobo's condition are set aside; the romanticism of the *hobo* character negates his dissenting nature and at the same time confines today's homeless people to the status of victims.

Key words: hobo, homeless, United States, literature, sociology

RESUMEN

¿Cómo comprender el vínculo existente entre los destechados de hoy día y los vagabundos de finales del siglo XIX en Estados Unidos? La figura del *hobo* (vagabundo), icono cultural estadounidense, se construye a finales del siglo XX a través de una hibridación de las escrituras, en el cruce de caminos entre la literatura, los testimonios y la sociología. A través de un panorama de obras escritas acerca de los vagabundos, de Josiah Flynt a Jack Kerouac, pasando por Jack London y Nels Anderson, este artículo busca analizar la manera como el personaje del vagabundo es idealizado y mitificado, alejándose progresivamente tanto de la crítica del capitalismo que encarna en sus inicios, como de las realidades de la vida de las personas de la calle desde los años 1970. A la llamada “cultura hobo” de comienzos del siglo XX, caracterizada por lugares (la *hobohemia*, analizada por Anderson), prácticas y luchas específicas, la sustituye una imagen del individuo “masculino, blanco, heterosexual” que parte en búsqueda de aventuras. Las determinantes sociológicas y económicas de la condición del vagabundo se colocan a un lado. El romanticismo del personaje del vagabundo le transfiere su actitud anti-establecimiento, al mismo tiempo que relega a los destechados contemporáneos al estatus de víctimas.

Palabras clave: vagabundo; destechado; Estados Unidos; literatura; sociología

BIBLIOGRAPHIE

- ALGREN, N. (1994 [1934]), *Un fils de l'Amérique*, Paris, 10/18.
- ALLEN, J. (2004), *Homelessness in American Literature. Romanticism, Realism, and Testimony*, New York, Routledge.
- ANDERSON, N. (2011 [1923]), *Le hobo, sociologie du sans-abri*, Paris, Armand Colin.
- BELLESILES, M. (2012), *1877: America's Year of Living Violently*, New York, The New Press.
- BLACK, J. (1926), *You Can't Win*, New York, Macmillan.
- CERTEAU, M. de (1993 [1970]), «La beauté du mort», in *La culture au pluriel*, Paris, Éditions du Seuil.
- CRESSWELL, T. (2001), *The Tramp in America*, Londres, Reaktion Books.
- DEPASTINO, T. (2003), *Citizen Hobo: How a Century of Homelessness Shaped America*, Chicago, University of Chicago Press.
- DOS PASSOS, J. (2002 [1938]), *U.S.A.*, Paris, Gallimard.
- EIGHNER, L. (1994), *Travels With Lizbeth. Three Years on the Road and on the Streets*. New York, Ballantine Books.
- FLYNT, J. (1907), *Tramping With Tramps*, New York, The Century Co.
- FLYNT, J. (1908), *My Life*, New York, Outing Publishing.
- HALL, J. (2010), «Sisters of the road? The Construction of female hobo identity in the autobiographies of Ethel Lynn, Barbara Starke, and “Box-Car” Bertha Thompson», *Women's Studies*, n° 9, p. 215-237.
- HARRIS, L. O. (1878), *The Man Who Tramped*, Indianapolis, Douglas and Carlon.
- HIGBIE, F. T. (2003), *Indispensable Outcasts. Hobo Workers and Community in the American Midwest, 1880-1930*, Chicago, University of Illinois Press.
- Homeless, J. (1992), *My Life on the Street*, New York, New Horizon Press.
- Howard, E. (2013), *Homeless. Poverty and Place in Urban America*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press.
- ISAACSON, B. (2015), «Homeless Millennials Are Transforming Hobo Culture», *Newsweek*, www.newsweek.com/2015/05/01/homeless-millennials-are-transforming-hobo-culture-323151.html, consulté le 3 novembre 2015.
- JOHNSON, R. A. (2010), «African Americans and Homelessness: Moving Through History», *Journal of Black Studies*, vol. 40, n° 4, p. 583-605.

- KEROUAC, J. (1972 [1957]), *Sur la route*, Paris, Gallimard.
- KEROUAC, J. (2000 [1960]), «The Vanishing American Hobo», in *Lonesome Traveler*, New York, Penguin Classics.
- KEROUAC, J. (1979 [1962]), *Big Sur*, Paris, Gallimard.
- KEROUAC, J. (n.d), «The Revitalizing of American Letters», New York, Archives Jack Kerouac, coll. «Berg», New York Public Library, 53.10.
- KUSMER, K. L. (2002), *Down & Out, On the Road: The Homeless in American History*, New York, Oxford University Press.
- LENNON, J. (2014), *Boxcar Politics. The Hobo in US Culture and Literature, 1869-1956*, Amherst, University of Massachusetts Press.
- LONDON, J. (1907), *The Road*, New York, Macmillan.
- MARCUS, A. (2010), *Where Have All the Homeless Gone? The Making and Unmaking of a Crisis*, Oxford, Berghahn Books.
- MCCALLUM, T. (2005), «The Tramp is Back», *Labour/Le travail*, n° 56, p. 237-250.
- MOSES, R. (1945), «Slums and City Planning», *The Atlantic Monthly*, vol. 45, n° 1, www.theatlantic.com/magazine/archive/1945/01/slums-and-city-planning/306544/, consulté le 19 mai 2016.
- National Coalition for the Homeless (2007), «How Many People Experience Homelessness?», NCH Fact Sheet 2, www.nationalhomeless.org/publications/facts/How_Many.pdf, consulté le 3 novembre 2015.
- PASCHKE, B. et D. VOLPENDESTRÀ (dir.) (1988), *Homeless not Helpless: An Anthology*, Atlanta, Canterbury Press.
- PELLERIN, P.-A. (2015), «The Gender of Literary Hobohemia: Cold War Poetics and Jack Kerouac's "Homeless Brotherhood"», La Rochelle, Congrès de l'Association française d'études américaines.
- PINKERTON, A. (1878), *Strikers, Communists, Tramps and Detectives*, New York, Carleton & Co.
- PUGH, D. et J. TIETJEN (dir.) (1997), *I Have Arrived Before My Words: Autobiographical Writings of Homeless Women*, Boston, Charles River Publishers.
- REITMAN, B. (1996 [1937]), *Boxcar Bertha*, Paris, 10/18.
- RHIS, J. A. (1890), *How The Other Half Lives. Studies Among the Tenements of New York*, New York, Charles Scribner's Sons.
- ROSSI, P. H. (1989), *Down and Out in America. The Origins of Homelessness*, Chicago, University of Chicago Press.
- TULLY, J. (1924), *Beggars of Life. A Hobo Autobiography*, New York, Albert & Charles Boni.
- WEBB, P. (2014), *Homeless Lives in American Cities: Interrogating Myth and Locating Community*, New York, Palgrave Macmillan.
- WHITMAN, W. (2002 [1856]), *Feuilles d'herbe*, Paris, Gallimard.
- WHITMAN, W. (1892), «The Tramp and Strike Questions», in *Prose Works*, Philadelphia, David McKay.