

« ENTRE DEUX MONDES : LES ÉMIGRANTS EUROPÉENS (1850-1940) »

Conférence de **Jacky Desquesnes**, Inspecteur pédagogique régional honoraire d'Histoire Géographie, tenue le 18 octobre 2012 dans l'auditorium de La Cité de la Mer lors de la journée « Émigration et mobilité en Europe » organisée par la Maison de l'Europe de Basse-Normandie.

PLAN

I. LE TEMPS DE LA GRANDE ÉMIGRATION EUROPÉENNE

- A. Les grands courants
- B. Un grand flux, des vagues successives
- C. Désir de partir et invitation à entrer
- D. Et parfois, le désir de rentrer

II. LA FRANCE, TERRE DE TRANSIT

- A. Forte émigration européenne, mais faible émigration française
- B. Paris, plaque tournante de l'émigration européenne
- C. La concurrence des ports

III. CHERBOURG, LIEU DE PASSAGE DE LA DERNIÈRE VAGUE

- A. Un boom sans précédent, mais bref
- B. Les raisons d'un succès
- C. Un transit plus complexe, accompli dans des conditions modernisées

IV. DES ÉTRANGERS ENTRE DEUX MONDES

- A. Beaucoup de passages, et peu de traces...
- B. L'Hôtel Atlantique : de la traditionnelle quarantaine à la « marche en avant »
- C. Curiosité et solidarité
- D. À quoi pensaient les émigrants ?

CONCLUSION. QUELQUES PIÈGES À ÉVITER

I. LE TEMPS DE LA GRANDE ÉMIGRATION EUROPÉENNE

Au cours du 19^e siècle, la révolution industrielle, la révolution des transports et la révolution démographique participent à une dynamique de mondialisation. La population de la Terre passe de 1 milliard au début du 19^e siècle à 2 milliards en 1930. Cet accroissement de la population est principalement européen. Entre 1750 et 1900, la population européenne quadruple passant de 114 à 423 millions d'individus.

Il est estimé que 38 millions de personnes sont parties de l'Europe vers le continent américain entre 1881 et 1914. Ils participent à ce qui est appelé une « européanisation du monde ». En prenant en compte toute la période des Grandes Migrations Transatlantiques, c'est-à-dire de 1800 jusqu'à la Première Guerre mondiale, ce nombre augmente à 50 millions de personnes. Ce mouvement peut donc être considéré comme un phénomène de masse. Ainsi, la population des États-Unis passe de 31 millions d'habitants en 1860 à 76 millions en 1900. Dans cette période, 14 millions d'immigrants seraient partis aux États-Unis.

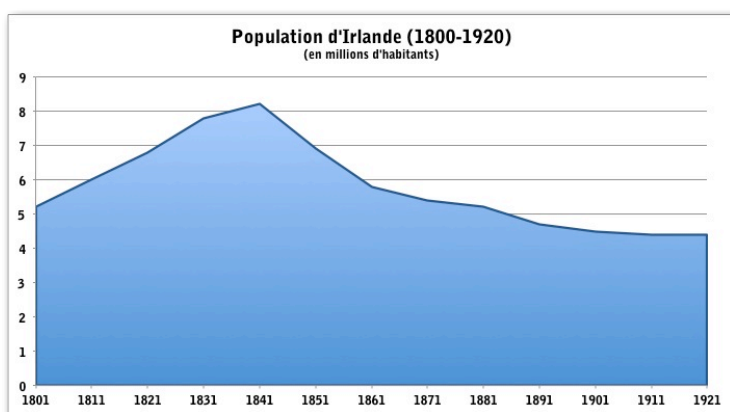
A. Les grands courants

Il faut considérer plusieurs échelles de mobilité : le départ outre-atlantique a été précédé par un premier déplacement intra-européen qui sert de première étape. En effet, beaucoup de migrations sont des déplacements de population à l'intérieur d'un même pays ou entre pays d'Europe vers l'Europe du Nord-Ouest.

B. Un grand flux, des vagues successives

Les statistiques sont difficiles à établir. Il est toutefois considéré que les États-Unis ont reçu 9 millions d'Européens entre 1821 et 1880 mais 20 millions de 1881 à 1914. Le temps fort de ces migrations se situe donc entre 1880 et 1914.

Cette évolution est irrégulière et il faut s'intéresser à chaque région européenne séparément pour comprendre ces mouvements qui suivent les fluctuations de l'économie.



Source : Tactus.nu

<http://www.tacitus.nu/historical-atlas/population/british.htm>

L'émigration des Irlandais vers d'autres continents s'effectue tout au long du 19^e siècle, mais la période qui a vu le plus grand nombre de départs se situe entre 1845 et 1855. Cet accroissement des départs peut être expliqué, entre autres, par une famine causée par la maladie de la pomme de terre en 1845. À cette époque, l'Irlande deviendra le seul pays européen à voir sa population décroître.

Les Italiens, quant à eux, sont passés d'une migration intra-européenne à un départ d'Europe. La porosité des frontières, la misère, des crises agricoles et la dégradation des conditions de vie sont des facteurs de départs d'Italie notamment vers la France. Les migrants venus d'Italie traversent l'Atlantique par vagues successives entre 1880 et 1914.

Après 1880, une « nouvelle immigration » se met en place : ce sont des populations en provenance d'Europe Centrale, de l'Est et du Sud qui partent vers le nouveau continent. Il y a donc une grande diversité de langues, de religions, de cultures et cela provoque des baisses démographiques en Italie, en Pologne et en Ukraine (qui ne sont pas des États indépendants).

C. Désir de partir et invitation à rentrer

Très vite avant 1914, le phénomène est étudié et deux facteurs complémentaires lui sont attribués : un effet de push (le migrant est encouragé à partir) et un effet de pull (On favorise l'accueil de ces migrants dans les pays de destination).

Il a été abordé précédemment que c'est la Grande Famine qui a encouragé les Irlandais à quitter leur pays mais d'autres facteurs peuvent être pris en compte concernant les mouvements des populations européennes en général : la pression démographique, l'exode rural accéléré, le « retard » du développement industriel, les conditions d'emploi...

En même temps, le pays d'accueil parie sur cette source de développement. Il y a donc une liberté d'accès demandée par les grands intérêts économiques (les industriels voient d'un bon œil l'arrivée d'une nouvelle main d'œuvre permettant leur développement). Ce mouvement est favorisé par un climat de paix internationale, le développement des moyens de transport, la circulation des informations, l'établissement de réseaux d'agences de voyage, le développement de la publicité. De plus, le transport des migrants devient une activité économique rentable et l'on voit un développement des grandes compagnies maritimes anglaises, américaines, allemandes et françaises qui permet d'équilibrer la politique des tarifs selon les classes.

En général, le migrant est plutôt jeune (il a entre 20 et 40 ans), est un homme (mais la part des femmes est en croissance constante tout au long de la période), appartient aux classes populaires (ouvrier, employé, petit artisan) mais il ne vit pas dans la misère.

Assez souvent, la décision de partir est une décision collective : un premier membre de la famille part en éclaireur, écrit, fait un bilan et envoie de l'argent pour le voyage des autres membres. Entre 1900 et 1906, par exemple, 5 millions de lettres ont été envoyées des États-Unis vers l'Autriche-Hongrie et la Russie. De plus, en 1908-1909, 60% des Européens du Sud et de l'Est arrivent aux États-Unis avec des billets pré-payés.

Des historiens ont mis en évidence des « chaînes migratoires ». Par exemple, une étude a été menée sur une communauté d'origine norvégienne présente dans une ville du Minnesota et la source a pu être remontée : un migrant est parti d'un village en 1852, puis revenu en visite en

1872 ; cinq ans plus tard, 44 personnes de son village l'ont rejoint dans sa ville du Minnesota ce qui a conduit au développement d'une chaîne migratoire.

La Première Guerre mondiale entre 1914 et 1918 a cependant modifié les flux de population. En 1921, la Société des Nations crée son Haut-Commissariat aux réfugiés ; cela va apporter des bouleversements territoriaux. C'est cette même année que les États-Unis commencent à réduire le droit d'entrer par un système de quotas (ce qui va sélectionner en même temps l'origine des immigrants). En 1921, l'immigration des États-Unis passe de 800 000 à 300 000 personnes et en 1924 une limitation à 165 000 personnes et à 2% des effectifs présents en 1890 va par exemple freiner l'immigration italienne et bloquer l'immigration russe. La grande dépression économique générée par la crise de 1929 va considérablement réduire les flux migratoires de l'Europe vers le continent américain.

D. Et parfois, le désir de partir

Il faut prêter attention au fait que le succès n'est pas systématique pour tous les migrants. Des études¹ montrent que certains immigrés écrivent leur découragement à ceux qui sont restés au pays (mais néanmoins leur transmettent de l'argent pour payer le bateau).

Les flux migratoires ne sont pas à sens unique. Certains ayant réussi ou ayant gagné suffisamment pour changer de statut social dans leur pays d'origine reviennent (pour acheter un commerce par exemple). Il y a eu près de 2 millions de retours entre 1905 et 1915, dont 1,3 million en provenance des États-Unis. Il faut cependant prendre ces chiffres avec précaution : comment différencier un retour définitif d'un voyage de visite ?

Entre 1880 et 1900, un tiers des migrants retournent chez eux : 40% des Grecs, 50% des Italiens mais seulement 15 à 20% des Juifs (qui sont partis avant tout pour fuir les persécutions).

Les retours sont plus fréquents lorsqu'il s'agit de départs d'hommes seuls. À Cherbourg en 1930, le flux de retour devient plus important que le flux de départs.

II. LA FRANCE, TERRE DE TRANSIT

A. Forte émigration européenne, mais faible émigration française

Même si certaines régions françaises sont des terres d'émigration (Alpes du Nord, Pays Basque...), les Français émigrent peu en comparaison des autres pays d'Europe. Cela s'explique par une poussée démographique plus modérée que les autres pays et un exode rural qui y est moins brutal.

¹ Nancy Green, *Repenser les migrations*, 2002.

B. Paris, plaque tournante de l'émigration européenne

Les ports français (Le Havre, Cherbourg...) mettent l'accent sur les ports de passage de migrants. Les migrants qui transitent par ces ports viennent pour la plupart de Paris en train. Il ne faut pas oublier que la Gare Maritime Transatlantique de Cherbourg par exemple est non seulement une gare maritime mais aussi une gare ferroviaire.

C. La concurrence des ports

Il y a une forte concurrence entre les ports européens (Liverpool, puis Southampton, Hambourg) mais aussi entre les ports français (Marseille, Le Havre, Nantes, Bordeaux dans un premier temps). Cette concurrence entre les ports et les compagnies maritimes va amener une amélioration des conditions de transport : à partir de 1910, les entreponts sont remplacés progressivement par des cabines de 3^e classe limitées à 4/6 couchettes.

III.CHERBOURG, LIEU DE PASSAGE DE LA DERNIÈRE VAGUE

A. Un boom sans précédent, mais bref

Il y a déjà une activité migratoire à Cherbourg à la fin du 19^e siècle, mais cette activité se développe surtout à partir des années 1920 et culmine vers 1930 (il y a cependant des difficultés à obtenir des chiffres exacts). Le flux de voyageurs transitant à Cherbourg est estimé à 112 000 en 1922, 200 000 en 1926 et 174 000 en 1930. Il faut toutefois relativiser ces chiffres : tous les voyageurs n'étaient pas des migrants qui étaient 41 000 en 1922, 59 000 en 1925, 35 000 en 1929, 11 000 en 1935 et 3 000 en 1938 à transiter par Cherbourg. Au regard de ces chiffres, une forte baisse est visible au cours des années 1930. Cela s'explique par la crise économique de 1929, mais aussi par les restrictions plus sévères à l'entrée des pays visés, y compris en Amérique du Sud. En 1925, le record de 8 paquebots en escale dans la rade de Cherbourg a même été atteint.

B. Les raisons d'un succès

En 1869, Cherbourg accueille la Hamburg Amerika Linie (une compagnie allemande qui propose des trajets entre Hambourg et New York) et la Royal Steam Packet Company, une compagnie anglaise. Cherbourg devient alors un port d'escale. Les années suivantes vont voir l'arrivée d'autres compagnies anglaises (notamment liées au développement de Southampton) et américaines. Les compagnies françaises, dont la Compagnie Générale Transatlantique, préfèrent quant à elles le port du Havre.

Le développement de Cherbourg va être facilité par la mise en place de « trains spéciaux » de ou pour Paris qui feront le voyage entre la ville portuaire et la capitale en 5 heures.

Paradoxalement, ce sont les restrictions de l'immigration aux États-Unis qui vont contribuer au succès de Cherbourg, notamment par sa capacité d'adaptation aux nouvelles règles imposées, et en particulier sanitaires. La ville de Cherbourg va décider de construire de nouvelles installations : l'Hôtel Atlantique (qui servira de lieu de transit) puis au début des années 1930, un port en eau profonde et une nouvelle gare maritime (inaugurée en 1933, et de fait après la fin de la grande vague).

C. Un transit plus complexe, accompli dans des conditions modernisées

Cherbourg voit passer les courants migratoires traditionnels mais aussi les départs liés aux désordres politiques ou aux bouleversements territoriaux.

Cherbourg va par exemple devenir le port de transit des Juifs venus de Galicie. La Galicie, est une région au nord-est de l'Autriche-Hongrie (qui s'étend sur le Sud de la Pologne et l'Ouest de l'Ukraine d'aujourd'hui). Dans cette région, la population de confession juive était persécutée par les Polonais et les Ukrainiens qui vivaient aussi sur ces terres, les Juifs ont donc fui en partant vers l'Ouest.

Cherbourg facilite donc les conditions de transit des migrants, notamment au moyen d'une organisation intégrée (des billets tout compris vendus au départ comprenaient le séjour dans le nouveau lieu d'accueil qu'est l'Hôtel Atlantique). Cela explique qu'à Cherbourg il n'y ait pas de mémoire des migrations de l'« époque héroïque », que la mémoire soit spontanément positive. Ceci est lié, pour une bonne part, à l'intégration du transport et du séjour.

Le migrant à Cherbourg n'est pas dans l'attente d'un billet, ou dans l'attente de l'argent pour payer le billet. Le séjour est, dans la grande majorité des cas, une attente sanitaire.

IV. DES ÉTRANGERS ENTRE DEUX MONDES

A. Beaucoup de passages, et peu de traces...

Il y a cependant à Cherbourg assez peu de preuves documentaires de ces passagers. C'est pourquoi le comptage des migrants transitant à Cherbourg est compliqué.

B. L'Hôtel Atlantique : de la traditionnelle quarantaine à la « marche en avant »

En 1921, les États-Unis décident d'imposer une quarantaine sanitaire de 12 jours aux migrants non pas à l'arrivée sur le continent américain mais dans les ports d'embarquement. Cela va conduire Cherbourg à se doter d'un lieu d'accueil des migrants : l'Hôtel Atlantique (aujourd'hui le bâtiment est occupé par la Chambre de Commerce et de l'Industrie Cherbourg Cotentin).

L'architecture est programmée selon une organisation rationnelle (l'ère des masses) à rapprocher de l'organisation scientifique du travail. Le migrant pénètre dans une partie du bâtiment où il devra prendre une douche obligatoire et être examiné par un médecin avant de pouvoir intégrer la partie séjour du bâtiment. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un hôtel à clientèle privée dont la clientèle s'est assez « embourgeoisée » (ici, le privé offre le moyen de faciliter les démarches imposées par les services publics). Le statut territorial du bâtiment est toutefois ambigu : le médecin de contrôle sanitaire est américain, le bâtiment est déjà un ailleurs. L'Hôtel Atlantique n'a fonctionné que dix ans entre 1922 et 1932.



Émigrants à Cherbourg, devant l'Hôtel Atlantique
© J.B. Legoubey

Il y a aussi l'hôtel New-York (surtout destiné aux migrants rejoignant l'Amérique du Sud) et les hôtels en ville. L'hôtel New-York accueille les plus pauvres (par exemple les Roumains du Sud). En 1926, par exemple, une épidémie de méningite cause la mort d'une trentaine de bébés.

C. Curiosité et solidarité

En 1926, un instituteur de Cherbourg, Paul Moulin, consigne dans des cahiers (*L'émigration par Cherbourg*) de nombreuses notes sur les migrants et leurs conditions de transit à Cherbourg. Grâce à ces sources, il nous est possible aujourd'hui d'avoir des données relativement précises sur le nombre de migrants transitant à Cherbourg dans les années 1920.

Les documents les plus couramment rencontrés concernant la migration sont des photographies de migrants, notamment les photographies réalisées par Augustus Sherman à Ellis Island qui démontrent un certain « exotisme » européen. Il faut néanmoins relativiser ces documents. En effet, un photographe privilégiera des sujets se démarquant du reste du groupe, et dont les caractéristiques sont typiques. C'est ainsi que sur beaucoup de photographies des migrants sont vêtus de costumes traditionnels. Il faut préciser ici que ces caractéristiques n'étaient que des exceptions et que la grande majorité des migrants étaient vêtus de vêtements tout à fait communs et classiques.

Afin d'aider les migrants, des « livrets de l'émigrant » étaient édités et remis aux candidats au départ. De nombreux actes de solidarité sont constatés envers les migrants : il ne faut pas oublier qu'ils représentent une part non négligeable de la clientèle des commerçants de Cherbourg.

D. À quoi pensaient les émigrants ?

Il est difficile de répondre à cette question. Il est toutefois possible d'émettre des hypothèses. L'émigrant est en attente : il subit le stress des grands départs (il a construit un projet et doit le confronter aux conditions de sa réalisation) et subit l'angoisse de l'inconnu (il ne faut pas croire que le migrant est un aventurier qui part sans aucune préparation).

La mémoire collective se concentre sur les scènes de départ vues comme un déchirement, mais les scènes d'accueil et de retrouvailles qui sont présentes dans les souvenirs écrits doivent aussi être rappelées.

Il y a des stéréotypes sur les migrants mais il faut respecter leur ambition. L'émigrant a de l'ambition pour ses enfants (nés ou à venir).

Il faut toutefois relativiser les récits de mémoire de famille qui ont tendance à valoriser les mérites de ceux qui ont franchi le pas, et donc à exagérer les difficultés vécues.

CONCLUSION. QUELQUES PIÈGES À ÉVITER

- En terme d'émigration, il est souvent considéré que les États-Unis sont le seul pays de destination de ces populations. Or, le Canada et l'Amérique du Sud étaient aussi des terres d'accueil très importantes.
- Il faut bien faire la distinction entre les lieux de mémoire et les lieux d'oubli : il y a des lieux d'arrivée, des lieux d'embarquement dans le pays de départ (Norvège, Italie...) et des lieux d'embarquement dans des pays de transit (Cherbourg...). Il n'est pas possible d'avoir la même vision ni le même discours à La Cité de la Mer et au Musée d'Ellis Island (le point de vue n'est pas le même et il n'est pas possible d'y dire la même chose).
- la recherche des lieux d'origine est avant tout faite par les familles de migrants qui ont réussi (cf. les nombreux sites internet généalogiques permettant de retrouver les noms de familles, le moment de passage, le navire...) mais il ne faut pas oublier ceux pour qui ce départ s'est moins bien passé.
- le présent conditionne notre vision du passé : les migrations d'aujourd'hui ne sont pas celles d'hier : le campement établi au pied de la Montagne du Roule à notre époque ne peut pas être comparé à l'Hôtel Atlantique des années 1920.