

“ 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



LE TEMPS DE LA GRANDE ÉMIGRATION EUROPÉENNE



Au cours du XIX^e siècle, la révolution industrielle, la révolution des transports et la révolution démographique créent une dynamique de mondialisation. La population de la Terre passe de 1 milliard au début du XIX^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.

38 millions de personnes seraient parties de l'Europe vers le continent américain entre 1881 et 1914, participant ainsi 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 atteint 50 millions de personnes. Ainsi, la population des États-Unis passe de 31 millions d'habitants en 1860 à 76 millions en 1900.

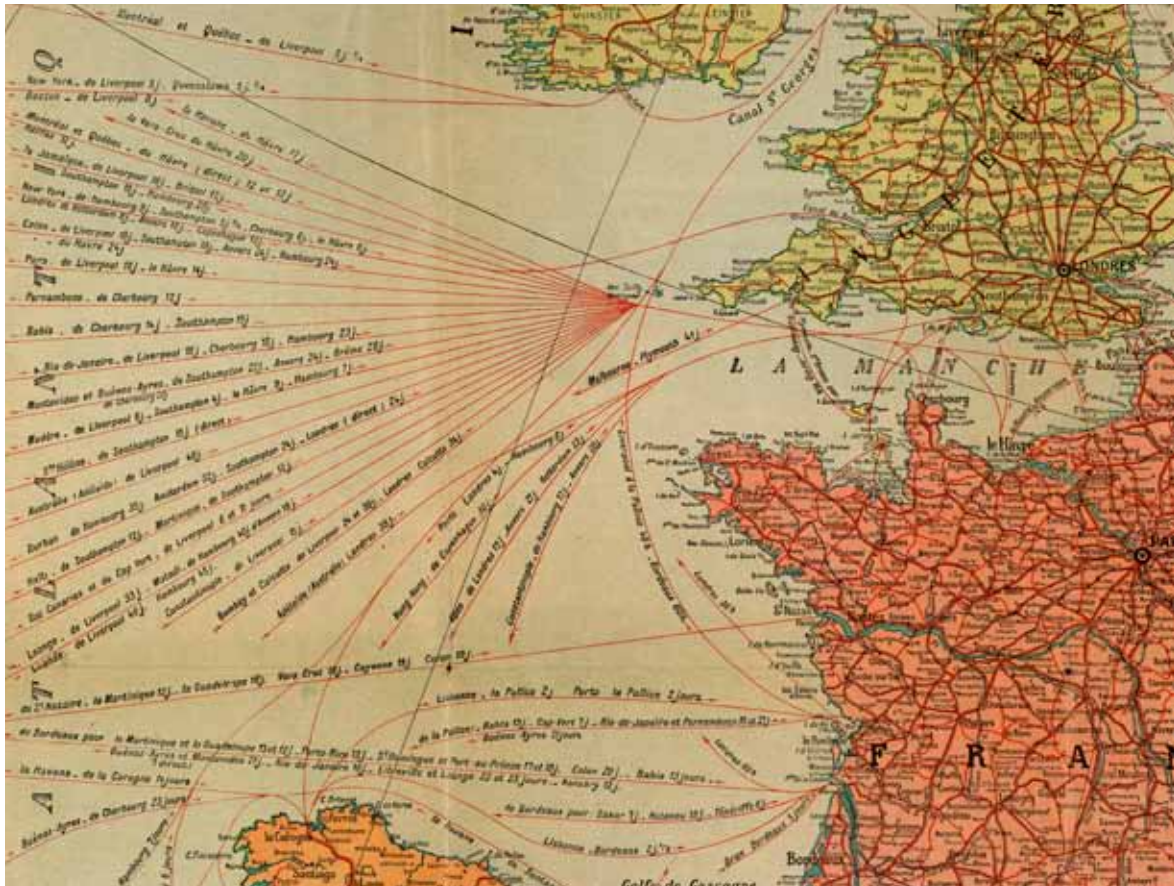
50 millions d'Européens
ont émigré aux États-Unis
entre 1800 et 1914

A. LES GRANDS COURANTS

Ce mouvement est complexe, car il faut prendre en compte plusieurs échelles de mobilité : le départ outre-atlantique a été souvent précédé par un déplacement intra-européen qui a constitué une première étape. En effet, beaucoup de migrations se sont effectuées à l'intérieur d'un même pays ou entre pays de l'Europe du Sud ou de l'Est vers l'Europe du Nord-Ouest.

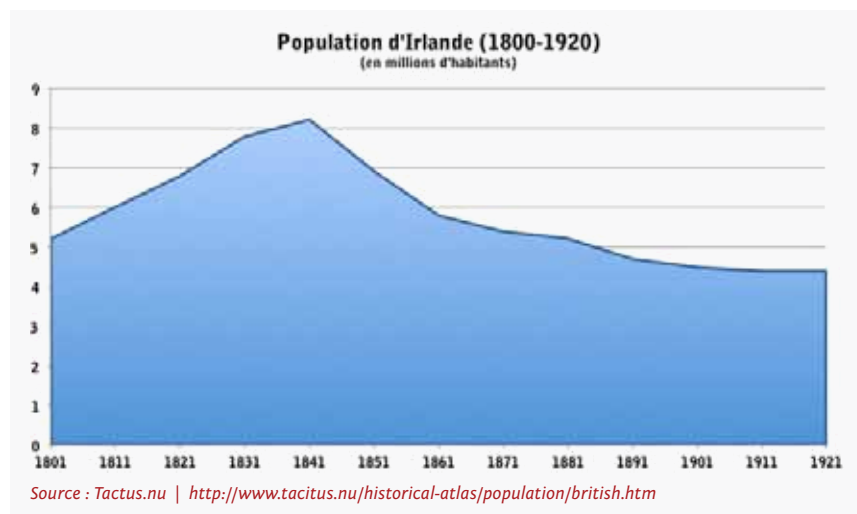
B. UN GRAND FLUX, DES VAGUES SUCCESSIVES

Les statistiques sont difficiles à établir. Il est toutefois admis que les États-Unis ont reçu environ 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. Prenons les cas irlandais et italien.

L'émigration des Irlandais vers d'autres continents s'effectue tout au long du XIX^e siècle, mais la période qui a vu le plus grand nombre de départs se situe entre 1845 et 1855. Cet accroissement des départs s'explique, entre autres, par une famine due à la maladie de la pomme de terre.



À cette époque, l'Irlande deviendra le seul pays européen à voir sa population décroître.

Les Italiens, quant à eux, ont franchi l'Atlantique plus tard, après une période de migration intra-européenne. 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 arrivent en Amérique par vagues successives entre 1880 et 1914.

Après 1880, une "nouvelle immigration" se met donc en place : ce sont des populations en provenance d'Europe Centrale, de l'Est et du Sud qui partent vers le nouveau continent. Elles y apportent une grande diversité de langues, de religions, de cultures et le mouvement est suffisamment fort pour provoquer des baisses démographiques en Pologne et en Ukraine (qui ne sont pas des États indépendants) mais aussi en Italie.

C. DÉSIR DE PARTIR ET INVITATION À RENTRER

Dès avant 1914, le phénomène migratoire devient objet d'étude. Il s'explique par la conjonction de deux facteurs complémentaires : un effet de "push" (le migrant est encouragé ou poussé à partir) et un effet de "pull" (l'accueil de ces migrants dans les pays de destination est favorisé).

Ainsi, la Grande Famine a amené nombre d'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, l'inégalité du développement industriel, les conditions d'emploi...

En même temps, le pays d'accueil parie sur cette source de développement. Il offre 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). 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 des grandes compagnies maritimes anglaises, américaines, allemandes et françaises se développent, ce 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 forcément 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. Ainsi, 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 est revenu en visite en 1872 ; cinq ans plus tard, 44 personnes de son village l'ont rejoint dans sa ville.

La Première Guerre mondiale terminée, les migrations ont repris sous d'autres conditions et pour de nouvelles raisons.

Les bouleversements politiques, les changements territoriaux de l'après-guerre ont provoqué d'importants flux de population. C'est le cas des Russes qui fuient la guerre civile, des Juifs persécutés dans le nouvel État polonais. Ce phénomène amène la Société des Nations à créer son Haut-Commissariat aux réfugiés en 1921.

Mais, à peu près au même moment, 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.

Puis la grande dépression économique qui s'installe à partir de 1929 réduit considérablement les flux migratoires de l'Europe vers le continent américain et conduit même au retour quasi-forcé d'un demi-million de Mexicains.



D. ET PARFOIS, LE DÉSIR DE RENTRER

Il faut prêter attention au fait que tous les immigrants ne connaissent pas le succès. Des études montrent que certains immigrés écrivent leur découragement à ceux qui sont restés au pays ; mais néanmoins ils leur transmettent de l'argent pour financer leur voyage.



Les flux migratoires ne sont pas à sens unique. Certains ayant réussi ou ayant économisé 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 en Europe 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 départ.

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 dans les autres pays et un exode rural moins brutal.

B. PARIS, PLAQUE TOURNANTE DE L'ÉMIGRATION EUROPÉENNE

Les ports jouent donc un rôle très important comme points de départ des migrants. Mais il ne faut pas oublier que les migrants qui transitent par ces ports viennent pour la plupart de Paris en train. À Paris, se croisent donc des flux en provenance du Nord, de l'Est ou du Sud et allant dans plusieurs directions : Le Havre, Cherbourg, Nantes, Bordeaux, Marseille.

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. 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.



CHERBOURG, LIEU DE PASSAGE DE LA DERNIÈRE VAGUE

A. UN BOOM SANS PRÉCÉDENT, MAIS BREF

Cherbourg connaît déjà une activité migratoire à la fin du XIX^e siècle, mais cette activité se développe surtout à partir des années 1920 et culmine vers 1930. 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 données : tous les voyageurs n'étaient pas des migrants. Ces derniers sont estimés à 41 000 en 1922, 59 000 en 1925 (le record de 8 paquebots en escale dans la rade de Cherbourg a alors été atteint), 35 000 en 1929, 11 000 en 1935 et 3 000 en 1938.

Au regard de ces statistiques, la forte baisse s'explique par la crise économique des années trente, mais aussi par les restrictions plus sévères à l'entrée des pays visés, y compris en Amérique du Sud.



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" pour Paris qui feront le voyage entre la ville portuaire et la capitale en 5 heures.

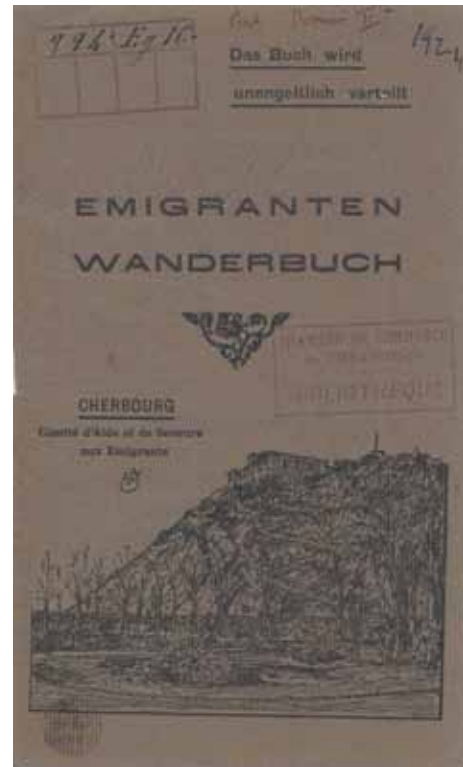
Paradoxalement, ce sont les restrictions de l'immigration aux États-Unis qui vont contribuer au succès de Cherbourg, notamment par sa capacité d'adaptation aux nouvelles règles sanitaires imposées. La ville de Cherbourg va alors se doter de nouvelles installations : l'Hôtel Atlantique (financé par les compagnies maritimes, il servira de lieu de transit) puis au début des années 1930, un port en eau profonde et une nouvelle gare maritime (inaugurée en 1933, 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 les conditions de transit des migrants, notamment au moyen d'une organisation intégrée (les billets vendus au lieu de 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.



Le migrant à Cherbourg n'est pas du tout 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.



DES ÉTRANGERS ENTRE DEUX MONDES

A. BEAUCOUP DE PASSAGES, ET PEU DE TRACES...

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

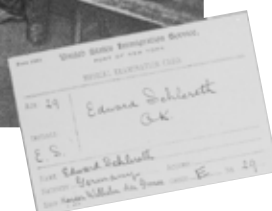
B. L'HÔTEL ATLANTIQUE : DE LA TRADITIONNELLE QUARANTAINE À LA "MARCHE EN AVANT"

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. En effet, quand des immigrants étaient refusés lors du contrôle sanitaire à l'arrivée, ils devaient retraverser l'Atlantique, mais n'avaient pas toujours l'argent nécessaire. Cela va conduire trois grandes compagnies transatlantiques fréquentant Cherbourg (la *Cunard*, la *White Star Line* et la *Red Star*) à financer la construction 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 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 qui 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 : sur le sol français, le médecin de contrôle sanitaire est américain, le bâtiment est donc déjà un ailleurs. L'Hôtel Atlantique n'a fonctionné que pendant dix ans entre 1922 et 1932.



D'autres établissements existent à Cherbourg : l'hôtel New-York (surtout destiné aux migrants rejoignant l'Amérique du Sud) et les hôtels indépendants 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*) des 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 sur le nombre de migrants transitant à Cherbourg dans les années 1920 et sur leurs conditions de vie.



Les documents les plus couramment rencontrés concernant la migration sont des photographies de migrants. Celles réalisées par Augustus Sherman à Ellis Island insistent sur un certain "exotisme" européen en montrant des types humains et des costumes qui se veulent caractéristiques de certaines régions d'Europe. Il faut néanmoins relativiser ces documents. En effet, le photographe a recherché l'effet d'étrangeté, alors 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. Il existe à Cherbourg une association d'aide aux migrants, dont les services sont fort appréciés, il ne faut pas oublier que ces derniers 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, mais quelques réflexions peuvent être proposées. 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 voir dans le migrant 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 à l'arrivée, présentes dans les souvenirs écrits, doivent aussi être rappelées.

Si certains migrants étaient poussés par la nécessité, il ne faut pas en faire un stéréotype. Il vaut mieux penser que l'émigrant a de l'ambition pour lui-même et pour ses enfants (nés ou à venir). Il faut aussi relativiser certains récits de mémoire familiale qui ont tendance à valoriser les mérites de ceux qui ont pris un risque et franchi le pas, et ont tendance à exagérer les difficultés vécues.



CONCLUSION

Les États-Unis ne furent pas la seule destination des émigrants européens : le Canada et l'Amérique du Sud ont aussi constitué des terres d'accueil.

Il faut bien faire la distinction entre les lieux de mémoire : 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 au Musée d'Ellis Island, à Gênes et à La Cité de la Mer (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 aux Américains d'aujourd'hui 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 traduit par un échec et qui sont rentrés.

Le présent conditionne notre vision du passé, or les migrations d'aujourd'hui ne sont pas celles d'hier : le campement établi au pied de la Montagne du Roule à notre époque par des personnes provenant d'Afghanistan ou d'Irak et cherchant à passer clandestinement en Grande-Bretagne ne peut pas être comparé à l'Hôtel Atlantique des années 1920 qui répond justement à la réglementation d'un pays encore désireux d'accueillir des migrants.



“Donne-moi tes pauvres, tes exténués
Qui en rangs pressés aspirent à vivre libres,
Le rebut de tes rivages surpeuplés,
Envoie-les moi, les déshérités, que la tempête me les rapporte
De ma lumière, j'éclaire la Porte d'Or.”

Emma LAZARUS

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

Et ils peuplèrent l'Amérique : L'odyssée des émigrants / Nancy GREEN. - Paris : Gallimard, 1994. - (Découvertes Gallimard).

L'auteur raconte l'odyssée de ces hommes et de ces femmes qui, tout au long du XX^e siècle, fuyant misère ou oppression, quittèrent la vieille Europe pour le Nouveau Monde, symbole de réussite et de liberté.

Les migrations internationales en Europe et aux États-Unis / Bruno MARMOT. Alphil, 2006.

Le temps des migrations blanches / Philippe RYGIEL. Publibook, 2010.

OUVRAGES CONCERNANT LES MIGRATIONS À CHERBOURG

Cherbourg port des émigrants 1919-1932 / Gérard DESTRAIS. - Auto-édition, 1994.

Entre 1919 et 1932, des milliers d'émigrants sont passés par Cherbourg. Afin de gérer ce flux de population, les principales compagnies de navigation ont établi à Cherbourg des structures d'accueil comme l'Hôtel Atlantique...

L'émigration vers l'Amérique au départ de Cherbourg entre 1920-1932 / Christian MARTIN, trad. de Pascale CHAPRON. - 2001.

Ce mémoire rédigé par un cherbourgeois, retrace le mouvement migratoire vers les États-Unis au départ de Cherbourg entre 1920 et 1932.

Contient : "Les raisons de l'émigration" : sur les facteurs économiques et religieux, ainsi que les nouvelles techniques de navigation, "Le port de Cherbourg", "La décision de partir" : sur le commencement du processus et l'arrivée à Cherbourg, "Les «lois de quota» et leurs conséquence pour Cherbourg", "L'impact sur la vie sociale" : consacré à l'économie, la criminalité, la communauté juive, la santé des émigrants, les émigrants décédés à Cherbourg, les mariages et les naissances, «Les aménagements à Cherbourg», "Le temps de l'embarquement", "La fin de l'émigration" et "Quelques cas d'études" : Miksa Engel et Hermina Braun, les familles Furmanky et Furcajd, la famille Vinnitzkys, les familles Majerovic et Berman, Golda "Gussie" Weininger.

CRÉDITS PHOTOS

Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg – Gabrielle Cadringer – Ellis Island Immigration Museum – Olivier Mendez / Association Française du Titanic – Library of Congress – Jean-Marie Lezec – JB Legoubey

www.citedelamer.com
mediathequedelamer.com
histoire-geographie.discip.ac-caen.fr
www.maisoneurope-caen.org