

Les migrations européennes au XIXe siècle

Entre 1820 et 1910, plusieurs dizaines de millions de personnes bravent les rigueurs d'un long voyage vers des terres situées au-delà des mers vers l'Amérique, l'Afrique et l'Océanie. Ils partent avec leurs maigres bagages, leur langue, leurs religion et leurs coutumes. Tous participent ainsi à une européanisation du monde.

Au cours du XIXe siècle la population de l'Europe augmente fortement et passe de 187 millions en 1800 à 401 millions en 1914. Des flots d'Européens décident alors d'émigrer. Dans la première moitié du siècle, les îles Britanniques fournissent les plus gros contingents d'émigrants. Ils sont suivis à partir des années 1840 par les Irlandais. Ces départs, toujours plus nombreux concernent tout le continent mais dans des proportions inégales.



De la traversée en troisième classe...

Au total ce sont 55 millions de personnes qui quittent l'Europe entre 1820 et 1920. L'émigration la plus forte se situe entre 1890 et 1914.

Ces départs sont favorisés par l'amélioration des transports maritimes. Les navires à vapeur sont plus sûrs et plus rapides. Des lignes régulières apparaissent, des compagnies maritimes organisent même des voyages groupés qui font considérablement baisser les prix. Certains Etats encouragent les départs des émigrants les plus pauvres. L'Autriche-Hongrie inscrit ainsi le droit à l'émigration dans sa constitution en 1867.

Les motivations du départ sont avant tout économiques. Nombreux sont ceux qui fuient la misère, les salaires trop bas des régions industrielles ou le chômage.

Nombreux sont également les paysans du sud et de l'est de l'Europe qui sont poussés au départ par le manque de terres à cultiver. Tous espèrent améliorer leur sort.

Les raisons sont aussi politiques. Après l'échec de la révolution de 1848 en France, d'anciens insurgés partent pour la Californie. En Russie, beaucoup de Juifs fuyant les persécutions et les pogroms sanglants de la fin du XIXe siècle émigrent notamment vers les Etats-Unis, le Canada et l'Argentine.

Quitter l'Europe relève également de l'esprit d'aventure, d'une volonté radicale de changer de vie ou du désir de faire fortune.

Lucie et son père en partance pour la terre promise.

En 1853, il se distribue dans toute l'Allemagne des prospectus publicitaires, des petites brochures vantant les attraits de l'Algérie, des articles sont édités dans les journaux :

" Chrétiens, chrétiennes, l'Algérie, la France africaine vous ouvre ses portes et vous tend les bras. Vous trouverez pour vous, pour vos enfants, pour vos familles, des terres plus abondantes et plus fertiles que celles que vous avez laissées. Sous un ciel encore plus doux que le vôtre, dans un climat qui passionne tous ceux qui l'ont connu, vous pourrez former des villages uniquement composé d'habitants de vos provinces et vous conserverez la langue, les traditions, la foi du sol natal. Vous y retrouverez, pour vous parler et pour vous instruire des prêtres de votre pays. Vous pourrez donner aux centres créés par vous, les noms des villes, des bourgs, des villages qui vous sont chers parce qu'ils sont ceux de la patrie. Vous arriverez rapidement à une situation aisée et deviendrez propriétaires de votre maison, de vos champs qui vous donneront chaque année des récoltes au delà du nécessaire "

On peut penser que Philip et Lucie ont été sensibles à cette propagande. Pourquoi ne pas tenter sa chance ? Lucie est en âge de supporter le voyage et les éventuels aléas du changement. Qu'ont-ils à perdre, lui journalier et elle servante, pas grand-chose en vérité et au moins ont-ils l'espoir d'une autre vie, d'une vie meilleure loin des mauvais souvenirs et de la situation instable et plus que tourmentée de leur pays.

Le gouvernement exige des futurs colons la possession d'un pécule suffisant pour permettre leur installation et éviter qu'ils ne tombent à la charge de l'administration locale. La justification de telles ressources est l'une des conditions d'obtention du passage gratuit et d'un titre de concession : depuis 1841, la somme minimum est fixée à 1.200 francs par famille. En 1851, elle est élevée à 1.500 francs (225 €) puis portée à 3.000 francs en 1854.

Dès 1850, Philip et sa fille effectuent peut-être les démarches nécessaires pour le départ vers l'Algérie. Il est indiqué dans l'acte de décès de Lucie qu'elle était naturalisée française. Le départ a peut-être eut lieu entre 1853 et 1854 .

Conquête et Colonisations.

L'enjeu central de la colonisation en Algérie est la terre. L'armée française s'empare d'Alger le 5 juillet 1830 et les années suivantes de quelques ports comme Bône, Arzew, Mostaganem, Oran et Bougie. Elle occupe le Sahel et la Mitidja, grande plaine céréalière au sud d'Alger. Le reste du pays est abandonné à des chefs indigènes devenus des vassaux de la France qu'on cherche très rapidement à opposer entre eux " Diviser pour mieux régner "

L'histoire nous raconte que la conquête française aurait été très difficile voire impossible si Ab el Kader était parvenu à coordonner toutes les forces du pays. Mais comme d'autres chefs avant lui,

dans son effort pour établir un pouvoir centralisé, il se heurta à l'opposition des grands chefs de tribu. Les français surent habilement en tirer parti. Ils parvinrent, non sans peine, à vaincre les forces qui s'opposaient à eux en soutenant et utilisant les grands chefs de tribus particulièrement ceux du Constantinois dont les pouvoirs furent renforcés.

Le jeune état d'Abdel Kader s'effondra autant sous les coups des indigènes que sous la poussée des troupes françaises. Les chefs de tribu trouvèrent auprès des colonisateurs, le moyen d'accroître leur autorité sur la population et ils furent en mesure de s'approprier une grande partie des terres collectives. Dès 1832, quelques tribus résistent et des confréries religieuses appellent à "la guerre sainte"

Les militaires français sont à la manœuvre. Ils profitent des rivalités entre tribus pour occuper progressivement le territoire et installer une nouvelle organisation.

En 1833, des bureaux des affaires arabes sont créés par les premiers gouverneurs militaires. Cette "administration" s'appuie sur les tribus soumises et l'aristocratie indigène, afin de servir d'intermédiaires entre le commandement français et les populations indigènes.

Soldats, administrateurs, informateurs, juges, contrôleurs, conseillers techniques.... ces hommes à tout faire deviennent aux yeux des Musulmans le véritable gouvernement. L'unité de base reste la tribu, composée de fractions comprenant des *douars* (ensemble de tentes ou de maisons) avec des *caïds* (chef de tribu) ou des *Cheikh* (chef de fraction)

Le personnel d'un bureau arabe (on en compte une cinquantaine en 1870) comprend en général un médecin, un interprète, un *khodja* (secrétaire) deux commissaires secrétaires, un *châouch* (garde) et un grand nombre de *spahis* (cavalier) et de *mokhaznis* (soldats indigènes)

A partir de 1839, les tribus musulmanes se révoltent et la lutte reprend. En 1840, Louis-Philippe décide la conquête totale : "Il ne faut pas courir après les Arabes, il faut les empêcher de semer, de récolter, de pâturer".

Une première partie du nord de l'Algérie est conquise de 1840 à 1847. En 1846 est institué un Conseil du contentieux chargé de la vérification des titres litigieux qui porte sur 200.000 hectares environ. La conquête des terres du sud se prolonge, avec de grandes difficultés jusqu'en 1857 et enfin pour s'emparer des terres de la Kabylie de 1851 à 1865.

L'émigration Allemande en Algérie dès 1830

Au XIX^e siècle, l'émigration allemande est, après celle provenant des îles britanniques, l'une des plus conséquentes d'Europe. De 1841 à 1910, cinq millions d'allemands s'expatrient Outre-Rhin.

Des Bavares, des Badois, des Rhénans se joignent au flot d'Alsaciens pour coloniser l'Algérie et fuir la Prusse. L'Allemand qui se confond souvent par sa culture à l'Alsacien-Lorrain, en profite désormais pour dissimuler ses origines.

Personne ne différencie les Prussiens des Allemands du sud. Il en résulte des difficultés de cohabitation : des problèmes de voisinage, des avancements refusés dans le travail, des accusations d'espionnage

Comment s'effectue l'émigration allemande vers l'Algérie à partir de 1830 ? Dans les années 1830 et 1840, les agents diplomatiques et consulaires français en poste en Allemagne s'occupent de l'émigration. Mais quelques allemands de bonne volonté (le baron Gustave de Mendgen) ou de hauts administrateurs francophiles comme le baron Weber de Dresde (Saxe) suppléent l'administration française pour renseigner et diriger des émigrants de plus en plus nombreux à vouloir rejoindre l'Algérie.

En 1850, apparaissent des agents d'émigration officiels en poste dans les départements frontaliers français (Haut-Rhin, Bas-Rhin, Moselle, Meurthe-et-Moselle). Ils servent d'intermédiaires entre les préfets, chargés désormais d'autoriser le passage des émigrants selon certaines conditions, et les candidats à l'émigration.

Vers 1853-1855, les autorités françaises contrôlent désormais l'émigration et l'organise en deux étapes.

1ère étape : L'administration française décrète la loi du 28 septembre 1853 réglant précisément le passage des émigrants allemands. Outre la constitution d'un dossier de demande, un ouvrier célibataire doit présenter la somme de 100 F, un ouvrier accompagné de sa famille 400 F, un colon concessionnaire et sa famille 2.000 puis 3.000 F en mai 1855.

2ème étape : L'agrément d'un nombre déterminé de maisons d'émigration en 1855. Les agents Muller et Yvan sont alors désignés par le gouvernement afin de prospecter en Allemagne pour le peuplement de l'Oued Seguin.

La propagande s'effectue par la distribution de prospectus publicitaires, de petites brochures, d'articles dans les journaux des villes de passage des émigrants. Après avoir rempli les formalités de départ et dans l'attente de l'accord de l'administration, les familles se rendent dans les villes françaises les plus proches de leur lieu d'origine et s'associent en convois de chariots pour le transport des coffres contenant du linge, de la vaisselle, des outils et plus rarement des meubles. Après accord il leur faut rejoindre Marseille, principal port d'embarquement pour l'Algérie.

Le trajet effectué, nous les retrouverons en Algérie. D'après les recensements, l'arrivée massive correspond aux années 1830-1854. Les Allemands passent de 1.500 individus en 1846 à 6.200 en 1854. Si l'appel du gouvernement français favorise les familles, dans l'ensemble, la communauté a le

profil d'une population coloniale type : une population à majorité masculine en âge de travailler, entre 30 et 50 ans.

Quelles sont leurs professions ? 3 sur 10 sont journaliers, 2 sur 10 sont colons concessionnaires, 2 sur 10 sont engagés dans la Légion Etrangère. Pour le reste il s'agit de commerçants, d'hôteliers, d'artisans et de domestiques.

D'où proviennent-ils ? Pour leur majorité du grand duché de Bade (50,4%), du royaume de Bavière (25% dont 2/3 du Palatinat), de Prusse (17% dont 2/5 de Rhénanie), les 8% restants de divers états.

Pourquoi cette prédominance des états de l'ouest et du sud de l'Allemagne ? Le partage successoral des terres instauré par le code Napoléon au début du siècle est encore en vigueur dans ces régions surpeuplées. A la mort du chef de famille, les enfants se partagent l'exploitation. Ceci entraîne comme conséquence l'extrême morcellement des terres.

D'après les recensements de 1856 et de 1872, les villes qui accueillent le plus d'Allemands sont Sidi Bel Abbès, La Stidia, Misserghin pour le département d'Oran ; Alger et la plaine de la Mitidja (Boufarik, Blida, Le Fondouk) et pour le département de Constantine, Philippeville, Bône, Guelma et Constantine.

Si l'émigration allemande s'intègre logiquement dans l'émigration européenne de peuplement de l'Algérie, elle demeure en définitive fondamentalement différente des migrations de type spontané telles la migration espagnole, italienne ou Maltaise. L'évaluation de 6.000 à 8.000 Allemands pour les années 1853-1876 situe la communauté au 5e rang des minorités européennes.

La traversée vers le pays de cocagne



L'image ci-dessus représente une cérémonie organisée pour le départ des premiers convois vers l'Algérie en octobre 1848. Les colons prennent ensuite place dans les barques à fond plat, début de leur long périple.

Avec la mise en service de bateaux à vapeur en 1841 à Marseille, le trajet s'effectuait en 2 à 3 jours, progrès considérable par rapport à la semaine nécessaire pour la traversée en voilier.

On pourrait croire que les progrès techniques constatés dans la marine marchande au XIXe siècle auraient amélioré les conditions de voyage par rapport aux siècles précédents. Les récits du transport des colons pour l'Algérie montrent que seules les machines ont évolué. Les bateaux passent de la voile à la propulsion à la vapeur mais leurs passagers continuent eux, à endurer les rigueurs d'un long périple.

Navigant parfois sur les fleuves et les canaux à bord de péniches peu adaptées au transport des personnes, les voyageurs sont entassés de manière incroyable.

Les matelas et les paquets encombrent trop souvent les deux allées. On doit faire dormir les enfants sur des planchettes fixées en hauteur. N'ayant pas de rambarde pour s'accrocher, ni de cordes de sauvetage pour se faire repêcher, les malchanceux, souvent pris de boisson, tombent à l'eau et se noient.

Les rapports des médecins à bord dénoncent les déplorables conditions de sécurité et d'hygiène qui sont responsables de nombreux accidents et des maladies contractées par les colons.

Embarqués enfin à Marseille sur de vieux rafiots à vapeur et roues à aube, nos colons exténués croient en avoir fini après trois ou quatre jours de traversée de la Méditerranée.

Ils arrivent certes "à bon port" après un trajet qui avait duré, selon les péripéties, de quinze jours à un mois mais sur place, une fois installées précairement dans leurs colonies agricoles, les familles sont frappées par un nouveau coup du sort : une forte mortalité infantile à cause de la rougeole contractée sur les bateaux.

Malgré mes nombreuses recherches, je n'ai pas pu trouver sur le net, sur quel navire Lucie et son père ont embarqué pour traverser la méditerranée.

D'après mes informations certifiées par les actes du mariage et des naissances des enfants de Lucie, la présence de Philip et de sa fille en Algérie est certaine de 1857 à fin 1860.

En partant du postulat que, comme pour le retour de l'Algérie vers la France, le port de débarquement était le port de Marseille, à l'époque de leur départ, ils ont pu emprunté pour la traversée France-Algérie soit la Compagnie Bazin-Perrier soit la "Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales".

Retrouver des listes de passagers présente deux difficultés majeures ; d'une part ces listes sont très lacunaires, car beaucoup ont été détruites, d'autre part les listes subsistantes sont éparpillées dans différents lieux de conservation.

Pour les ports méditerranéens, les difficultés existent en raison de la ventilation des archives en diverses destinations y compris aux Archives d'outre-mer.

Pour consulter une liste de passagers issue de l'inscription maritime il faut donc connaître le nom du bateau et du port d'embarquement. Je n'ai hélas aucune information à ce sujet.

Voyons un peu les différentes compagnies maritimes effectuant les traversées Marseille-Algérie et Algérie-Marseille au fil du temps :

1830-1842: Après la prise d'Alger, et ne sachant pas encore ce que deviendrait cette terre algérienne, c'est l'état qui assura les relations entre la métropole et l'Algérie, de 1830 à 1842.

Outre le transport des troupes et du matériel de guerre, les vaisseaux à voile et les bricks et navires de guerre de la marine militaire furent utilisés au service des voyageurs, de la Poste et des marchandises.

Les allers-retours s'effectuaient généralement depuis Toulon par des bateaux à voile ou à vapeur et roues à aube. Les services réguliers de l'Etat entre Alger et Toulon datent de 1833 avec des avisos tels que le "Nageur", le "Pélican", le "Triton", la "Chimère", le "Souffleur", le "Castor" ou le "Sphinx".



En parallèle, quelques armateurs marseillais eurent le courage de lancer et de faire naviguer de petits navires: La "Maison Aynard frères" avec le "Scipion" qui fut le premier bateau à vapeur de commerce qui relia Marseille à Alger ou la "Compagnie BAZIN" (Charles et Auguste) avec le "Henri IV et le Sully" lancés en 1831.

1842-1852: Une seule compagnie signa la convention proposée par l'état en 1842 pour assurer les services entre la métropole et l'Algérie. Ce fut la "Compagnie Bazin-Perrier" avec 7 voyages par mois (3 sur Alger, 2 sur Oran et 2 sur Stora "Philippeville")

Elle mit à flots le "Pharamond", le "Tage", le "Charlemagne", lancés en 1841, elle acheta "l'Elbe", le "Phénicien" et le "Philippe-Auguste", lancés de 1843 à 1845 pour l'armement et le "Cervieux, Barry Cie", et le "Merovée" lancé en 1848.



Le Charlemagne(1852)

L'état continua ses transports avec "l'Albatros ", le " Cacique", le "Magellan", "l'Orenoque ", le "Christophe-Colomb ", le "Montezuma" ou " l'Infernale", la "Glaneuse", et le "Pourvoyeur" et le "Souffleur", lancés entre 1848 et 1849.

1852-1871: La "Cie BAZIN" cessa l'exploitation de la ligne, et avec Léon GAY, elle devint la "Compagnie Générale de Navigation à Vapeur".

Elle fut remplacée par la "Compagnie Impériale" de MM. Taffe, Rebuffat et Caffarel qui lança le "Province de Constantine" et le "Rhumel"

La compagnie fut mise en faillite en 1854 et remplacée par la "Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales".

Durant 20 ans les "Messageries Impériales" assurèrent 12 puis 15 voyages par mois: 6 de Marseille à Alger, 3 de Marseille sur Oran, 3 de Marseille sur Philippeville, 2 de Cette sur Alger et 1 de Toulon sur Alger.

Elle utilisa des navires de la "Cie Bazin": "Mérovée", "Philippe-Auguste ", "Pharamond", également 3 des vapeurs de la "Compagnie Impériale" et acheta le "Borysthène".

Elle fit construire ensuite le "Thabor" en 1856 puis le "Sinaï", avant d'acheter la " Mitidja ", le "Cheliff " l' Hydaspes" et le " Jourdain". En 1861 elle devint la "Cie des Messageries Maritimes".