



**HAL**  
open science

## Migrations dans et hors d'Europe

Philippe Rygiel

► **To cite this version:**

Philippe Rygiel. Migrations dans et hors d'Europe. L'Europe encyclopédie historique, Actes sud, pp.2178-2184, 2018. hal-01973708

**HAL Id: hal-01973708**

**<https://hal.science/hal-01973708v1>**

Submitted on 8 Jan 2019

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

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

Philippe RYGIEL

« Migrations dans et hors de l'Europe », in, L'Europe encyclopédie historique, Actes sud, 2018, pages 2178-2184.

L'histoire des peuples européens est tissée de migrations, fréquentes et souvent massives, si nous voyons en celles-ci des déplacements de personnes passant pour une période assez longue d'un environnement socio-économique et culturel à un autre, généralement placé sous une différente autorité. De tels mouvements sont, depuis le bas moyen-âge, aussi anciens que divers. Etienne de Bonneuil, maître maçon parisien originaire de la Creuse est ainsi appelé en 1287 à bâtir la cathédrale d'Uppsala, ville qu'il ne quittera avec ses compagnons qu'en 1300. Quelques années plus tard, Casimir III, roi de Pologne, fait appel à des colons venus de Silésie pour mettre en valeur les terres nouvellement acquises de la partie occidentale de l'actuelle Ukraine et accueille en son royaume de nombreux Juifs fuyant les persécutions et les massacres qui frappent les populations juives du saint empire romain germanique, fréquentes depuis les grandes migrations guerrières que sont les croisades.

Les routes de l'Europe voient donc passer depuis des siècles des travailleurs cherchant un meilleur avenir, des persécutés en quête d'un refuge, des étudiants attirés par les grandes universités et les serviteurs, souvent guerriers, de pouvoirs dont la conquête est longtemps la fin. Ces mouvements ont partie liée avec l'intensité des échanges commerciaux qui caractérisent l'Europe d'alors, au déploiement aussi d'une vie culturelle et politique à l'échelle du continent. Le favorise une géographie qui fait la part belle aux voies navigables aussi bien que le souci de favoriser la circulation des marchandises des informations et des armées, que partagent autorités princières et ecclésiastiques et que symbolise en France le règne de Louis XI, auquel la postérité attribue la fondation de la poste. .

La découverte puis la conquête et la mise en valeur de terres nouvelles et d'abord des îles de l'Atlantique et du continent américains vont donner à ces mouvements une ampleur nouvelle. La prise de possession des territoires américains par les monarques européens est une entreprise de colonisation, qui n'est pas sans précédent dans l'histoire européenne. La destruction des structures de pouvoir locales, le massacre ou le refoulement des populations autochtones, la mise en exploitation des territoires conquis et leur connexion aux marchés permettant l'écoulement de leurs productions supposent d'importants moyens humains. Marin, administrateurs, soldats, marchands et artisans prennent le chemin des nouveaux mondes.

Au début du dix-septième siècle cependant le nombre d'Européens présents dans les colonies américaines demeure modeste. On ne dénombre ainsi au Pérou en 1650 que 8 000 Espagnols. Cela ne suffit pas à assurer le contrôle de ces territoires, parfois contesté les armes à la main par les populations locales - il faut ainsi attendre 1572 pour que les Espagnols parviennent à réduire la résistance inca au Pérou – non plus que leur mise en exploitation, d'autant que la main d'œuvre autochtone est décimée par les conflits, les dures conditions de sa mise au travail et un brutal choc microbien et viral. La réponse à ces difficultés prendra plusieurs formes.

Les possessions européennes d'Amérique et de l'Atlantique importent, massivement à partir du milieu du XVIe siècle, une main d'œuvre servile arrachée à l'Afrique, qui permet la naissance d'une économie de plantations. Débute, à peu près simultanément, l'exode de plusieurs minorités religieuses, en butte en Europe à de violentes persécutions, toléré ou encouragé par les pouvoirs coloniaux, particulièrement en Amérique du Nord. Au cours du XVIIe siècle des colonies cimentées par une foi commune s'établissent au Massachusets et en Pensylvanie cependant que le Maryland sert de refuge aux catholiques persécutés. Le peuplement européen du nouveau monde est ainsi en partie assuré par ceux que les souverains européens considèrent comme une charge ou un danger pour les États modernes qu'ils

entendent forger. Au cours du dix-huitième siècle, un quart environ des migrants en provenance des Îles britanniques implantés dans les colonies d'Amérique du nord sont des migrants forcés condamnés à l'exil, parmi lesquels de nombreux rebelles Irlandais, Gallois ou Écossais. À la même époque la France de la régence tente de peupler les possessions françaises, en particulier la Louisiane, en y transportant systématiquement vagabonds mendiants et gens sans aveu, cependant que l'Espagne s'essaye, à une moindre échelle, à une politique similaire.

Les colonies britanniques complètent ces politiques de peuplement au moyen d'un système d'importation de travailleurs sous contrats qui, en échange d'un financement de leur passage, sont à leur arrivée placés pour une période de plusieurs années sous l'autorité d'un maître libre de disposer de leur travail et qui peut également revendre le contrat. Plus de la moitié des migrants britanniques installés en Amérique du nord avant la révolution américaine auraient été soumis à ce régime de servitude temporaire, moyen pour ceux, nombreux, qui ne peuvent acquitter le prix du passage, de gagner le nouveau monde.

L'importance de ces mouvements de population transcontinentaux anciens est difficile à évaluer avec précision. Des travaux récents estiment à deux millions environ le nombre d'Européens migrant vers le continent américain entre le seizième et le dix-huitième, à un million environ le nombre de ceux qui gagnent les îles de l'Atlantique. Il faut, pour comprendre ces chiffres, importants alors que l'Europe du début de la période moderne compte une centaine de millions d'habitants, faire appel à la fois à la forte croissance démographique que connaît le continent à partir du dix-huitième siècle et au fait que la migration de travail ou d'installation, temporaire ou définitive est depuis longtemps intégrée aux répertoires de nombreuses populations européennes.

Dès le dix-septième siècle la croissance des villes capitales – la population de Londres, comme celle d'Amsterdam est multipliée par cinq entre 1550 et 1650 – et le développement de secteurs économiques caractérisés par d'importantes immobilisations de capital, l'accès à de vastes marchés et l'utilisation d'une main d'œuvre importantes, conduisent à la mise en place de systèmes migratoires pérennes, dont certains conduisent les migrants à quitter leurs états de naissance. Les agriculteurs de Frise et de Hollande, tôt spécialisé dans un élevage laitier qui fournit des fromages commercialisés dans toute l'Europe, font ainsi appel dès le dix-septième siècle à une main d'œuvre en provenance de Westphalie, mais aussi du nord de la France, dont l'appoint est indispensable au fonctionnement des exploitations à la fin du printemps et dont certains ouvriers trouvent à s'employer dans l'industrie lainière ou les activités portuaires des provinces hollandaises. Au début du dix-huitième siècle plusieurs dizaines de milliers de travailleurs rejoignent chaque année la Hollande. La croissance économique démographique et urbaine que connaît l'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle ne fait qu'amplifier ces tendances. Les aires de recrutement des grandes villes, plus nombreuses, s'étendent, les effectifs des populations entraînées par ces mouvements augmentent, les armées des puissances en guerre rassemblent des troupes toujours plus nombreuses au sein desquelles les éléments étrangers demeurent nombreux jusqu'à la période révolutionnaire et peu de régions échappent à ces grandes remues d'hommes.

Paysans et prolétaires ne sont pas les seuls à se déplacer en quête d'opportunités, les progrès des moyens de transport, la croissance des secteurs non agricoles, le développement d'États dont les administrations s'étoffent contribuent à multiplier le nombre de voyageurs et de migrants cependant que naît le voyageur, dont l'itinérance n'a d'autre but qu'elle-même et que se multiplient les récits de voyages et les descriptions de contrées étrangères qui contribuent à forger un nouveau rapport à l'espace et au monde.

La fin du XVII<sup>e</sup> et le début du dix-neuvième siècle vont accentuer certaines de ces tendances, bouleverser aussi les formes et la géographie des mobilités européennes. De nouveaux territoires s'ouvrent à l'expansion et donc à la mobilité des Européens, en Océanie mais aussi

en Asie, plus tard dans le siècle en Afrique. En Europe même, si les guerres napoléoniennes s'accompagnent de mobilités guerrières sans précédents jusque-là. Elles symbolisent également l'avènement des armées nationales, la fin donc du recrutement constant de mercenaires étrangers, cependant que les bouleversements de la carte de l'Europe qui les accompagnent mettent fin à de systèmes migratoires anciens, tel celui qui durant plusieurs siècles vit de nombreux migrants quitter l'Auvergne pour la péninsule ibérique. Dans l'Atlantique, l'abolition progressive de la traite, l'avènement progressif d'états indépendants, les États-Unis d'abord, puis la fin de la domination espagnole sur l'Amérique latine transforment profondément le contexte des mobilités. Les nouveaux états vont adopter peu à peu des politiques nationales de peuplement et d'immigration, qui, même si elles sont destinées d'abord elles aussi à assurer la maîtrise des territoires et l'exploitation de leurs ressources, obéissent à d'autres logiques que les politiques impériales, tout en favorisant le développement d'économie nationales employant des travailleurs libres.

A l'ère des migrations encadrées et souvent plus ou moins contraintes va succéder dans l'espace Atlantique un siècle de migrations libres et d'une ampleur sans précédents. Cinquante-cinq millions d'Européens auraient quitté le continent entre le début du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle, dont trente-trois pour les États-Unis, un peu moins de cinq millions pour le Canada, faisant de la traversée de l'Atlantique par les masses européennes, de très loin, la plus importante migration intercontinentale de la période, cependant que les migrations vers les régions industrielles qui émergent en Europe du nord-Ouest prennent une ampleur croissante, faisant de la France de la Belgique ou de l'Allemagne des états d'immigration dès la fin du dix-neuvième siècle. Quel que soit l'indicateur retenu cette circulation s'intensifie à partir du milieu du dix-neuvième siècle.

La diminution du coût et de la durée des déplacements, de plus en plus sûrs, contribue à cet exode. Il faut ainsi 114 jours pour gagner un port australien depuis l'Europe vers 1850, 99 jours en 1880 et 57 en 1891. Durant la même période, le taux de mortalité à bord est passé de 4 % à 3 ‰. Les puissantes compagnies de transport qui émergent alors sont donc des acteurs essentiels de cette histoire, qui s'emploient à provoquer ces mouvements, par le moyen parfois de vastes campagnes de publicité.

Bien des raisons poussent des millions d'hommes et de femmes à répondre à leur appel ou aux lettres des pionniers partis en éclaireurs.

Les politiques d'homogénéisation ou de nationalisation des populations menées alors par de nombreux états d'Europe en sont une, qui conduisent au départ de plus d'un million de Juifs des territoires sous autorités russes, confrontés à la fin du dix-neuvième siècle à un antisémitisme d'état de plus en plus brutal. Certains gagnent la France ou l'Angleterre, la plupart le continent américain.

La nouvelle géographie d'un monde qui s'industrialise façonne également ces mobilités. Durant la seconde moitié du dix-neuvième siècle de massifs investissements européens financent l'industrialisation rapide de l'ouest de l'Europe mais aussi la mise en exploitation des terres et des ressources naturelles du nouveau monde. Surgissent ainsi en Amérique du nord, en quelques décennies, une industrie puissante et des métropoles gigantesques. Chicago compte 350 habitants en 1833. Idéalement située au débouché des grandes plaines américaines, vite connectée aux grandes villes de l'est par le chemin de fer, la cité des grands lacs abrite 300 000 habitants en 1870, 1,7 million en 1900, une large majorité d'entre eux sont alors nés en Europe ou nés de parents européens.

Les migrations de masse du dix-neuvième siècle apparaissent alors comme le fruit d'une polarisation des espaces caractéristiques des premières phases de l'industrialisation qui voient, en un monde au sein duquel les capitaux circulent assez librement, une accumulation de capital fixe en quelques points qu'alimente le drainage, par un réseau bancaire qui se développe

rapidement, des ressources de la majorité des campagnes européennes, d'où se retirent les industries qui permettaient l'emploi sur place d'une partie de la main d'œuvre.

Il faut cependant pour que les transformations économiques en cours produisent de tels effets que les Etats consent à ces mobilités et que les Européens perçoivent ces possibilités de circulation accrues comme des opportunités. En Europe, la lente pénétration des normes libérales, la crainte des effets possibles de l'accumulation de prolétaires dans les grands centres urbains, conduisent à la disparition progressive des restrictions au départ. Entamé à l'ouest par la révolution française le mouvement s'achève par l'adoption par la monarchie austro-hongroise de la constitution de 1867 qui reconnaît à ses sujets le droit de quitter le pays.

Les Etats de peuplement européen dressent eux longtemps peu de barrières à l'entrée des immigrants. Ce n'est qu'à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque disparaissent les espaces frontières et que les souverainetés sont solidement établies que des législations commencent à opérer un tri parmi les candidats à l'immigration et que sont mis en place, aux Etats-Unis surtout, les instruments d'une telle politique. A cette date sont surtout visés les migrants définis comme non blancs, premières cibles des opposants à une immigration sans contrôle. La *Keep Australia white policy* adoptée par le tout jeune parlement australien en 1901, l'*Alien labor act* canadien de 1897, le *Chinese exclusion act* américain de 1882 entendent limiter l'essor rapide de l'immigration asiatique, qui cristallise les oppositions au moment où sont définies les caractères de nations que leurs fondateurs affirment blanches.

Si la vie de ces migrants, confrontés souvent à la brutale hostilité des populations locales, à la méfiance des autorités et à une brutale exploitation est souvent tragique, n'en retenir que les drames et les infortunes expose à ne pas comprendre le départ de millions d'hommes et de femmes, qui souvent ont dû liquider tous leurs biens et s'embarquer sans avoir l'espoir de jamais revoir des êtres proches. Un travailleur mal payé, mal logé, mal traité, peut cependant considérer son sort plus enviable que celui auquel sa naissance le destinait, ou offrant plus de chances à ses enfants d'une vie pleine.

La Première Guerre mondiale constitue le terme de cette séquence historique. Désorganisant pour un temps les flux, remodelant profondément les équilibres économiques mondiaux et ceux des sociétés en guerre, elle est suivie, quelques années plus tard, de la fermeture des frontières de la plupart des grands pays d'immigration, à l'exception de la France qui connaît une immigration massive durant la décennie qui suit la première guerre mondiale. Les lois de quotas américaines, adoptées en 1921 et 1924, qui limitent strictement les possibilités d'entrer aux Etats-Unis, marquent la fin de l'autorisation donnée aux masses européennes de circuler librement au sein des limites du monde occidental. La tyrannie du national dont la première guerre mondiale marque le triomphe, autant que les difficultés économiques qui marquent l'entre-deux-guerres, plus aigües encore après 1929, tendent à réduire la propension à la migration des Européens. Les déplacements de masse ne disparaissent pas pour autant mais prennent d'autres formes, souvent celle de l'exode. Vu d'Europe le vingtième siècle est en effet le siècle des réfugiés, ballotés souvent entre des Etats peu désireux de leur ouvrir leurs frontières. L'Europe du début des années vingt dénombre ainsi plus de vingt millions de réfugiés et connaît de massifs déplacements de population destinés à assurer l'homogénéité nationale des Etats qui émergent des décombres des grands empires multinationaux. Les populations fuyant les régimes autoritaires qui se multiplient au cours des années trente, les persécutions raciales ou les combats sanglants et destructeurs qui sont la marque des guerres industrielles leurs succèdent bientôt.

L'Europe redécouvre alors que les formes les plus brutales de la confrontation entre les pouvoirs qui se disputent la prééminence sur le continent ont toujours une dimension migratoire, qui contribue au constant brassage, aux formes changeantes, des populations européennes, fruit des transformations constantes des structures productives autant que de

celles d'un gouvernement des hommes qui entend régler leurs positions et les conditions de leur mise au travail.

Klaus Bade, *L'Europe en mouvement. La migration de la fin du XVIIIe siècle à nos jours*, Seuil, 2002.

Leslie Page Moch, *Migration in Western Europe since 1650*, Indian University Press, 2003.

Daniel Roche, *Les circulations dans l'Europe moderne, XVIIe-XVIIIe siècle*, Fayard 2003.

Philippe Rygiel, *Le temps des migrations blanches. Miger en Occident*, Publibook 2007.

Immanuel Ness and alII (eds), *The Encyclopedia of Global Human Migration*, Wiley-Blackwell, 2013.