

Le marché de l'émigration

Le formidable marché qu'offrait cette émigration massive a été exploité semble-t-il à la fois par les compagnies de transport maritime et par quelques hommes d'affaires, aux idées plus ou moins philanthropes.

Les premières voyaient dans cet afflux de passagers l'accroissement de leur activité et la rentabilité de leur entreprise. C'est pourquoi elles engageaient des agents chargés de faciliter les démarches de réservation et d'embarquement, jusque dans les campagnes les plus reculées et de proposer « des facilités de paiement ».

La distribution de concessions proposée par plusieurs pays et principalement l'Argentine a donné des idées à quelques hommes entrepreneurs qui se sont transformés en entremetteurs.

Ayant réussi à se réserver d'immenses concessions ou des promesses de concession en vue d'une colonisation, ils proposaient dans nos provinces, sous forme de contrats, l'accession à la propriété de parcelles dans ces concessions. Ils n'hésitaient pas à jalonner le pays pour proposer des contrats de colonisation. Si leurs démarches avaient un but lucratif, elles étaient assorties d'un idéal philanthrope. Ces hommes ont convaincu bon nombre de paysans les entraînant vers l'aventure. S'il y a eu quelques échecs, il y a eu aussi des succès.

Les registres de Laplace

Jean-Baptiste Laplace, natif de Bugnein, village voisin des communes de Vielleségure, Sauvelade et Loubieng, était bien connu dans le canton de Lagor et pouvait inspirer confiance. Ses registres conservés par sa famille, témoignent de son activité. Activité qui semble relever plus de l'agent voyageur que d'un agent recruteur. S'il a probablement dans les premiers temps exercé son activité comme employé d'une agence connue opérant elle-même pour le compte de compagnies maritimes, il a très vite pris de l'indépendance, d'abord en association avec un partenaire, puis seul ensuite.

Lorsqu'il commence ses registres en 1879, l'émigration et la publicité pour le recrutement étaient réglementées. Mais, le retour au pays des premiers émigrants témoignant de leur réussite tenait largement lieu de publicité. Les principaux recruteurs de cette époque furent ces premiers émigrants qui se chargeaient d'aider la famille et les amis à se trouver un emploi dans leur pays d'adoption. Ces derniers avaient pris l'habitude des voyages et avaient recours aux services de Jean-Baptiste Laplace ou à ces concurrents, tout aussi bien que les nouveaux émigrants.

On peut facilement distinguer ces riches voyageurs des émigrants qui n'ont pas toujours l'argent nécessaire pour le voyage et dont certains sont si pauvres qu'ils n'ont qu'un billet de pont. Les riches familles prennent une cabine et lorsqu'il y a des jeunes enfants, la nurse et quelques servantes voyagent avec elles. Ces dernières, pour la plupart espagnoles, n'ont bien souvent droit qu'à un passage en cale !

Les recruteurs « privés »

Certains de ces agents et pas toujours délibérément, ont entraîné ceux qu'ils avaient recrutés dans une aventure périlleuse.

Les contrats envisagés lors de l'engagement pas toujours honorés, les structures d'accueil annoncées insuffisantes, ajoutées à cela les péripéties de la navigation et l'instabilité politique du pays d'accueil, toutes ces causes réunies ont transformé le rêve annoncé en une aventure cauchemardesque et périlleuse. Ce fut le cas pour certains des Bigourdans, recrutés par le docteur Auguste Brougues, en vue d'aller coloniser le site de Corrientes en 1854 en Argentine et qui à l'arrivée, suite à des dysfonctionnements politiques, n'ont pas pu obtenir le lotissement promis.

Des émigrants ont dû se replier vers la capitale de Buenos Aires et d'autres ont dû gagner l'Uruguay. Un procès fut par la suite intenté contre lui.

La colonisation du site de Pigüé en 1884 en Argentine, due à l'initiative de Clément Cabanettes, natif de l'Aveyron semble avoir été dans l'ensemble avoir réussi.

		577	
1889	Vapeur Concordia le 25 novembre 1889 Report	10422,	
573	Mona François 36 ans Sarams St. By St. Jgn aram de pny 2025	25,	
574	" son épouse jeune 34 " " " " aram de pny 1010 d'ab' d'ab' 15	15,	
575	" leur fille Isbani 7 " " " " " " " "	18,	
576	" " " Louise 3 " " " " " " " "	14,	
577	" " " fils Jn St. Jgn " " " " " " " "	00,	
578	Carmen Vibont 16 " de Samedan " " " " 2025	25,	
579	Lacazette Jean 28 " Villeregne " " " " 25.	25,	
580	" son frère Pierre 28 " " " " " " 25.	25,	
581	" leur sœur Antoinette 19 " " " " " " 25.	25,	
582	Loustan Madelaine 50 " Montetung " " " " 20,	20,	
583	" son fils Pierre 22 " " " " " " 20,	20,	
584	" sa fille Isbani 16 " " " " " " 20	20,	
585	" " " Victoire 11 " " " " " " 10	10,	
586	" " " Isbani 5 " " " " " " 10	10,	
587	son cousin Drama Jn St. 19 " " " " " " 25	25,	
588	" " Loustan Pierre 18 " " " " " " 25	25,	
589	Jérôme Pierre 22 " Sants " " " " 20	20,	
590	Puy Caramajon Jacques 31 " femme " " " 15	15,	
Vapeur Sorata le 30 9 ^{me} 1889			
591	Lamuchon Jean 29 ans Lamm St. Jgn Valpaise 40000	10,	
592	Inda Bercain Isbani 43 " " " " " 40000	10,	
593	Fengas Jean 29 " " " " " " 40000	10,	
Suite de Vapeur Concordia 25 novembre demi à la Sorata			
594	Bothury Jean 32 ans Can St. By St. Jgn aram de pny 2025	15,	
595	Jacquet Albert 27 " " " " " " 20 C10 a pntin	10,	
596	Morala Pierre 50 " Angagnon " " " " 25 C10 d'ab' d'ab'	15,	
597	" son épouse Isbani 46 " " " " " " 25 C " 10	15,	
598	" leur fils Jean 19 " " " " " " 25 C " 10	15,	
599	" " " Israël 17 " " " " " " 25 C10,	15,	
600	" " " Félix 14 " " " " " " 25 C10	15,	
601	" " " fille Gene 11 " " " " " " C12 " "	10,	
602	et 3 " " Jean 9 ans et Justin 7 " " " " " 25 C10	15,	
Report total			10908,



Emigrants passagers.

L'agent de voyage Laplace fournit donc des billets d'embarquement sur les vapeurs des compagnies transatlantiques, toutes classes. Il tire ses revenus d'un pourcentage qu'on lui accorde sur chaque passage payant. Il tient donc scrupuleusement ses comptes, particulièrement durant la période où il a un associé. Ses frais de gestion vont des commissions dues à certains entremetteurs nommés, aux frais d'accompagnement des clients jusqu'à Bordeaux ou Santander et aux frais de nourriture sur ces itinéraires. Il est question également de « frais de marché » ; ce qui laisse penser que Jean-Baptiste Laplace pouvait tenir une place sur les marchés des environs où il trouvait une grande partie de sa clientèle et où cette dernière était certaine de pouvoir l'y trouver.

Sur la première ligne de son premier registre, il a écrit :

« Liste des passagers que j'ai fait embarquer et leur destination ».

Ce qui ne laisse aucune ambiguïté sur son activité.

Il y consigne sur ses cahiers, le prix payé par le passager et s'il y a lieu le crédit accordé avec les modalités de remboursement. Il enregistre les dates des départs, l'identité, l'âge et l'origine des passagers, leur destination et le nom des paquebots empruntés.

Ses registres ne concernent qu'une période d'une vingtaine d'années de 1879 à 1900. Ils ont été précieux pour retrouver la trace de certains émigrés, ceux dont c'était le premier départ, et ceux qui repartaient après une visite au pays.

A la suite des listes d'embarquement, les cahiers comportent des notes plus personnelles, notamment de la correspondance qu'il a recopiée. De celles-ci, on apprend que Jean-Baptiste Laplace est un insoumis qui, en 1863 est en Argentine et qui en 1868 parvient à rentrer en Béarn pour se faire juger pour son insoumission et pour « racheter » un remplaçant.

Crédit sur le prix du passage

Certains passagers recourraient au crédit pour payer le prix de leur passage. Dans ses registres, Jean-Baptiste Laplace notait brièvement les conditions de crédit qu'il accordait à certains passagers : Dans ses débuts, il consentait des « titres à six mois sans intérêts » Par la suite, il notait simplement le montant du crédit et la part d'intérêts versée à l'achat du billet, par exemple :
- crédit 120 francs avec intérêts
- ou, crédit 200 francs, a consenti une hypothèque

Notes sur l'activité de Jean-Baptiste Laplace

Les autres renseignements que l'on peut trouver sur les cahiers de Jean-Baptiste Laplace :
Quelques notes brèves peuvent indiquer qu'au début, Laplace travaillait pour l'agence Colson à Bordeaux. Agence très connue sur la place travaillant, pour le compte des « Messageries Maritimes » et des « Chargeurs Réunis » au recrutement vers la Plata.
Le 5 mars 1881, il note : « de ce jour travaille avec Mr Sarasola, place Gabriel (...) à Bordeaux ».
Le 18 mai 1883 : « à partir de ce jour travaille avec Mr Laborde en société ».
Des comptes de fin d'année où ils se partagent les bénéfices, on sait qu'il s'agit de Biot-Laborde. Leur collaboration a cessé sans qu'il ne l'ait noté.

Ayant été confronté avec l'émigration à titre personnel, il avait, non seulement parfaite connaissance des filières, mais il avait acquis des biens à Montevideo et des relations sur place. En particulier les frères Lacassagne et son beau-frère Pascal Casamajor dont on sait par leur correspondance qu'ils continuaient de s'occuper de ses intérêts à Montevideo et lui fournissait parfois de l'aide, même pour accueillir ou aider certains de ses passagers.

Le voyage

Si, l'émigration vers l'Espagne était relativement aisée et peu coûteuse, les départs vers « les Amériques » étaient plus risqués et nécessitaient une somme d'argent plus importante. Les registres de Laplace ont conservé le prix payé pour chaque passager. En comparant ces prix, on s'aperçoit que pour un passage vers Buenos Aires le montant a pu varier de 25 à 700 francs. Cet écart tient à la classe du paquebot et à la classe de passagers. Il est probable que les personnes qui n'ont payé leur passage que 25 francs, n'avaient pas de cabine et ont enduré les quelque trois semaines de traversée, sur l'entre pont ou dans les cales et qu'ils avaient probablement dû prévoir leurs vivres pour la durée du voyage. Il paraît que certains emportaient même leur matelas avec leur maigre baluchon. Les descendants d'émigrés qui ont entendu les récits de ces voyages affirment souvent que l'aïeul, ou l'aïeule parfois, était parti « en sabots, le baluchon sur l'épaule et pour payer le prix du passage, avait travaillé sur le bateau ».

Les premières traversées vers « les Amériques » se faisaient en bateaux à voiles. Elles duraient plusieurs semaines et pouvaient, faute de vent être retardées. Ainsi, le voyage qui mena Alexis Peyret, de Bayonne vers Montevideo, en 1852 a duré soixante-quatre jours, sans escale et sans panne de vent.

Réglementation de l'émigration

Un décret du 9 mars 1861 définissait le statut d'émigrant :

« était considéré comme émigrant tout passager qui n'est pas nourri à la table du capitaine et qui paie moins de 40 francs par semaine pour son passage et sa nourriture sur les navires à voiles et moins de 80 francs sur les navires à vapeur ».

Les prix de certains passages enregistrés par Laplace, sont bien en dessous de ces prix dans les années 1880. Sans doute les compagnies avaient-elles baissé leurs tarifs et, bien des émigrants voyageaient toujours en cale.

La multiplication des agences de recrutement et le zèle des recruteurs étaient à l'origine d'un si grand nombre de départs, que le gouvernement a décidé de prendre des mesures pour réglementer l'émigration. A partir de 1885, il crée les services de l'émigration, chargés entre autres du contrôle des visas des émigrants.

Ces services sont censés aussi de contrôler les conditions sanitaires dans lesquelles voyagent les émigrés. Les compagnies sont obligées de fournir les listes de leurs passagers et de leurs visas.



East River 1905.

Déjà quelques « vapeurs » commençaient à sillonner les mers. Les « clients » de Jean-Baptiste Laplace ne connurent que des « vapeurs » certains avec deux ou trois cheminées.

A voile ou à vapeur, la traversée de l'Atlantique était une aventure qui n'était pas sans risques. Les conditions de navigation, soumises aux aléas du temps et de technologies pas encore maîtrisées, la durée de la traversée pouvait être doublée : tempêtes, pannes de machines et autres péripéties, sans compter le risque de naufrage.



Cargo chargé d'émigrants.

Les départs des Béarnais se faisaient le plus souvent par le port de Bordeaux ou de La Rochelle, mais certains par Le Havre ou les ports espagnols. On sait, par exemple, que Jean-Baptiste Laplace accompagnait (ou faisait accompagner) les émigrants à destination de La Havane, jusqu'à Irun pour aller prendre un bateau à Santander ou aux Pasajes de San Sébastien.

Les traversées n'étaient ne semble-t-il pas toutes directes. Dans le récit de son voyage de retour, Laplace nomme les escales qu'il a faites sur le vapeur « La Guyenne ».



Sur le quai.

De Montevideo, il a fait trois escales au Brésil : Rio de Janeiro, Bahia et Pernambouc. De là il rejoint Dakar au Sénégal puis Lisbonne.

Les vapeurs venant de Nantes ou La Rochelle faisaient probablement escale à Bordeaux, car jamais, les frais d'accompagnement jusqu'au bateau ne nomment de voyage jusqu'à ces villes.

La plupart des émigrants qui partaient pour la Californie, embarquaient pour New York d'où ils avaient alors à faire un voyage de 3 à 4 milles kilomètres pour arriver à destination. On peut penser que l'organisation de leur voyage était prise en charge par ceux qui les embauchaient. C'était du Havre que l'on embarquait pour New York. Certains paquebots de la ligne faisaient vraisemblablement escale à Bordeaux.

Grâce aux registres de Laplace, on peut connaître les destinations de ses clients, mais également les leurs destinations et les noms des navires sur lesquels ils ont embarqué.



En 1800, les premiers vapeurs commencent à circuler dans le port de New York.

Les compagnies transatlantiques au 19e siècle

Les deux principales compagnies maritimes qui se partageaient les voyageurs entre la France et l'Amérique étaient : le Compagnie de Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis.



Crédit sur le prix du passage.

Vers l'Argentine et l'Uruguay

Au 19^e siècle, la Compagnie des Messageries Maritimes possède plusieurs paquebots de même type qu'ont empruntés les émigrants béarnais, qui se rendaient à Montevideo ou à Buenos Aires.

- L'Orénoque
- L'Equateur
- Le Congo

On trouve un certain luxe sur ces paquebots, par exemple, une dunette aménagée avec un grand salon décoré de panneaux blanc et or et une table de 120 couverts. Bien entendu, les émigrants, lors de leur premier départ, n'avaient pas accès à ce grand salon, ni à la table du Capitaine.

D'autres « vapeurs » de la compagnie assuraient la même liaison : comme « le Sénégal » qui avait auparavant fait la liaison avec Alger et par la suite de nombreux autres navires : l'Atlantique, le Chili, les Canarias, le Porteña...

Vers la Louisiane

Ceux qui partaient vers la Louisiane, et probablement aussi quelques-uns de ceux partaient vers le Texas et la Californie, embarquaient à La Rochelle ou à Nantes.

Les principaux navires empruntés :

- Le Brésil
- Le Ville de Nantes
- Le château Margaux

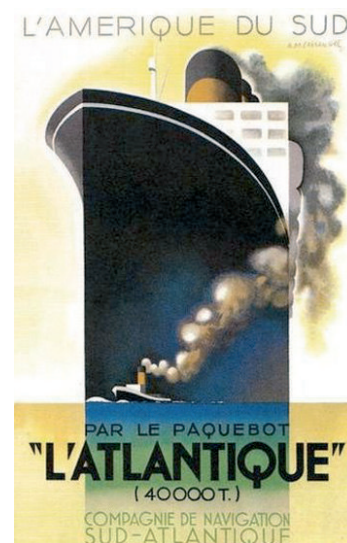
Vers New-York et l'est des Etats-Unis

- Château Lafitte
- Ville du Havre
- Ville de Marseille
- Pampa
- Rotterdam

Les principaux départs vers les Etats-Unis se faisaient principalement par le port du Havre. De nombreux émigrants pouvaient au 19^e siècle, trouver sur place un emploi. Mais on remarque qu'ils étaient encore plus nombreux à poursuivre leur migration jusqu'à San Francisco, en Californie. Quelques-uns allaient vers le Texas. Toutes ces destinations étaient prévues. Ce qui veut dire que ces candidats avaient obtenu un contrat de travail (ou qu'ils allaient rejoindre des parents qui les aideraient sur place).



L'Orénoque.

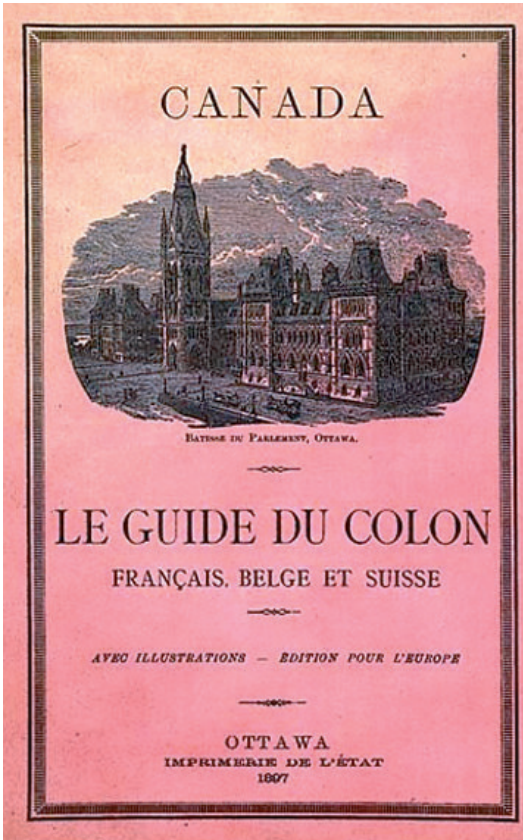


L'Atlantique.

L'horticulture à San Francisco

On remarque que de nombreux émigrants sont employés en Californie comme horticulteurs fleuristes. Cette filière a été provoquée par l'importante production horticole qui s'est implantée dans les environs de San Francisco. Cette industrie s'est développée et de nombreuses et gigantesques entreprises vivent toujours de cette production. Ce sont les Basques qui ont initié cette culture. Ils en sont toujours les principaux chefs d'entreprises.

Les pays d'accueil



Le guide du colon.

L'arrivée dans les pays d'accueil ne mettait pas toujours fin aux périples des émigrants. Non seulement, ils ne trouvaient pas toujours à leur arrivée les structures et le travail promis, mais ils pouvaient se trouver confrontés à des problèmes plus complexes, bien souvent d'ordre politique.

Cela a été le cas pour les prêtres et les religieuses qui s'étaient réfugiées en Espagne après la Révolution française. Bien accueillis dans les premiers temps, ils furent, à cause des malentendus politiques de ce pays avec le nouveau gouvernement français, victimes de ségrégations. Ils eurent bien du mal à se trouver un travail et beaucoup ont fini leurs jours dans la misère.

La même chose est arrivée aux émigrants français en Argentine à l'époque de la Restauration monarchique en France. Les « Bourbons » revenus au pouvoir, par solidarité avec leurs cousins d'Espagne, refusaient de reconnaître la souveraineté de l'Argentine. Les ressortissants français en Argentine en furent victimes. Plus particulièrement sous le gouvernement de Rosas, vers 1829 où ils subirent spoliations et expulsions. Pour eux, l'émigration recommençait. La plupart s'est repliée en Uruguay. La reconnaissance tardive de l'Argentine par Louis-Philippe n'a pas rétabli l'émigration vers ce pays qui s'est retrouvé dans une période de troubles politiques internes : la « Guerra Grande ». Les départs vers Buenos Aires ne reprirent que vers 1848.

Durant ce temps, les émigrants partirent vers Montevideo et bon nombre de ceux-ci y demeurèrent.

Outre des difficultés majeures comme celles-ci, les nouveaux arrivants dans ces pays lointains avaient à s'adapter à ces lieux complètement inconnus, au climat, à la langue, aux coutumes. La solidarité qui régnait entre eux leur a été utile. Elle a cimenté des relations qui semblent avoir perduré et qui sont à la base de nombreuses associations d'émigrés béarnais ; parfois mixtes, Basco-Béarnaises ou Pyrénéennes, englobant les Bigourdans et les Basques.

Le retour

Si certains émigrés, en quittant leur pays ont tout fait pour l'oublier et oublié leurs racines, se construisant, sans état d'âme, une autre identité. Beaucoup partaient avec l'espoir, une fois les circonstances redevenues favorables, de pouvoir retourner dans leurs

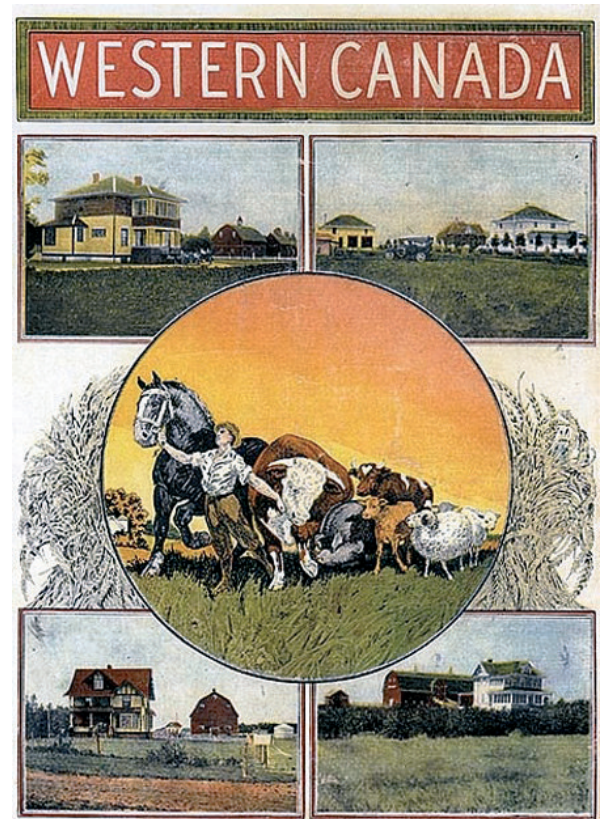


Les provinces d'Argentine.

villages. Cela a été le cas des émigrés involontaires, comme les huguenots, par exemple, qui bien souvent avaient laissé dans leur maison leur épouse et les enfants en bas âge. Mais bon nombre des émigrés du 19^e siècle, sont aussi partis avec le double espoir de gagner beaucoup d'argent et de pouvoir revenir dans leur village. Ils n'y sont pas tous parvenus et certains s'étaient tellement bien intégrés dans leur nouveau pays, que leur désir de retour a disparu.

Mais certains émigrés, après quelques années de labeur, ont pu retourner dans leurs villages, le plus souvent fortune faite. Certains ont restauré la maison familiale, d'autres se sont construits de belles villas modernes, comme celles qu'ils avaient vues dans les nouveaux pays. Quelques-uns auxquels la fortune avait été très favorable, ont aidé leur famille, acquis des propriétés et des terres, des métairies. Ils ont aussi assumé leur nouveau rang par le mécénat et les œuvres de charité.

D'autres, peu doués pour les affaires ont été victimes d'escrocs qui s'en sont pris à leur fortune. Revenus riches dans leur village, ils ont fini leur vie dans la gêne. ■



Western Canada.



Cette croix est un don que Jean Rochange dit Latreiture a fait à la commune de Lagor en 1826, à son retour d'Espagne où il avait, vraisemblablement fait fortune.

La croix avait d'abord été érigée dans l'ancien cimetière, à côté de l'église, où se trouve actuellement un parking.