

ANNEXE : CADRE DES ÉCHANGES

Quand on s'interroge sur les éventuelles interactions entre la France et les États-Unis durant la période déterminée (1830-1848), on peut se demander quelles sont les conditions matérielles de l'échange, c'est-à-dire le domaine des communications « physiques », tangibles, concrètes, entre les deux pays : le temps nécessaire à la traversée, les conditions dans lesquelles celle-ci s'effectue, que ce soit pour les voyageurs ou pour les informations (presse, correspondance officielle ou particulière...), les raisons pour lesquelles elle a lieu, etc. Il est en effet utile, afin de déterminer les degrés de l'interaction, de cerner les outils de la connaissance entre les deux peuples, de savoir à travers quel prisme les individus se regardent les uns les autres. Autrement dit,

la première de toutes les données à considérer, dès lors qu'on entreprend de définir l'opinion qu'un groupe national quelconque se forme sur le compte d'un autre, est d'ordre géographique : quelle distance les sépare ? entre eux quelle épaisseur d'espace à traverser ? quel écran l'étendue dresse-t-elle entre la réalité de l'un et les esprits de l'autre¹ ?

À la suite de cette série de questions, qui s'appliquent autant à des interactions dans un domaine précis que, plus largement, à une opinion nationale, René Rémond souligne que ce qui concerne directement la durée revêt sans doute plus d'importance que la distance proprement dite : « [...] l'espace compte moins que le temps, et la distance relative s'apprécie en jours et en semaines plutôt qu'en lieues terrestres ou en milles marins² ». De fait, si l'on compare, même très sommairement, les relations entre la France et les deux grandes puissances de langue anglaise de l'époque, à savoir la Grande-Bretagne et les États-Unis, on se trouve immédiatement dans une configuration distincte, pour de multiples raisons parmi lesquelles la situation géographique joue un rôle

¹ René Rémond, *Les États-Unis devant l'opinion française, 1815-1852*, 2 tomes, Paris, A. Colin, 1962, p. 19.

² *Idem.*

essentiel : la crainte d'une invasion française ne peut inquiéter que l'Angleterre³, les informations mettent dans le meilleur des cas quelques heures pour passer de Paris à Londres contre plusieurs semaines de Paris à Washington, en un mot le rapport à l'espace et au temps se présente d'emblée comme spécifique à chaque pays.

La présente thèse n'a certes pas pour objectif d'étudier l'opinion des Français sur les Américains ni celle des Américains sur les Français. Cependant, un tour d'horizon relatif aux échanges entre les deux pays, à une époque où les modes de transport nationaux et internationaux se modifient considérablement, ne paraît pas inutile. Cette mise au point, de type factuel, cherche à définir le contexte dans lequel naissent et/ou se développent les courants de pensée et les mouvements sociaux traités sous l'angle de la comparaison ou de l'étude d'interaction qui constituent à proprement parler l'objet de la recherche. Elle demeure nécessairement générale, d'ordre événementiel, et ne fait pas partie du cœur du travail. Il n'en reste pas moins qu'elle peut servir à replacer les événements et les phénomènes dans un cadre qui, concernant les échanges, a considérablement évolué depuis 150 ou 175 ans.

En effet, si l'on considère la France et les États-Unis durant le deuxième quart du XIXe siècle, loin des performances du moindre avion de ligne actuel, on se sent tout de suite placé dans le régime « de la lenteur et de l'incertitude »⁴, celui de la navigation maritime sans communication possible avec la terre ni instruments de pointe — si en 1830 on peut prévoir assez exactement, sauf incident en mer, le lieu de l'arrivée, vingt ans plus tôt, les navigateurs ne disposaient encore que du calcul astronomique pour déterminer leur position et ils n'avaient pas totalement réussi à enrayer l'effet du pôle magnétique sur la boussole⁵... Et, pour ne considérer que les conditions météorologiques, « on ne savait jamais la date de l'arrivée, mieux encore, on ne pouvait souvent annoncer

³ Fabrice Bensimon, *Les Britanniques face à la révolution française de 1848*, Paris, L'Harmattan, 2000, notamment pp. 28-34.

⁴ R. Rémond, *op. cit.*, p. 20.

⁵ Malgré des améliorations notoires dans les années 1820, le sujet restera longtemps délicat, comme le suggère par exemple la création en 1837 d'un « Admiralty Compass Committee », organisme chargé d'étudier les dérives et autres erreurs de position des bâtiments anglais ; ses membres préconisent en 1840 un certain nombre de changements, dont l'introduction de l'*Admiralty Compass*, instrument fiable qui restera en vigueur jusqu'au dernier quart du XIXe siècle non seulement dans la flotte britannique mais aussi, plus généralement, dans tous les navires un tant soit peu modernes. (Marcus Lee Hansen, *The Atlantic Migration, 1607-1860. A History of the Continuing Settlement of the United States*, Cambridge, Harvard UP, 1941, p. 174)

celle du départ : de fâcheux vents contraires retenaient le voilier au port, quelquefois pendant des semaines et, une fois en mer, il était l'esclave des fantaisies de l'Océan⁶ ». Il est possible que cette observation ne soit plus tout à fait exacte une fois mises en place de liaisons transatlantiques régulières, opérationnelles à partir des années 1820 : si une mauvaise météo allonge la durée du voyage, parfois jusqu'à la doubler⁷, néanmoins on connaît avec certitude le jour de départ. Il n'empêche que, quelles que soient les réserves que l'on apporte à certaines descriptions très sombres, il est cependant indispensable de ne pas oublier les spécificités historiques propres à la période : les conditions de la communication, qui sont celles du voyage (le premier câble transatlantique, entre la Nouvelle-Écosse et les îles Britanniques, étant posé en 1858, la traversée de l'Océan en bateau constitue jusqu'alors le seul moyen de relier les deux continents), plus généralement le contexte et ses répercussions dans la vie politique, sociale, culturelle, différent de la situation actuelle à un point tel que « le risque d'anachronisme mental n'est pas illusoire⁸ ». Afin d'éviter ce risque, on voudrait commencer par essayer d'appréhender ce qu'était une traversée entre l'Europe et l'Amérique en 1830 ou en 1845.

Considérations méthodologiques préliminaires

Dans la mesure où ce point ne constitue pas l'essentiel de la présente recherche, qu'il s'agit avant tout de définir ici un cadre contextuel, on a principalement travaillé à partir d'études réalisées au XXe siècle, portant sur l'histoire des communications transatlantiques (les ouvrages anciens de Frank Bowen⁹ et David Tyler¹⁰, ceux plus récents de Paul Butel¹¹, Daniel Hillion¹² ou Melvin Maddocks¹³, l'article de Adam¹⁴) ou sur les échanges entre la France et les

⁶ Adam, « Les origines de la navigation transatlantique à vapeur (1819-1889) », *Revue maritime*, nouvelle série, n°105, sept. 1928, pp. 307-354, p. 308.

⁷ Melvin Maddocks, *Les Premiers transatlantiques*, tr. fr. de *The Atlantic Crossing*, Amsterdam, Paris, Éditions Time-Life, 1982, p. 143.

⁸ R. Rémond, *op. cit.*, p. 19.

⁹ Frank C. Bowen, *A Century of Atlantic Travel (1830-1930)*, Boston, Little, Brown, and Company, 1930.

¹⁰ David Budlong Tyler, *Steam Conquers the Atlantic*, New York, D. Appleton-Century, 1939.

¹¹ Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997.

¹² Daniel Hillion, *L'Atlantique à toute vapeur*, Rennes, Ouest-France, 1993.

¹³ M. Maddocks, *op. cit.*

¹⁴ Adam, *op. cit.*

États-Unis (les travaux de Guillaume de Bertier de Sauvigny¹⁵ et de René Rémond¹⁶, dont on utilisera abondamment la synthèse après avoir consulté les ouvrages de la bibliographie relatifs aux relations maritimes et aux conditions de la navigation¹⁷), et on n'a eu recours aux sources spécialisées que de manière très ponctuelle et assez limitée (consultation restreinte des *Annales maritimes et coloniales*, par exemple¹⁸). On a par ailleurs mis à profit les récits de voyageurs, tant français qu'américains, souvent marqués par leur séjour en mer au point d'y consacrer le premier chapitre de leur relation¹⁹, ainsi que les articles de presse qui manquent rarement de souligner une traversée particulièrement rapide²⁰, de révéler quelque détail sordide sur un voyage²¹ ou de faire part du naufrage d'une personnalité²².

Dans cette partie, qui traite de « l'échange transatlantique » au sens concret du terme, on commencera par examiner les conditions de la traversée, à savoir sa durée dans les années 1830, les risques qu'elle comprend alors, les améliorations techniques qui caractérisent la décennie suivante, les tarifs pratiqués, les enjeux des débats relatifs à une ligne sous pavillon français et les circonstances générales dans lesquelles a lieu l'échange des informations. On s'intéressera ensuite à la circulation des personnes, voyageurs et migrants (qui sont ceux qui traversent l'Atlantique dans un sens ou dans l'autre, combien sont-ils et pourquoi le font-ils) ; on donnera quelques éléments concernant plus particulièrement les figures réformatrices de l'époque. Ce tour d'horizon devrait

¹⁵ Pour la transmission des informations venant de France, voir surtout Guillaume de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français vus par les voyageurs américains*, Paris, Flammarion, 1982, 2 tomes, t. I, pp. 26-28, et G. de Bertier de Sauvigny, *La Révolution parisienne de 1848 vue par les Américains*, Paris, ville de Paris, 1984, p. 17.

¹⁶ R. Rémond, *op. cit.*, chap. I, « Distance et éloignement », pp. 19-30.

¹⁷ R. Rémond, *op. cit.*, bibliographie, p. 908.

¹⁸ *Annales maritimes et coloniales*, partie officielle, 1840, pp. 927-931, partie non officielle, 1844, vol II, pp. 275-296.

¹⁹ C'est par exemple le cas de Constantine Samuel Rafinesque, *A Life of Travels and Researches in North America and South Europe or Outlines of the life, travels and researches of C. S. Rafinesque...* Philadelphie, F. Turner, 1836. Pour une liste des voyageurs français, voir Frank Monaghan, *French Travellers in the United States, 1765-1932. A Bibliography by Frank Monaghan*, New York, The New York Public Library, 1933. Pour un aperçu sur les voyageurs américains, voir G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*

²⁰ *L'Étoile* du 15 janvier 1824, ainsi, s'enthousiasme vivement : « Il n'y a point d'exemple d'une traversée plus rapide que celle du paquebot le *New York*, qui vient d'arriver de cette ville à Liverpool. Il n'a mis à ce trajet de 1500 lieues que 15 jours et 7 heures. »

²¹ Une famine à bord, une épidémie très meurtrière, etc.

²² Par exemple celui de Margaret Fuller en 1850, annoncé et commenté dans de nombreux journaux.

permettre d'appréhender le contexte dans lequel s'effectuent les échanges franco-américains entre 1830 et 1848, le cadre commun dans lequel se situent les quatre mouvements²³ au moyen desquels on étudie les liens entre la France et les États-Unis durant le deuxième quart du XIXe siècle.

Aperçu général sur les échanges

Conditions de la traversée

Dans le domaine de la navigation, le deuxième quart du XIXe siècle voit s'accomplir des progrès décisifs, notamment le passage de la voile à la vapeur et la mise en place d'options variées pour les Européens candidats à l'émigration : « Entre 1815 et 1850, la distance relative n'est pas demeurée immuable : en 1815 les conditions de la navigation étaient encore celles du XVIIIe siècle et pas tellement éloignées de celles des premiers découvreurs du Nouveau Monde ; en 1850, la révolution des transports avait commencé de faire sentir ses effets²⁴. » Après avoir atteint une relative régularité, observable dès la fin des années 1820, la navigation transatlantique s'est améliorée de manière particulièrement sensible durant le deuxième quart du siècle.

Avant de s'intéresser aux conditions de la traversée, précisons que « transatlantique » doit être pris ici dans son sens le plus large : la Grande-Bretagne s'impose en effet comme la plaque tournante du trafic maritime, non seulement du fait de sa situation géographique mais aussi en raison de son avance technologique, en ce qui concerne tant la construction que la propulsion des navires.

Durée de la traversée à la voile

Au début de la période ici considérée, on est déjà arrivé à un certain niveau de qualité et la conjoncture laisse présager une amélioration rapide : l'année 1830 est même considérée par Franck Bowen comme « la date la plus pratique et la plus appropriée pour commencer l'étude d'un Siècle de Voyages

²³ À savoir : l'abolitionnisme, le féminisme, le fouriérisme aux États-Unis et la réforme pénitentiaire en France.

²⁴ R. Rémond, *op. cit.*, p. 20.

Transatlantiques, parce que l'offre des voiliers avait atteint un degré d'excellence très correct et que le bateau à vapeur constituait déjà une option²⁵ ». Melvin Maddocks affirme quant à lui que dès 1828, soit dix ans après les premières traversées régulières, ce type de liaisons fonctionne correctement et que, en introduisant les critères de régularité et de vitesse dans la navigation transatlantique, un tel système n'a rien de moins que « changé les règles du transport maritime²⁶ ». L'incertitude reste cependant un facteur prépondérant, ce point est souligné par les contemporains qui, à l'instar de Tocqueville, rappellent que l'aléatoire règne en matière de durée de traversée et de fréquence de départs : « [...] quoi qu'on dise de la facilité actuelle de traverser l'Océan un pareil voyage est toujours une entreprise dont la durée n'est point limitée. D'ailleurs une lettre peut manquer le paquebot et alors on est reculé de quinze jours, trois semaines, quelquefois un mois²⁷. » Un tel constat, courant au début des années 1830, est unanimement repris par la plupart des historiens.

Dans une même année, d'une saison à l'autre, parfois dans une même saison, la durée des traversées variait facilement du simple au double, ou au triple, avec les routes choisies. Mais les capitaines n'étaient pas toujours maîtres de choisir leur itinéraire ou de garder celui qu'ils avaient adopté : les courants, les vents, les tempêtes les portaient trop au Nord où ils risquaient de rencontrer de terribles icebergs, ou les déroutaient trop au Sud. Surtout l'ancienne navigation à voiles était étroitement tributaire des caprices du vent : il est arrivé à des navires malchanceux, au sortir du Havre, de mettre quatorze jours, au lieu des trente-six heures habituelles, pour déboucher de la Manche dans l'Océan²⁸.

L'incertitude semble demeurer une composante primordiale du voyage, qu'on souligne ses conséquences en s'intéressant au temps passé en mer ou en tenant plutôt compte de la sécurité — c'est cette dernière option que privilégie Maddocks, bien qu'il mentionne aussi le fait que le mauvais temps peut doubler la durée d'une traversée à la voile²⁹. Le caractère aléatoire du périple, quelle que soit l'importance qu'on lui accorde, fait en tout cas qu'à une durée moyenne,

²⁵ « [...] the most convenient and appropriate date to commence the survey of a Century of Atlantic Travel, for by then the sailing packet had attained a more than reasonable pitch of perfection and the steamer was already a possibility. » (F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 3)

²⁶ M. Maddocks, *op. cit.*, p. 105.

²⁷ New York, 15/05/1831, Alexis de Tocqueville, *Lettres choisies – Souvenirs*, Françoise Mélonio et Laurence Guellec (dir.), Paris, Gallimard, Quarto, 2003, p. 172.

²⁸ R. Rémond, *op. cit.*, p. 20.

²⁹ M. Maddocks, *op. cit.*, p. 143.

« produit abstrait d'une somme d'épisodes concrets³⁰ », il semble falloir préférer une fourchette, établir un minimum et un maximum, comme l'a fait Franck Bowen en dressant un tableau comparatif pour l'année 1839 entre les navires à voile et ceux à vapeur qui assurent la liaison entre l'Angleterre et les États-Unis³¹. Et encore, les chiffres sont susceptibles de varier d'une part selon la saison (l'époque la plus favorable pour prendre la mer se situe entre la fin mars et la fin septembre), d'autre part en fonction du sens de la marche³². Quoi qu'il en soit, pour le début de la période, il apparaît que la durée de la traversée entre la France et les États-Unis ne s'abaisse que très rarement au-dessous de vingt-neuf ou trente jours : Tocqueville et Beaumont passent trente-huit jours en mer, ce qui est inclus dans les valeurs basses de la norme, et en 1830 comme en 1818 « un passage de trente-cinq, et même de quarante jours, de France aux États-Unis, est appelé une courte traversée³³ ». Quant aux malchanceux, leur périple peut durer près de deux mois : à la fin du printemps de 1833 par exemple, Achille Murat ne met pas moins de cinquante jours à relier l'Amérique, ce qui reste encore inférieur aux cinquante-huit jours que Samuel Morse passe l'année précédente sur le bateau entre Liverpool, pourtant plus proche des côtes américaines, et Boston. Finalement, les estimations de René Rémond semblent justes : le temps de traversée des ports de la façade ouest française aux rives américaines, à l'époque des bateaux à voile, varie entre un mois et huit semaines — on peut difficilement se montrer plus précis.

À partir des États-Unis, avec les variations dues aux vents et aux courants, « on peut compter un bon tiers en moins, pour le minimum comme pour le maximum : trente jours de mer représentent une durée moyenne d'Ouest en Est³⁴ ». Ainsi, en 1832, le voilier *Normandie* relie-t-il New York au Havre en vingt-huit jours, quatre semaines de traversée qui se situent entre les dix-huit jours passés en mer par Fanny Hall l'année précédente et les cinquante jours de tempête endurés par Nathaniel Wheaton en novembre 1824³⁵. On note par

³⁰ R. Rémond, *op. cit.*, p. 20.

³¹ F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 35.

³² Ce point est peut-être le seul à n'avoir pas changé depuis 150 ans : le régime des vents, qui continue d'exercer une influence sur les déplacements non seulement maritimes mais aussi aériens, rend le voyage plus long de l'Europe vers l'Amérique.

³³ FDG, *Manuel guide des voyageurs aux États-Unis de l'Amérique du Nord*, Paris, 1818, p. 28, cité dans R. Rémond, *op. cit.*, p. 21.

³⁴ R. Rémond, *op. cit.*, p. 22.

³⁵ Toutes ces indications de temps se trouvent mentionnées dans G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, pp. 26-27.

ailleurs qu'il n'est pas rare, dans ce sens peut-être encore davantage que dans l'autre, de passer par les îles Britanniques : c'est ainsi dans un port anglais qu'une bonne partie des voyageurs américains foule pour la première fois le sol du Vieux Monde³⁶.

Du temps de la navigation à voile, l'aller-retour dure donc une dizaine de semaines. Concrètement, la moindre question posée à son gouvernement par un diplomate en poste ne peut donc espérer recevoir une réponse qu'environ deux mois et demi plus tard. On imagine la difficulté à régler un différend lorsque, dans une période d'un an, cinq dépêches au plus peuvent être envoyées d'une capitale à l'autre. L'extrême lenteur des traversées a ainsi envenimé la crise de 1834-1836 à propos des indemnités que les États-Unis réclamaient à la France pour les navires américains confisqués suite aux décrets napoléoniens sur le blocus continental — crise qui a d'ailleurs mis plus de vingt ans à se régler.

Risques et inconvénients du voyage

Des lignes de navigation régulières commencent à voir le jour dès la fin de la guerre anglo-américaine : le 5 janvier 1818, le *Monroe* effectue le premier départ de cette sorte³⁷ et inaugure par cette traversée l'ère des « paquets » — traduction technique de « *packet* », nom donné « à tous les bâtiments transportant une cargaison en paquets [et qui] finit par désigner les navires observant un horaire régulier et de là, les bateaux susceptibles de faire arriver à l'heure, les chargements les plus urgents, le courrier important ou les passagers pressés³⁸ ». Ce voilier et les autres bâtiments de la Blackball Line, concurrencée à partir de 1822 par la flotte de la Swallow Tail Line et celle de la Red Star Line, rendent les départs moins aléatoires. Par ailleurs, les techniques de navigation s'améliorent et la vitesse, désormais considérée comme un atout commercial important, augmente. Malgré ces transformations, le « péril de la mer » n'en reste pas moins réel. Les naufrages ou les disparitions, qu'on juge ces événements « fréquents³⁹ » ou qu'on les présente plutôt comme « des accidents

³⁶ À ce sujet, voir G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*

³⁷ M. Maddocks, *op. cit.*, p. 80, F. C. Butel, *op. cit.*, p. 243, D. Hillion, *op. cit.*, p. 38.

³⁸ M. Maddocks, *op. cit.*, p. 86.

³⁹ R. Rémond, *op. cit.*, p. 22. ; l'auteur ajoute : « à s'en tenir aux seuls personnages connus, la proportion de traversées tragiquement interrompues apparaît singulièrement élevée » ; il cite alors trois cas (*ibid.*, p. 23).

exceptionnels⁴⁰ », comptent en tout cas au nombre des risques de la traversée. Pour la période 1830-1880, « un paquet sur six allait disparaître⁴¹ ». La sécurité ne constituera un critère réellement important que plus tard, des améliorations significatives dans ce domaine étant observables surtout à partir des années 1840 — on notera cependant que c'est un peu avant, dans les années 1820, que des mesures notables sont prises concernant les premières nécessités en matière de sécurité, par exemple la construction massive de phares sur les côtes ou l'installation de bouées de signalisation pour les bateaux⁴².

Si on a la chance de ne pas couler, les conditions météorologiques peuvent cependant conduire à des situations périlleuses : à l'automne de 1840, encore, le *Ville de Lyon* sur lequel se trouve David Strother porte assistance à deux navires en difficulté :

[...] d'abord un bateau venant d'un port de Floride et qui était resté trente jours encalminé, au point que les passagers n'avaient pratiquement rien mangé depuis dix jours ; puis — accident plus grave —, au milieu de l'Océan, un brick anglais, malmené par une tempête et qui faisait eau, coulant rapidement : à grand péril, les sauveteurs avaient pu récupérer les douze membres de l'équipage⁴³.

Il ne semble pas s'agir d'une exagération individuelle, d'autres témoignages ressemblent à celui de David Strother. Il faut aussi compter avec les incendies, considérés comme « la forme la plus redoutée de la fortune de mer⁴⁴ ». En fin de compte, le tableau général que dresse René Rémond, s'il ne paraît guère engageant, semble cependant assez juste :

Il est rare que les voyageurs ne connaissent pas la crainte. Les tempêtes sont fréquentes, l'Océan est encore mal connu : sur un petit voilier, le passager participe de près à la vie de l'équipage, partage ses angoisses, ses périls, quelquefois ses tâches, sa nourriture souvent ; les capitaines sont souvent des brutes que l'ouragan surprend au plus fort d'une crise

⁴⁰ G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, p. 27.

⁴¹ M. Maddocks, *op. cit.*, p. 117.

⁴² Les États-Unis possèdent ainsi 55 phares en 1820 et plus de 250 vingt ans plus tard. Dans le même temps, le nombre de bouées faisant office de balises passe d'une quantité négligeable à un millier. (M. L. Hansen, *op. cit.*, p. 176)

⁴³ David Strother, *Pen and Ink, Sketches of an Artist*, 1841, cité dans G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, p. 27.

⁴⁴ M. Maddocks, *op. cit.*, p. 120.

d'alcoolisme ; des mutineries éclatent parfois. Traverser l'Océan reste une aventure pleine de risques, la mer est encore la « grosse aventure »⁴⁵.

De fait, même si tous les passagers ne voient pas leur vie mise en péril, tous néanmoins recommandent leur âme à Dieu lors de la cérémonie dominicale, et la prière universelle de la chrétienté les inclut parmi les malheureux : « Secourez, Seigneur, les pauvres, les prisonniers, les affligés, les voyageurs, les malades et les agonisants⁴⁶. » C'est qu'il leur reste encore à affronter, outre le classique mal de mer (fort courant parmi toutes les classes de passagers), les épidémies (les maladies les plus répandues sont la variole, le typhus et le choléra, qui se propagent de manière extrêmement rapide parmi les plus pauvres voyageant sur l'entrepont) et les rats et les insectes (sont notamment répertoriés les punaises, les puces et les charançons, ces parasites que les Américains appellent *weevil*⁴⁷). La promiscuité pèse également sur les voyageurs transatlantiques : nettement plus marquée pour l'immense majorité des émigrants qui ne peuvent s'offrir une traversée en cabine⁴⁸, elle touche l'ensemble des voyageurs avant que l'usage des grands paquebots ne soit généralisé sur l'Océan ; on ne saurait trop souligner l'entassement, que ne contestent d'ailleurs pas les responsables des compagnies maritimes⁴⁹. L'ennui, enfin, même s'il peut apparaître comme un moindre mal, n'épargne pas les passagers : les émigrants pauvres traînent et lorsque c'est possible font la cuisine⁵⁰, Dickens mange, joue au whist, somnole ou lit⁵¹, Beaumont et Tocqueville révisent leur anglais ou écrivent à leur famille quand le temps le permet⁵², leurs compagnons lisent, jouent, chantent, écrivent, « distille[nt]

⁴⁵ R. Rémond, *op. cit.*, p. 23.

⁴⁶ Cité dans R. Rémond, *idem*.

⁴⁷ Un « parasite du coton qui se loge dans le biscuit de mer et saute hors de son trou au moment où l'on y porte la dent » (G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, p. 27).

⁴⁸ Selon les estimations de Melvin Maddocks, environ 98% des émigrants, toutes nationalités confondues, se trouvent dans ce cas (M. Maddocks, *op. cit.*, p. 159).

⁴⁹ F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 21.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 43.

⁵¹ Charles Dickens, *Voyage en Amérique*, Paris, Phébus, collection d'ailleurs, 1994, tr. fr. de *American Notes for General Circulation*, 1842. Voir le chapitre II, « La traversée », pp. 28-44, et plus particulièrement la p. 38.

⁵² Le 26 avril 1831, Tocqueville rédige ainsi sa première lettre, destinée à sa mère, à bord du vaisseau qui le mène aux États-Unis, et précise : « [...] l'occasion est favorable : le vent, qui nous pousse rapidement, agite si peu le vaisseau que je n'écrirai peut-être pas plus mal qu'à l'ordinaire » — notons que sa vie durant il s'excuse auprès de ses correspondants de sa piètre calligraphie (A. de Tocqueville, *op. cit.*, p. 161).

l'ennui goutte à goutte comme un alambic »⁵³ et se distraient de tout incident ; quant aux voyageurs américains, « les dames tuent le temps en tricotant, en lisant, en jouant aux échecs, tandis que les messieurs, sur le pont, pratiquent le *shuffle-board*, ou, à l'intérieur, les cartes. Ils fument aussi, sans trop d'égards pour leurs compagnes de voyage⁵⁴. »

Bref, la traversée se passe effectivement, et encore est-ce pour les plus privilégiés, dans ce que Adam appelle, sur le ton de la litote, un « confort tout à fait relatif »⁵⁵... On peut d'ailleurs remarquer, à ce propos, que les armateurs n'ignorent pas les nombreux inconvénients matériels endurés par leurs passagers : si les compagnies accordent une attention extrême à la manière dont elles baptisent leurs navires⁵⁶, bien peu de brochures commerciales s'attardent néanmoins — quand elles les mentionnent — sur les conditions dans lesquelles s'effectue véritablement le séjour à bord⁵⁷.

Il faut donc souvent s'en tenir aux récits des voyageurs, et lorsque ceux-ci s'appellent Dickens⁵⁸ ou Emerson⁵⁹, cela donne lieu à de savoureuses descriptions où l'on apprécie davantage l'esprit satirique et l'autodérision dont font preuve les auteurs qu'on ne s'apitoie sur leur sort à la lecture des péripéties par lesquelles ils passent pour rejoindre l'autre continent. Ils corroborent, de fait, les descriptions que l'on trouve dans tous les ouvrages — brochures publicitaires des compagnies exclues — quant à l'inconfort général que représente le voyage. En revanche, les rares témoins ayant publié un récit de la traversée dans les conditions réservées aux émigrants de l'entrepont dévoilent avant tout une situation particulièrement sordide. Les premières mesures officielles ne sont prises qu'au milieu du siècle, et les faits rapportés par Melville⁶⁰ ou d'autres

⁵³ *Ibid.*, p. 163.

⁵⁴ G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, p. 28.

⁵⁵ Adam, *op. cit.*, p. 308.

⁵⁶ À cet égard, une flotte de quatre pièces qui portent les noms de *Montezuma*, *Monongahela*, *Algonquin* et *Alexander*, par exemple, offre nécessairement une image valorisante.

⁵⁷ Voir F. C. Bowen, *op. cit.*, pp. 14-15. Voir aussi « l'ébahissement, où entraînent un peu de consternation contre beaucoup d'envie de rire », qui saisit Dickens lorsqu'il découvre sa cabine, fort différente de ce qui lui avait été présenté sur le papier (C. Dickens, *op. cit.*, p. 20).

⁵⁸ C. Dickens, *op. cit.* Dickens voyage sur un vapeur à l'aller (en janvier 1842), sur un voilier au retour (au mois de juin de la même année).

⁵⁹ Ralph Waldo Emerson, *The Journals and Miscellaneous Notebooks*, vol. 4, 1832-1834, Belknap Press of Harvard UP, 1964.

⁶⁰ Herman Melville, *Redburn ou Sa première croisière : confessions et souvenirs d'un fils de famille engagé comme mousse dans la marine marchande américaine*, tr. fr. de Redburn, *his First Voyage: Being the Sailor-Boy, Confessions and Reminiscences of the Son of a Gentleman in the Merchant Service*, Paris, Gallimard, 1980.

étaient les descriptions des historiens : des centaines de passagers se retrouvent entassés dans des conditions désolantes :

Dans les navires, le plus souvent à deux ponts, les émigrants étaient logés entre le pont supérieur et le pont inférieur ; la cale au-dessous de ce dernier était réservée d'habitude aux frets lourds, parfois son espace moisi servait aussi à mettre des immigrants. Il y avait en général moins de 1,82 mètre entre les ponts, si bien qu'un homme de grande taille ne pouvait se tenir debout. [...] L'inconfort provenait non seulement de l'étroitesse d'espace offert à l'immigrant pour son repos mais aussi de l'atmosphère confinée créée par la faiblesse de la lumière. Celle-ci ne pénétrait que par quelques écoutilles, et seules quelques lampes suspendues donnaient une lumière trouble car il n'y avait que rarement des hublots, cela bien sûr sur les bâtiments qui précédèrent les paquebots des compagnies où on fit un effort pour mieux éclairer l'entrepont. [...] Durant les coups de tabac, les écoutilles de l'entrepont devaient être fermées, et les passagers restaient enfermés, se trouvant dans un antre fétide favorable à la propagation des fièvres et des épidémies. Les files de couchettes grossières, serrées les unes contre les autres, laissaient à peine l'espace pour passer entre elles⁶¹.

L'examen du taux de mortalité à bord des navires confirme la dureté de cette description ; « les statistiques sont éloquentes : près de 10% des émigrants moururent en mer et cette moyenne grimpa à 16% certaines années⁶² ». Ce chiffre est peut-être exagéré : d'autres estimations, établies pour l'année 1847, période de forte émigration et de nombreuses maladies déclarées à bord, situent en effet la mortalité sur les navires aux environs de 6%⁶³. Quel que soit le chiffre le plus juste, le nombre de décès sur les entreponts n'en reste pas moins considérable et constitue une composante non négligeable des risques inhérents au périple. Si le confort de la traversée croît peu à peu pour les personnes voyageant en cabine, « encore à la fin du siècle, un dirigeant de la Cunard pouvait répliquer à un passager d'entrepont mécontent que le voyage transatlantique était une dure épreuve à accepter. Et pourtant ses conditions s'étaient alors notablement améliorées » par rapport à celles en vigueur jusqu'en

⁶¹ P. Butel, *op. cit.*, pp. 263-264.

⁶² M. Maddocks, *op. cit.*, p. 148.

⁶³ M. L. Hansen, *op. cit.*, p. 256.

1850, époque où sont édictées les premières réglementations concernant les traversées vers l'Amérique⁶⁴.

Une décennie à toute vapeur

Les progrès techniques réalisés à partir des années 1830 permettent de réduire le temps et les risques du voyage, à défaut d'augmenter vraiment son confort — « le pire » étant « qu'il ne semble pas que les armateurs aient rien fait pour améliorer les conditions de logement de leurs hôtes momentanés. Si les progrès de la technique de construction des coques et des machines furent assez rapides, les aménagements restèrent longtemps médiocres, précaires et, pour tout dire, nettement insuffisants⁶⁵. »

Premiers progrès techniques

Quelque insignifiante que se révèle l'étendue des améliorations concrètes apportées au bien-être des voyageurs, des progrès tangibles sont à noter sur le plan technique. Ils concernent plusieurs aspects : d'abord, la forme des bateaux s'effile, devient plus aérodynamique, on gagne ainsi jusqu'à quelques jours sur la durée de la traversée : « Les chantiers navals américains ont lancé des navires, à la silhouette plus élancée, à la coque plus allongée, les fameux *clippers* dont la mise en service abrège sensiblement les délais de route⁶⁶ ». Ensuite, les liaisons progressent en fréquence, souvent à l'initiative de compagnies américaines qui lancent des lignes régulières pour la navigation : la première liaison directe de ce type entre les États-Unis et la France, en l'occurrence entre New York et Le Havre, avait ouvert dès 1822, mais il faut attendre quelques années encore pour qu'une relative concurrence (en 1831, ce sont trois compagnies qui exploitent la ligne) permette au port normand d'être correctement desservi, par des départs vers les États-Unis les 4, 8, 16 et 24 de chaque mois⁶⁷ — Liverpool constitue dès les années 1820 le point de départ et d'arrivée d'un trafic plus soutenu.

⁶⁴ P. Butel, *op. cit.*, p. 259.

⁶⁵ Adam, *op. cit.*, p. 320.

⁶⁶ R. Rémond, *op. cit.*, p. 27.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 28.

Introduction de la vapeur

Enfin et surtout, c'est, plus que la marque d'une simple évolution graduelle, une véritable révolution qui se produit avec l'utilisation des moteurs à vapeur. L'application de cette technique avait connu ses pionniers, quelques précurseurs avaient mené des expériences plus ou moins concluantes. Toutes les études sur la navigation transatlantique mentionnent ainsi la performance du *Savannah*, qui en 1819 relie Savannah à Liverpool en trente jours à l'aide de la vapeur, qu'il n'utilisa cependant que pendant vingt-quatre heures (étant le reste du temps classiquement propulsé à la voile), et celle du *Royal William*, navire canadien qui le premier effectua, à l'été 1833, toute la traversée à la vapeur, mais dans le sens Amérique-Europe⁶⁸. Mais la réussite de ces premières reste finalement toute relative : Adam considère la traversée du *Savannah* comme un « échec⁶⁹ ». Daniel Tyler reconnaît également que les Américains, premiers à utiliser un moteur à vapeur pour la navigation transatlantique et pour ce faire à demander l'aide du gouvernement, ont essuyé un double revers : « les deux efforts se soldèrent par un échec⁷⁰ », conclut-il ; il ajoute que la performance du navire ne s'est pas révélée concluante⁷¹. René Rémond, quant à lui, qualifie les deux premières tentatives, celle du *Savannah* tout autant que celle du *Royal William*, d'« exploits sans lendemain⁷² ». En ce qui concerne les contemporains, ils affichent un grand scepticisme. À l'époque, priorité est souvent donnée à l'amélioration des voiliers, et une traversée complètement à la vapeur est encore tenue pour « tout à fait chimérique » (*perfectly chimerical*) par nombre de techniciens ou de spécialistes — cette expression, attribuée au Docteur Dionysius Lardner, éminent scientifique britannique, est reprise dans tous les ouvrages ; « ils pourraient tout aussi bien envisager de faire le voyage sur la Lune à partir de New York ou Liverpool⁷³ », aurait-il d'ailleurs ajouté. Il faut toute la foi, la persévérance et la force de persuasion d'un Isambard Brunel, par exemple, pour monter une flotte de steamers.

⁶⁸ Le *Royal William* quitta Pictou le 18 août 1833, avec sept passagers, et arriva à Gravesland, sur la Tamise, après dix-neuf jours de mer, « dont sept pendant lesquels la machine bâbord seule avait marché, l'autre étant en avaries. » (Adam, *op. cit.*, p. 311)

⁶⁹ *Ibid.*, p. 309.

⁷⁰ « Both efforts proved to be abortive. » (D. B. Tyler, *op. cit.*, p. 16)

⁷¹ Il emploie l'adjectif « *unimpressive* » (*ibid.*, p. 18).

⁷² R. Rémond, *op. cit.*, p. 28.

⁷³ « They might as well talk of making a voyage from New York or Liverpool to the moon. »

Jusque dans les années 1830, la vitesse des navires ne semble de toute façon pas passionner les foules, confiantes en la force tranquille dégagée par la propulsion éolienne. On décèle toutefois une légère évolution vers le milieu de cette décennie : c'est « à peu près à ce moment que le public commença à manifester plus d'intérêt pour la vitesse des *packets*. Des entrefilets commençaient à apparaître dans la presse, d'abord juste une ligne, ensuite de plus longs passages destinés à satisfaire les demandes des lecteurs, mentionnant telle et telle traversée réussie⁷⁴ ». De fait, il faut attendre 1838 pour constater les premières conséquences pratiques de la navigation à vapeur sur les conditions de voyage.

La date capitale est avril 1838 : partis à quelques jours d'intervalle, l'un de Cork le 5 avril, l'autre de Bristol le 8, deux *steamers*, affrétés par deux compagnies rivales, le *Sirius* et le *Great Western*, arrivent le même jour à New York, le 24 avril. Ils ont mis respectivement dix-huit et quinze jours⁷⁵. Leur arrivée déchaîne l'enthousiasme : ils ont droit aux honneurs de la réception qui accueille aujourd'hui les hôtes d'importance dans la rade de New York. Enthousiasme justifié : les États-Unis ne sont plus qu'à quinze jours de mer de l'Europe : le *steamer* a brusquement réduit les dimensions de l'Océan au tiers de ce qu'il était⁷⁶.

Selon Tyler, la proportion serait plus importante encore : « le bateau à vapeur n'était pas le premier ni l'unique lien entre l'Europe et l'Amérique du Nord mais, d'un point de vue abstrait, il avait réduit la taille de l'Océan à un huitième de ses dimensions par rapport au temps des bateaux à voile⁷⁷ ». Il reste plus modéré lorsqu'il considère les durées exprimées en unités de temps brutes et annonce ainsi que, entre le *Savannah* et le *Great Western*, « la propulsion à vapeur et les progrès de la construction avaient atteint un degré tel que les navires qui pouvaient être construits [...] permettaient de croire en la possibilité

⁷⁴ « It was also about this time that the public began to take more interest in the speed of the packets. Notices began to appear in the Press, first only a line and then quite a number in order to satisfy the demand of the readers, mentioning such and such a smart passage. » (F. C. Bowen, *op. cit.*, pp. 23-24)

⁷⁵ Pour des distances différentes : « The *Sirius* won the race by about 12 hours, but the *Great Western* made the faster crossing. She took 15 days from Bristol, while the *Sirius* took 18 days from Cork. » (D. B. Tyler, *op. cit.*, p. 52).

⁷⁶ R. Rémond, *op. cit.*, p. 28.

⁷⁷ « The steamship was not the first nor the only tie between Europe and North America, but, figuratively speaking, it has shrunk the ocean to one-eighth of its size in the day of the sailing ship. » (D. B. Tyler, *op. cit.*, p. vii)

de réduire la traversée transatlantique pratiquement de moitié⁷⁸ ». Les contemporains, eux, apparaissent très impressionnés, tel Josiah Quincy qui, quelques années plus tard, à l'occasion d'une autre traversée de steamer, porte ce toast : « À la mémoire du Temps et de l'Espace — célèbres à leur époque, ils furent réduits à néant par la vapeur⁷⁹. »

Au-delà des chiffres, il faut surtout relever que ces deux traversées du printemps 1838 ne restent pas des tentatives sans lendemain. À l'origine, certes, la démarche relève encore du domaine expérimental, comme le suggère le nombre de passagers lors du premier voyage : en ce qui concerne le *Great Western*, pourtant le plus fiable des deux navires alors en compétition, « la confiance n'était pas encore très grande : il n'emporta à ce premier voyage que sept passagers seulement alors qu'il pouvait en prendre cent onze⁸⁰ ». On restait dans une logique similaire à celle qui prévalait pour les machines à vapeur précédentes, déjà utilisées sur certains cours d'eau américains et qui n'offraient des conditions de sécurité que très médiocres⁸¹. En ce mois d'avril 1838 cependant, la situation est particulière : les deux navires précurseurs commencent par retourner en Europe, chargés d'honneurs, de passagers, de journaux et de lettres, dans des délais comparables à ceux de l'aller :

When she had been duly fêted in New York the *Great Western* left again at three-thirty in the afternoon of May 7, carrying sixty-eight cabin passengers, which was the largest number that had ever been brought across by a single ship, and twenty thousand letters. The time occupied by the passage was fourteen days, seventeen and one-half hours, the engines working at between seventeen and nineteen revolutions per minute and the boilers consuming less than a ton of coal per hour⁸².

La perspective d'un aller-retour assuré en un mois, bientôt quatre semaines, car rapidement, le *Great Western*, qui effectue désormais plusieurs aller et retours dans l'année, « abaisse son propre temps à quatorze jours et

⁷⁸ « The marine steam engine and the art of ship-building had progressed to the point where a vessel could be built [...] which inspired confidence in the practicability of shortening the transatlantic passage by almost half. » (*ibid.*, p. 100)

⁷⁹ « [To] the memory of Time and Space —famous in their day and generation, they have been annihilated by the steam-engine » (F. Lawrence Babcock, *Spanning the Atlantic*, New York, 1931, pp. 72-73, cité dans D. B. Tyler, *op. cit.*, p. 97)

⁸⁰ Adam, *op. cit.*, p. 313.

⁸¹ En 1842 encore, Dickens mentionne à plusieurs reprises les dangers d'explosion des navires à vapeur utilisés sur le réseau fluvial des États-Unis (*op. cit.*).

⁸² F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 26.

seize heures d'Est en Ouest, la plus longue traversée, et à douze jours quatorze heures au retour⁸³ », ouvre de vastes perspectives.

Fondation de la Cunard Line

De plus, 1838 voit également la fondation de la Cunard Line, « première compagnie de navigation transatlantique exploitant dans l'Atlantique Nord des lignes desservies par une véritable flotte de vapeurs et non plus par un ou deux paquebots⁸⁴ ». Certains historiens soulignent la portée de cet événement : « aussi importantes que puissent être ces premières traversées à la vapeur, l'année 1838 reste dans les mémoires pour un événement encore plus important, car elle vit le lancement du système Cunard qui fit toute la différence dans le voyage transatlantique⁸⁵ ». Le premier navire de cette compagnie quitte Liverpool le 4 juillet 1840 à destination de Halifax et Boston ; le contrat passé entre Samuel Cunard et l'Amirauté britannique prévoit un service de courrier régulier en échange d'une subvention annuelle de 50 000 livres.

Autres progrès techniques

Quelques autres innovations d'ordre technique, moins spectaculaires et plus progressives, améliorent le sort des passagers, qui gagnent non seulement en régularité, mais aussi en sûreté, en vitesse et en confort. En premier lieu, on peut citer, à partir du milieu des années 1840, l'utilisation, dans la construction des coques de navires, du fer — à la place du bois : 1843 voit le lancement du *Great Britain*, premier navire construit en fer⁸⁶ ; David Tyler mentionne quant à lui, dans une table résumant les caractéristiques des navires à vapeur entre 1839 et 1889, que le fer est utilisé durant les traversées du *Great Britain* en 1845, puis à quelques reprises entre 1847 et 1856, avant de se généraliser à partir de 1860⁸⁷. Cette évolution s'est d'ailleurs poursuivie non sans mal, car la plupart des promoteurs de cette modification technique avaient peine à persuader leurs contemporains que le fer pouvait flotter correctement ; cependant, la richesse

⁸³ R. Rémond, *op. cit.*, p. 28. La course au « ruban bleu », décoration qui récompense le navire le plus rapide, est ainsi lancée.

⁸⁴ Adam, *op. cit.*, p. 315.

⁸⁵ « Important as were these pioneer steamship passages, the year 1838 was remembered for something even more important than they, for it saw the launching of the Cunard Scheme which made all the difference to Atlantic travel. » (F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 30)

⁸⁶ Adam, *op. cit.*, p. 321.

⁸⁷ « Data concerning certain steamships mentioned » (D. B. Tyler, *op. cit.*, annexe 6, p. 392).

sidérurgique de l'Angleterre, notamment en comparaison de ses faibles ressources sylvicoles (le bois devenait si rare dans l'île qu'il devait être importé), aida grandement à la généralisation des coques métalliques⁸⁸. Au chapitre du confort apporté aux passagers, on notera la substitution progressive de l'hélice aux roues à aube comme mode de propulsion⁸⁹ ; la différence concernait surtout l'assiette du bateau (l'hélice coupe la vague) et donc le bien-être des passagers. En outre, la sécurité en vient à constituer un critère de plus en plus important, comme en témoignent les règles de navigation de la Cunard Line (le fondateur privilégiait la sécurité et, tout le temps qu'il resta lui-même en vie, la compagnie n'eut à déplorer aucune perte de passager⁹⁰) ou les travaux de Joseph Francis, inventeur des chaloupes de sauvetage insubmersibles, progressivement installées sur les bâtiments à partir des années 1840⁹¹.

Tarifs de la traversée

Les améliorations techniques que l'on vient de mentionner vont permettre, à terme, une baisse assez sensible des tarifs pratiqués par les compagnies maritimes, tant pour les voiliers que pour les steamers. Sans avancer de chiffres précis, René Rémond parle, pour les premières années de son étude, du « coût, relativement très élevé, de la traversée⁹² » ; Franck Bowen établit des estimations pour l'année 1836 au départ des îles Britanniques :

The emigrant rates in the crack packets carried from three guineas to six guineas, children half price, while in the smaller packets of the irregular ships the fare was from five pounds to as low as forty shillings, the average being in the neighborhood of four pounds. To these fares the passenger always had to add forty or fifty shillings as the lowest price at which he could feed himself with reasonable economy⁹³.

Il précise également, pour la même année : « les lignes non régulières, encore appelées "*common traders*", réduisaient les tarifs pratiqués en cabine et

⁸⁸ *Ibid.*, p. 169.

⁸⁹ Voir par exemple Adam, *op. cit.*, p. 321.

⁹⁰ D. Hillion, *op. cit.*, p. 35.

⁹¹ M. Maddocks, *op. cit.*, pp. 128-129.

⁹² R. Rémond, *op. cit.*, p. 23.

⁹³ F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 24.

assuraient la traversée pour quinze à vingt-cinq livres⁹⁴ ». Enfin, il confirme la baisse des tarifs sur les bateaux à vapeur :

All these early steamers were most expensive to run, but once the public had obtained a certain amount of confidence in them they began to compete very seriously with the sailing packets. The rate-cutting competition which afterwards became very severe began when the London and the New York line of packets gave notice that from March, 1839, their saloon fare would be reduced from thirty-five guineas to twenty-five⁹⁵.

Si ces historiens imputent la baisse des tarifs aux progrès techniques réalisés, Marcus Hansen avance plutôt, quant à lui, que la cause principale réside dans le développement du commerce transatlantique : « Le voyage de l'émigrant fut facilité par l'influence toute-puissante du commerce ; la traversée fut ainsi rendue financièrement possible pour la classe autrefois insolvable⁹⁶ », affirme-t-il, avant de fournir des données chiffrées pour les départs d'Angleterre (« Dans les années 1816-1819 la traversée sur l'entrepont à partir des ports britanniques coûtait de dix à douze livres ; en 1832 un billet sur les *packets* réguliers à destination de New York se trouvait à six livres, le coût tombant à quatre pour les traversées ordinaires⁹⁷ ») et de France (« En 1818 une traversée à partir du Havre était estimée de 350 à 400 francs, au début des années 1830 elle était passée entre 120 et 150 francs⁹⁸ »). M. Hansen estime ainsi que l'expansion commerciale consécutive à 1815 (année qui correspond certes à des progrès techniques mais avant tout, selon cet historien, à la fin de la guerre avec l'Angleterre aux États-Unis et à la paix consécutive à la chute de Napoléon en Europe) permit au coût de la traversée d'être divisé de moitié en seulement quinze ans.

Quelle qu'en soit la cause principale, l'incontestable baisse des tarifs entre 1830 et 1848 ne profite néanmoins pas immédiatement à toutes catégories de

⁹⁴ « The irregular ships, or "common traders" as they were frequently called, also cut the cabin fares and were carrying passengers across at from fifteen to twenty-five pounds. » (F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 25)

⁹⁵ *Ibid.*, p. 35.

⁹⁶ « The powerful forces of commerce smoothed the path of the emigrant. They rendered the journey financially possible for that class from which the redemptioners had formerly been recruited. » (M. L. Hansen, *op. cit.*, p. 198)

⁹⁷ « In the years 1816-1819 steerage passage from British ports cost from ten to twelve pounds ; by 1832 accommodations could be obtained in the regular New York packets at six pounds and on ordinary vessels at about four. » (*idem*)

⁹⁸ « In 1818 passage from Le Havre was quoted at from 350 to 400 francs, and in the early thirties at from 120 to 150. » (*idem*)

passagers : la Cunard, par exemple, offre des places uniquement en cabine⁹⁹, disposition qui exclut nécessairement de sa clientèle les émigrants pauvres et déclassés, ceux qui vont chercher aux États-Unis une réponse à leurs problèmes économiques : sur les quatre navires de cette flotte, « seuls les passagers ayant une place en cabine étaient acheminés, les émigrants n'ayant à cette époque d'autre option que d'emprunter les voiliers¹⁰⁰ ». Autrement dit, la compagnie « ne transportait, en dehors du courrier et d'un peu de fret, que des passagers de cabines, estimant que le trafic des émigrants était incompatible avec le service postal¹⁰¹ ». Par ailleurs, alors que les tarifs du steamer restent excessifs aux yeux de beaucoup, le rendant encore inaccessible aux émigrants, ceux pratiqués sur les bateaux à voile demeurent élevés : en 1851 encore, un « *passengers' contract ticket* » entre Liverpool et New York (qui donne droit à la traversée sur un paquet et à un service minimum d'eau et de nourriture, ainsi qu'à un espace pour cuisiner — et, le cas échéant, un dédommagement en cas de départ retardé) affiche un prix de trois livres et cinq shillings, soit « près de la moitié d'une année de revenus pour bien des tenanciers irlandais¹⁰² ».

En fin de compte, la tendance générale, à terme, reste tout de même à la baisse du coût de la traversée : si la rapidité, la fiabilité et le plus grand confort des bateaux à vapeur attirent la clientèle aisée, ceux qui ne peuvent s'offrir de place en cabine s'entassent sur l'entrepont de certains steamers ou empruntent l'un des encore nombreux voiliers, le voyage devenant ainsi progressivement, même si l'expression reste toute relative à la fin des années 1840, « à la portée de toutes les bourses¹⁰³ ».

Une ligne régulière sous pavillon français ?

Quoi qu'il en soit des tarifs pratiqués, un problème continue de se poser en France : malgré les liaisons entre le Havre¹⁰⁴ et New York mises en place durant

⁹⁹ Dickens, qui lors de son voyage aller fait route sur le *Britannia*, ne mentionne ainsi pas de voyageurs occupant l'entrepont, alors qu'il fera plus tard des observations sur cette catégorie de passagers lorsqu'il remarquera leur présence, sur d'autres navires ou sur le voilier du retour.

¹⁰⁰ « Only cabin passengers were carried, the emigrants of that day having no alternative to the sailing ships. » (F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 38)

¹⁰¹ Adam, *op. cit.*, p. 328.

¹⁰² M. Maddocks, *op. cit.*, p. 145.

¹⁰³ « available to suit all purses » (F. C. Bowen, *op. cit.*, p. 42).

¹⁰⁴ En ce qui concerne la France, Le Havre est sans conteste sous la monarchie de Juillet « le principal port d'émigration, éclipsant ses rivaux, Marseille, Bordeaux et Nantes » (P. Butel, *op. cit.*,

les années 1820, aucune ligne régulière sous pavillon national ne relie un port de l'Hexagone aux États-Unis, ce qui oblige pendant longtemps les voyageurs à effectuer la traversée sur des navires américains et, plus encore, anglais. La domination de la Grande-Bretagne est générale et touche tous les domaines :

It was annoying to Frenchmen to observe steamboats on their rivers which were both manufactured in England and run by English engineers. Even on alpine lakes it was not unusual to hear the captain shout « stop her », « back her », and « set on ahead » in English because he had no equivalent in his own language, or because it was the only language his engineer understood¹⁰⁵.

La suprématie britannique est assez durement ressentie à Paris et la plupart des hommes politiques s'en émeuvent. Le 1^{er} mars 1840, Thiers achève ainsi un rapport à la Chambre : « dans l'impuissance de lutter seul contre une concurrence aussi active qu'habilement dirigée, il a été demandé au Gouvernement de lui venir en aide, et cet appel devait être entendu¹⁰⁶ ». La réaction des pouvoirs publics arrive à la fin des années 1830 : « une commission, constituée en février 1839, a conclu en faveur de l'établissement d'une ligne régulière de *steamboats*¹⁰⁷ », malgré des réactions semblables à celle de Lamartine, qui se déclare l'année suivante hostile au projet de bateaux à vapeur, au motif que « le feu est mille fois plus cher que le vent, le vent que Dieu donne gratis à toutes les voiles¹⁰⁸ ». La loi du 16 juillet 1840 autorisa finalement le ministre des Finances à traiter avec une compagnie pour le service régulier de la poste entre Le Havre et New York,

mais aucun soumissionnaire ne se présenta, le montant de la subvention étant jugé trop faible. Devant la carence des initiatives privées, il fut un temps question d'établir une ligne officielle : les pourparlers furent même menés assez loin avec le Congrès des États-Unis. En 1847 enfin, après des tractations laborieuses, un accord intervient avec la compagnie Heront et Handel, mais sur des bases différentes de celles définies par la loi du 16 juillet¹⁰⁹.

p. 260) ; les émigrants y sont français mais aussi allemands. À l'échelle européenne, c'est dans le port de Liverpool qu'on observe le trafic le plus important.

¹⁰⁵ D. B. Tyler, *op. cit.*, p. 99.

¹⁰⁶ *Annales maritimes, op. cit.*, série non officielle, II, pp. 275-277.

¹⁰⁷ R. Rémond, *op. cit.*, p. 29.

¹⁰⁸ Cité dans D. Hillion, *op. cit.*, p. 44.

¹⁰⁹ R. Rémond, *op. cit.*, pp. 29-30.

Entre-temps en effet, le gouvernement s'est décidé à mandater une commission d'étude, laquelle « constate, fait sur lequel la Chambre de commerce du Havre avait déjà attiré l'attention depuis longtemps, que la subvention offerte par le Gouvernement était tout à fait insuffisante¹¹⁰ ». L'intransigeance des pouvoirs publics freine par ailleurs souvent les négociations¹¹¹. En fin de compte, « l'expérience dura six mois : les navires, construits aux frais du gouvernement entre 1840 et 1844, s'étaient révélés à l'usage trop lourds et trop lents ; avançant à une vitesse moyenne de 8 milles à l'heure, ils ne pouvaient, avec une durée de dix-sept ou dix-huit jours, soutenir la concurrence des paquebots de la Cunard qui traversaient l'Atlantique en treize jours¹¹² ». Seule l'*Union*, le premier steamer parti de Cherbourg vers New York, accomplit de manière satisfaisante le voyage inaugural. Par la suite, le manque de charbon obligeait les navires français à terminer la traversée à la voile alors que les *packets* réguliers devançaient les bâtiments sous pavillon national ; en outre, « les timoniers à New York ne comprenant pas l'anglais ne suivaient pas les ordres des pilotes, d'où des accidents maladroits et des plaisanteries nombreuses à ce sujet qui blessaient l'amour-propre des Français¹¹³ ».

Cette première velléité se solda par un échec total et « ce fut la création par les frères Pereire de la Compagnie générale maritime, le 25 février 1855, qui marqua les véritables débuts français sur la route transatlantique¹¹⁴ ». Quant au port du Havre, bien qu'étant celui du pays le plus étroitement lié à l'Amérique, il devra finalement attendre 1864 pour qu'y soit inaugurée une ligne de paquebots nationale entre la France et les États-Unis.

Au-delà de l'humiliation infligée au sentiment patriotique, on imagine assez facilement les conséquences pratiques de cette absence française concernant le trafic transatlantique : même si certains émigrants allemands choisissent de s'embarquer au Havre, cependant les voyageurs français et leurs compatriotes candidats à l'aventure vers les États-Unis en aller simple peuvent voir un obstacle, du moins une gêne, dans l'impossibilité qu'ils ont de voyager sur un vaisseau régulier battant pavillon national.

¹¹⁰ Adam, *op. cit.*, p. 325.

¹¹¹ D. B. Tyler, *op. cit.*, pp. 99-100.

¹¹² R. Rémond, *op. cit.*, p. 30.

¹¹³ P. Butel, *op. cit.*, p. 249.

¹¹⁴ *Idem*.

Les progrès de la transmission des imprimés, de la presse et de la correspondance (officielle ou privée), suivent une évolution similaire à celle qui se rapporte aux passagers. Assujetties aux mêmes contraintes que les personnes, les nouvelles, du moins dans un premier temps, ne circulent pas plus vite que les voyageurs entre l'Europe et l'Amérique. Toutefois, les conséquences sur l'échange entre les deux pays et les deux peuples diffèrent légèrement, c'est pourquoi ce point fait à présent l'objet d'un traitement particulier.

Les échanges d'informations

On se contente ici d'exposer les circonstances générales dans lesquelles s'effectue l'échange des informations entre la France et les États-Unis, qu'il passe ou non par des personnes. Ces échanges sont étudiés plus en détail au cas par cas dans chacune des quatre parties de la thèse.

Rappelons d'abord que les échanges écrits ne touchent le plus souvent qu'une assez faible partie de la population globale ; il paraît toutefois utile de s'intéresser à la correspondance non seulement sur un plan général mais plus encore relativement à l'usage qu'en font les réformateurs. Surtout, en cette période où l'imprimé domine, toutes les formes de livres, brochures, revues et journaux qui circulent entre les deux rives de l'Atlantique sont susceptibles de retenir l'attention.

La correspondance

Au début des années 1830, la situation semble plus précaire encore pour les lettres et les journaux que pour les humains. L'ouverture d'une ligne régulière de courrier entre les deux continents date en effet de 1839 : c'est le 4 mai de cette année-là que « Samuel Cunard vit ses efforts enfin récompensés par la signature du premier contrat postal transatlantique, établi pour sept ans¹¹⁵ ». Jusqu'à cette date aucun service public, américain, anglais, canadien ni français, n'assure l'acheminement des lettres entre l'Ancien Monde et le Nouveau, et le système postal qui existe à l'intérieur de ces pays n'a pas d'équivalent entre les

¹¹⁵ Adam, *op. cit.*, p. 316.

deux rives de l'Océan¹¹⁶. Alors, au risque, fréquent, de voir la correspondance n'atteindre ses destinataires que deux à trois mois plus tard, « on confie ses lettres à un voyageur de ses amis qui s'embarque, on les remet à un capitaine de navire qui consent à s'en charger, les mieux introduits s'adressent à quelque personnage officiel envoyé en mission. Recourt-on aux bons offices d'une entreprise commerciale, la dépense est élevée¹¹⁷. » Cette situation est celle qui prévaut jusqu'au début des années 1840.

En fin de compte, l'envoi d'une lettre, de France ou des États-Unis, est une opération commerciale privée, complexe et coûteuse. Un peu hasardeuse, aussi, à en croire Tocqueville, qui, affectueuse crainte filiale et mal du pays ou réel risque, recommande à sa famille « de n'écrire qu'à une seule personne à la fois et de faire une lettre qui contienne tout ou à peu près tout ce qu'on a à dire », car « de cette manière, elle est plus grosse et risque moins de s'égarer¹¹⁸ » — lui-même envoie ses premières nouvelles par diverses voies afin, écrit-il, de « multiplier les chances d'arrivée¹¹⁹ ». En tout état de cause, un ouvrier installé en Amérique dépense dans un envoi à ses proches restés au pays l'équivalent d'une journée de salaire¹²⁰, dans une transaction complexe :

A correspondent in the United States sent his letter by domestic mail to some shipping house on the coast, inclosing a sum to cover the ocean expense and the inland postage abroad. The captain was the real agent, though passengers often advertised that they would carry correspondence in the baggage and so undercut the captain's charges. The price of this informal service, as advertised, varied from twenty-five to fifty cents a letter, a suggestion of the high rate charged by other forwarders¹²¹.

Les dépêches officielles n'échappent pas aux difficultés de transmission : René Rémond cite par exemple les problèmes rencontrés par Hyde de Neuville en 1817, et observe que « vingt-cinq ans plus tard, en dépit des améliorations apportées à la navigation, son successeur ne reçoit ses premières lettres que cinquante-sept jours après son arrivée à Washington¹²² ».

¹¹⁶ M. L. Hansen, *op. cit.*, p. 153.

¹¹⁷ R. Rémond, *op. cit.*, p. 25.

¹¹⁸ New York, 15/05/1831, A. de Tocqueville, *op. cit.*, p. 171.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 172.

¹²⁰ Relevons que, en dollars constants, le prix de 50 cents n'a pas varié entre le début du XIXe siècle et la fin du XXe.

¹²¹ M. L. Hansen, *op. cit.*, pp. 152-153.

¹²² R. Rémond, *op. cit.*, p. 25.

L'aléatoire frappe davantage encore la correspondance particulière ; en outre, divers soupçons pèsent sur l'intégrité et la véracité du courrier qui sort des États-Unis : « les gens étaient fermement convaincus que les lettres étaient falsifiées, qu'aucun document portant atteinte aux États-Unis ne pouvait en sortir, qu'afin d'encourager l'immigration on confectionnait de fausses lettres de louanges sur lesquelles les signatures étaient contrefaites¹²³ ». D'ingénieux systèmes sont alors mis en place par les migrants pour assurer leurs correspondants de l'authenticité de leurs propos¹²⁴.

Ces lettres si rares et si chères ne sont cependant pas le seul vecteur d'information entre les continents : l'imprimé tient également toute sa place.

Les informations

En ce qui concerne la circulation de la presse avant l'utilisation des bateaux à vapeur, René Rémond cite un exemple de 1838, où il a fallu vingt-trois jours à une nouvelle pour arriver de New York à Paris, et affirme :

Les journaux américains n'atteignent [...] la France, les journaux français et le public français qu'après plusieurs semaines. Les nouvelles d'Amérique ne parviennent donc à la connaissance de l'opinion française qu'un bon nombre de semaines après l'événement, c'est-à-dire dépassées par le déroulement des faits, périmées, défraîchies, comme ces rayons qu'émettent en direction de notre planète des étoiles déjà mortes¹²⁵.

Ce délai, cet écart entre ce qui se passe d'un côté de l'Atlantique et sa réception sur l'autre bord, ne porte vraisemblablement pas à conséquence dans la vie courante. On peut même supposer que la diffusion de la presse française aux États-Unis n'en est pas très affectée. Certains titres, qui ne traitent qu'indirectement de l'actualité, prévoient d'ailleurs des distributions dans les villes disposant potentiellement d'un lectorat francophone, sans se soucier ouvertement des délais de parution. Ainsi, dès le premier numéro du *Journal des*

¹²³ « A persistent belief existed that letters were tampered with ; that no communication derogatory to the country was allowed to leave ; that to encourage immigration false letters of praise were concocted and signatures forged. » (M. L. Hansen, *op. cit.*, p. 153)

¹²⁴ « Before departure it would be agreed that the emigrant's letters should be written upon a certain variety of stationery, or bear a device pricked by pins in the corner, or have a sealing wax applied in a place agreed upon, or a bent pin or small coin hidden in the wax. Occasionally a code would be adopted in which words did not mean exactly what they said. Thus a departing Irishman arranged that, if he advised his brother not to follow him without their grandmother, then, in view of the fact that the venerable dame had been dead thirty years, the advice should be interpreted as an adverse report. » (*idem*)

¹²⁵ R. Rémond, *op. cit.*, pp. 25-26.

Femmes, en 1832, « il est annoncé que l'on peut s'abonner dans 60 villes de provinces et 23 de l'étranger (dont New-York, La Nouvelle Orléans [...]) »¹²⁶. En revanche, le décalage temporel revêt immédiatement une importance extrême dès qu'il touche les relations diplomatiques, et plus encore en période de crise.

La lenteur et l'irrégularité des communications met en effet les représentants des deux pays dans une situation souvent embarrassante. Ils ne sont informés des événements de leur propre pays qu'avec de longs mois de retard [...] Roux de Rochelle, ne reçoit la nouvelle de la Révolution de 1830 qu'une quarantaine de jours après son triomphe. Ils doivent attendre des mois la réponse à une demande d'instructions. Leurs collègues américains ne sont pas mieux partagés. Leur embarras se trahit dans les négociations qu'ils conduisent : leur correspondance avec Paris ou Washington les montre également soucieux, par crainte de se voir désavoués ou dans l'attente d'instructions nouvelles, de se cantonner strictement dans les limites des instructions reçues. Empêchés de prendre des initiatives, ils sont désarmés devant une proposition imprévue : la conversation s'enlise alors, dans l'attente d'une réponse du ministre ou du secrétaire d'État qui ne peut de toute façon leur parvenir qu'après plusieurs mois¹²⁷.

De même, les délais de communication rendent délicate, parfois brutale, l'application de certaines mesures unilatérales. Cependant, il existe des diplomates qui assument courageusement leur fonction et prennent des initiatives. Ainsi Richard Rush, en poste à Paris en 1848, décide-t-il de reconnaître sans attendre le Gouvernement provisoire issu de la Révolution de Février, quitte à vivre ensuite des semaines entières dans l'angoisse de la dépêche qui approuvera ou désavouera son geste — le temps que les sénateurs américains apprennent la nouvelle et en débattent dans la plus grande urgence, ils votent le 6 avril une résolution qui part des côtes américaines deux jours plus tard¹²⁸, alors que le président Polk a attendu le 3 pour signifier à Rush sa « pleine et entière approbation »¹²⁹ et que le 10 avril les discussions (houleuses) durent toujours à la Chambre des représentants¹³⁰.

¹²⁶ Évelyne Sullerot, *Histoire de la presse féminine en France, des origines à 1848*, Paris, A. Colin, 1966, p. 167.

¹²⁷ R. Rémond, *op. cit.*, p. 26.

¹²⁸ G. de Bertier de Sauvigny, *La Révolution parisienne de 1848...*, *op. cit.*, p. 79.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 72.

¹³⁰ *Ibid.*, p. 82.

Deux décennies de progrès

Les conséquences matérielles qui résultent de la durée de la traversée ne peuvent en tous les cas pas être tenues pour nulles ; quant aux effets psychologiques produits par un tel espace-temps et un tel degré d'incertitude, on ne peut les mesurer avec précision, mais ils doivent être pris en compte et semblent importants. Le décalage créé par les délais de transports reste d'ailleurs prépondérant en 1848 : « avant que l'écho d'une nouvelle venue de Paris pût être répercutée en retour à partir de New York ou de Washington, plus de six semaines, voire deux mois, pouvaient s'écouler ; entre temps les choses avaient tellement évolué en France que les commentaires d'Amérique avaient perdu tout sens¹³¹. »

Pourtant, avec l'introduction des moteurs à vapeur et la création de lignes régulières, les progrès en matière de transmission de l'information se font sentir de manière très sensible. C'est d'abord la durée de la traversée et une meilleure organisation qui réduisent considérablement les délais :

L'acheminement du courrier se fait avec une célérité que, vingt ans plus tôt, il eût semblé chimérique d'envisager : une lettre postée à Baltimore le 17 septembre 1849, via New York et Liverpool, timbrée d'Angleterre le 4 octobre, est remise à son destinataire à Redon (Ille-et-Vilaine) au matin du 6 octobre, soit 19 jours après son départ¹³².

Ensuite, l'utilisation du télégraphe dans l'Est des États-Unis améliore la transmission des nouvelles françaises en direction des villes américaines non situées sur la côte : ainsi, la nouvelle de la Révolution de Février (contrairement à celle de Juillet dix-huit années plus tôt), dès son arrivée à New York, le 18 mars 1848 de bon matin, commence-t-elle à se répandre dans tout le pays : le « télégraphe magnétique » la fait connaître le même jour à Boston et à Philadelphie, dans l'après-midi ; dans la soirée à Baltimore et Washington ; Charleston la reçoit tard dans la nuit. Cette ville étant le dernier point de relais du télégraphe au sud, la Nouvelle Orléans patiente quant à elle jusqu'au vendredi 24 mars, délai de transmission sans commune mesure avec ce qui se passe au Nord et qui illustre bien la révolution spatio-temporelle provoquée par le « fil qui

¹³¹ *Ibid.*, p. 142.

¹³² R. Rémond, *op. cit.*, p. 29.

chante¹³³ ». Le maillage de la partie Est des États-Unis¹³⁴, le fait que Washington, capitale politique, soit reliée à New York, ville à l'activité économique et journalistique prépondérante, ainsi qu'avec les grands centres de la pensée réformatrice (notamment Boston et ses alentours), constitue sans nul doute une donnée importante dans les relations franco-américaines considérées dans leur ensemble.

En plus du réseau interne des États-Unis, la régularité des échanges s'est grandement améliorée avec les vapeurs :

Maintenant que la navigation s'est affranchie des caprices des vents, il devient possible de prévoir, avec une légère marge d'incertitude, le jour de l'arrivée du paquebot, et par conséquent des journaux et des nouvelles d'Amérique ; dans les périodes de crise ou de tension diplomatique, la presse et l'opinion de France ou de Grande-Bretagne sont suspendues à l'arrivée des navires [...]. L'histoire américaine est désormais comme un feuilleton dont on peut prévoir et attendre la suite à date fixe¹³⁵.

La situation paraît très similaire aux États-Unis ; Bertier de Sauvigny décrit ainsi le comportement et le sentiment des New-Yorkais vis-à-vis des nouvelles qu'ils reçoivent d'Europe :

On attend [...] avec impatience l'arrivée de chaque navire, porteur des paquets de journaux de Londres et de Paris, dont les rédacteurs des feuilles new-yorkaises distilleront et commenteront le contenu jusqu'au prochain arrivage. Le rédacteur du *Baltimore Sun* caractérise assez bien l'effet de cette information syncopée : « De notre position, avec l'Atlantique entre nous, l'Europe est comme un champ de bataille. Pour nous, spectateurs sur une hauteur, les intervalles des communications sont comme des nuages de fumée qui obscurcissent la vue pour un temps ; après quoi l'on peut observer les changements des positions et les succès partagés de chaque petite phalange engagée. Éloignés des périls, nous prenons part avec une émotion inexprimable au résultat des combats. » (10 avril 1848)¹³⁶.

¹³³ Notons en passant que, non desservis par les nouvelles technologies de l'information et de la communication, les 1000 habitants de San Francisco ne prendront connaissance du changement de régime dans *The Californian* que le 15 juillet, par le biais des îles Hawaï et des liaisons maritimes. (G. de Bertier de Sauvigny, *La Révolution parisienne de 1848...*, *op. cit.*, p. 20).

¹³⁴ À une époque où l'Ouest commence sitôt les Appalaches franchies et où la Frontière se situe dans l'actuel Midwest.

¹³⁵ R. Rémond, *op. cit.*, p. 29.

¹³⁶ G. de Bertier de Sauvigny, *La Révolution parisienne de 1848...*, *op. cit.*, p. 17.

Une plus grande régularité, qui rend prévisible l'arrivée des navires avec une marge d'erreur minimale, permet aux Américains de mettre en place d'autres innovations dans la course à l'information, dans un contexte de concurrence impitoyable en ce qui concerne les nouvelles européennes. À la fin des années 1840,

trois des journaux de New York ont réuni leurs moyens pour affréter un petit vapeur rapide, le *Telegraph*, chargé d'aller au-devant des bateaux venant d'Europe ; des arrangements étaient faits pour lui permettre de recevoir en pleine mer des paquets adressés à ses commanditaires et de les porter aussitôt à destination, tandis que les rédactions des journaux concurrents devaient attendre d'autant plus longtemps leurs paquets que l'amarrage des vapeurs transatlantiques se faisait non point aux quais de Manhattan, mais, pour des raisons de sécurité sans doute, au quai de Jersey City, sur l'autre rive de l'Hudson¹³⁷.

Notons, dans les deux sens de l'échange, la place de l'Angleterre : non seulement la supériorité de ses lignes de steamers la place sur le chemin physique entre les deux continents, mais ses revues et plus encore ses journaux servent bien souvent de truchement dans les relations franco-américaines. Que ce soit à Paris, à New York ou à Boston, la presse — locale et nationale — n'hésite pas à s'inspirer largement d'articles parus dans des périodiques anglais, voire à en reproduire des extraits plus ou moins longs dans ses propres colonnes, en citant ses sources.

Enfin, la combinaison des facteurs techniques, liée à une volonté de régulation de la part des dirigeants politiques, permet de mettre en place plusieurs lignes de courrier : la Cunard Line est chargée dès 1839 de la liaison transcontinentale, en 1847 l'Ocean Steam Navigation Company, la première compagnie de navigation transatlantique à vapeur américaine, obtient un contrat postal du gouvernement des États-Unis¹³⁸, suite à une loi de 1844 ratifiée deux ans plus tard et qui définit un cadre pour la correspondance entre les deux continents. Cette loi fixait en outre les tarifs en vigueur, sensiblement moins élevés que ceux pratiqués par les entreprises commerciales deux décennies auparavant et fort compétitifs sur le marché international :

¹³⁷ *Idem*.

¹³⁸ Cette compagnie bénéficiait d'une subvention de 200 000 dollars pour assurer un service bi-mensuel entre New York, Southampton et Brême (Adam, *op. cit.*, p. 323).

The rate of postage to Europe was fixed at 24 cents for the first half-ounce, 24 cents for the second, and 15 cents for each succeeding half-ounce. Postage to the West Indies and the Gulf was fixed at the rate of 10 cents, 10 cents, 5 cents, etc. Newspapers, pamphlets, and price currents were to pay a uniform rate of 3 cents. The contracts might be terminated by the Postmaster-General or by a joint resolution of Congress. On the same day a bill was passed reducing internal postage to a rate of 5 cents, but the ocean-postage act merely made rates comfortable with those charged by the British Post Office¹³⁹.

Dès la fin des années 1840, les échanges d'informations entre les deux rives de l'Atlantique, qu'il s'agisse de la presse, des dépêches officielles ou de la correspondance privée, s'effectuent donc sur la base d'un rythme régulier et selon une fréquence relativement satisfaisante — et surtout en constante augmentation ; alors que les milieux journalistiques, notamment américains, se livrent de féroces batailles pour obtenir l'exclusivité des nouvelles, les services postaux proposent des tarifs devenus semble-t-il suffisamment abordables pour que tous, y compris les migrants, puissent en profiter.

Circulation des personnes

Une fois connues les conditions générales de la traversée, il semble nécessaire d'étudier, pour ce qui touche à la circulation transatlantique proprement dite, les échanges de personnes. En effet, à cette époque,

dans le cadre des conditions dictées par les données géographiques et techniques, distance, durée, difficultés des communications, les pays entrent en relation par l'intermédiaire d'individus, ils se connaissent d'abord à travers des personnes : les rapports des peuples dépendent donc partiellement des volontés particulières et des destinées individuelles¹⁴⁰.

Ce qui est vrai pour les pays et les opinions publiques paraît également valable, dans une certaine mesure, pour les courants de pensée, malgré l'importance accrue de l'écrit dans ce dernier domaine. En tout état de cause, c'est une triple question qui se pose, de savoir qui voyage, comment et pour quelles raisons.

¹³⁹ D. B. Tyler, *op. cit.*, pp. 142-143.

¹⁴⁰ R. Rémond, *op. cit.*, p. 31.

Voyageurs/migrants - éléments bibliographiques

En ce qui concerne les personnes, on a abordé la question par l'intermédiaire de deux synthèses : d'une part, le travail de Guillaume de Bertier de Sauvigny sur les voyageurs américains en France entre 1814 et 1848¹⁴¹, d'autre part la thèse de René Rémond, qui traite les années 1815-1852¹⁴². Pour compléter cette approche, on a également consulté de manière ponctuelle certaines références citées par ces deux auteurs, particulièrement le second : ainsi, un nombre limité de sources (un traité publié en 1840¹⁴³, divers registres au sujet de l'immigration...) et quelques études relativement faciles à trouver (celles de Marcus Lee Hansen¹⁴⁴ et de Joseph G. Rosengarten¹⁴⁵, par exemple), malgré leur date de parution, assez ancienne dans ces deux cas, et la période qu'elles couvrent, nettement plus large qu'une vingtaine d'années (elles remontent toutes deux jusqu'au XVIIe siècle), ont-elles fourni quelques précisions utiles. Les apports de ces ouvrages ont été profitablement complétés par certaines publications plus récentes, par exemple celle de Dominique Jullien sur les récits de voyage¹⁴⁶ ; peu d'écrivains de la période 1830-1848 y sont d'ailleurs mentionnés, et cette absence peut être tenue pour un indice susceptible de souligner la faiblesse du contingent de voyageurs français ayant les États-Unis pour destination. On a en outre effectué des lectures plus complètes à propos de l'élément utopique : l'étude de Raymond Ruyer¹⁴⁷, mais aussi, publiées à une époque beaucoup moins récente, celles de Charles Nordhoff¹⁴⁸ et François Sagot¹⁴⁹, ainsi que les articles de Georges Duveau¹⁵⁰ ou

¹⁴¹ G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, notamment t. I, pp. 16-25, chapitre « Combien et qui sont-ils ? »

¹⁴² R. Rémond, *op. cit.*, notamment pp. 31-120 pour les personnes, chapitre « L'émigration ».

¹⁴³ S. Dutot, *De l'expatriation considérée sous ses rapports économiques, politiques et moraux*, Paris, A. Bertrand, 1840.

¹⁴⁴ M. L. Hansen, *op. cit.*

¹⁴⁵ Joseph G. Rosengarten, *French Colonists and Exiles in the United States*, Philadelphie et Londres, J. B. Lippincott, 1907.

¹⁴⁶ Dominique Jullien, *Récits du Nouveau monde : les voyageurs français en Amérique de Chateaubriand à nos jours*, Paris, Nathan, 1992.

¹⁴⁷ Raymond Ruyer, *L'Utopie et les utopies*, Saint-Pierre-de-Salerno, Gérard Monfort, 1988 [1950].

¹⁴⁸ Charles Nordhoff, *The Communistic Societies of the U.S. : From Personal Visit and Observation*, London, 1875.

¹⁴⁹ François Sagot, *Le Communisme au Nouveau-Monde : réductions du Paraguay, sociétés communistes des États-Unis*, Dijon, 1900. En ce qui concerne les communautés utopiques des États-Unis, l'auteur utilise abondamment l'ouvrage de Nordhoff (voir note précédente).

¹⁵⁰ Georges Duveau, « Introduction à une sociologie de l'utopie », *Cahiers internationaux de sociologie*, t. IX, 1950, pp. 17-41.

les écrits de Charles Duguet¹⁵¹, par exemple, sans mentionner les travaux utilisés plus particulièrement pour la partie spécifiquement consacrée au fouriérisme aux États-Unis.

Il n'est peut-être pas superflu de noter ici que les recherches portant directement sur les voyageurs français durant le deuxième quart du XIXe siècle ne se révèlent que rarement fructueuses : pour ne citer qu'un exemple, notons que le catalogue des imprimés de la Bibliothèque nationale propose parmi ses catégories thématiques, à la rubrique « voyageurs français - à l'étranger », les dates suivantes : « 1789-1815 », « 1900-1945 », « 20e siècle », puis des périodes précises pour le XXe siècle... mais rien entre 1815 et 1900 ; quant à la rubrique plus générale « voyageurs français », on passe de « 18e siècle » à « 20e siècle » ou à « 1945-1990 » ; « voyageurs français - Amérique » aboutit à un résultat similaire¹⁵².

Au sujet des sources concernant les voyageurs ayant publié des textes relatifs à leur séjour aux États-Unis, la bibliographie établie par Frank Monaghan¹⁵³, en dépit de quelques erreurs et lacunes, constitue sans doute le point de départ le plus complet. En tout état de cause, dans la mesure où il s'agit, cette fois encore, de déterminer le contexte, en l'occurrence sous le rapport des personnes qui se rendent d'un pays à l'autre, et non de traiter une question située au cœur de la problématique centrale, on a choisi de ne pas approfondir les lectures jusqu'à une étude exhaustive des sources ni de pousser les investigations très au-delà des synthèses, pour la plupart assez complètes, déjà réalisées.

Généralités

Réglementation administrative

Il faut d'abord mentionner la grande facilité administrative avec laquelle on se déplace d'un pays à l'autre : comparativement à la police française de

¹⁵¹ Charles Duguet, *Salut au Nouveau Monde*, Ménilmontant, mai 1833, et Charles Duguet, *Adieux à l'Ancien Monde*, Ménilmontant, mai 1833.

¹⁵² Consultations du catalogue BN-Opale Plus effectuées pour la dernière fois le 6 mars 2002.

¹⁵³ F. Monaghan, *op. cit.*

l'époque¹⁵⁴, ce n'est qu'une paperasserie¹⁵⁵ fort minime qui encombre les voyageurs. Relevons à ce sujet l'« absence de toute réglementation administrative contraire » : « à l'époque, rien ou presque ne vient encore contrarier administrativement le passage d'un continent à l'autre : ni d'un côté ni de l'autre¹⁵⁶ ». Plus précisément, pour sortir de l'Hexagone, on a juste besoin de se munir d'un passeport, alors même que « le régime est encore plus libéral de l'autre côté de l'Atlantique : aucun contrôle des personnes¹⁵⁷ » n'est mis en place. Seules les autorités françaises exigent, et ce jusqu'en 1874, un passeport des citoyens américains à leur entrée en France.

Notons aussi que « les bagages seuls font l'objet d'une inspection de la douane ; les immigrants [vers les États-Unis] ne paient de droits ni sur leurs vêtements, effets personnels, livres, ameublement, ni sur les outils et les articles indispensables à l'exercice de leur métier¹⁵⁸. » Soulignons encore l'assez grande rigueur de la douane française aux yeux des Américains, même si les voyageurs s'avouent en fin de compte pour la plupart agréablement surpris : l'inspection de bagages ne se montre que rarement à la hauteur de sa réputation de lenteur et d'incivilité. Les témoignages ne manquent pas, de ces premiers moments sur la terre ferme.

En fin de compte, quel que soit le sens de la traversée, la douane ne constitue pas un obstacle insurmontable pour les voyageurs, elle apparaît tout au plus comme une source d'observations irritées ou amusées. Les formalités de police sur le sol français, la nécessité qui est faite à toute personne d'être en permanence en mesure de présenter son passeport et les coûts afférents aux formalités policières¹⁵⁹ semblent avoir davantage gêné les Américains en visite.

¹⁵⁴ À ce sujet, voir par exemple Gérard Noiriel, « Le passeport au XIXe siècle : entre archaïsme et modernité », dans Alain Corbin, Pierre Georgel, Stéphane Guégan, Stéphane Michaud, Max Milner et Nicole Savy, *L'Invention du XIXe siècle*, Paris, Klincksieck, Presses de la Sorbonne, 1999, pp. 243-255.

¹⁵⁵ Ce terme ne semble d'ailleurs dater que de 1845... (« paperasserie », *Nouveau Petit Robert*, CD-ROM, Paris, Dictionnaires Le Robert, 1996).

¹⁵⁶ R. Rémond, *op. cit.*, p. 31.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 32.

¹⁵⁸ *Idem* — « Quel libéralisme ! », ajoute l'auteur.

¹⁵⁹ G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, pp. 35-36.

Voyageurs-migrants : une distinction fondamentale

À ce stade, il convient d'établir d'emblée une distinction entre les deux principaux types de personnes qui traversent l'Atlantique : les simples voyageurs, ceux qui ont prévu de retourner dans leur pays à l'issue d'un séjour de durée variable, n'ont en effet que peu en commun avec les émigrants en principe « permanents », ceux qui effectuent leur trajet en aller simple et s'installent pour une période illimitée dans leur lieu de destination. Toutes les études sur le sujet, quelle que soit la nationalité des populations dont il est question, le rappellent pertinemment. Pour ce qui touche au sens France-États-Unis, « certes les voyageurs ont tenu une place plus importante dans la formation de l'opinion de leurs contemporains, gardant le contact avec leurs amis, écrivant à leurs proches, à leur retour publiant souvent leurs souvenirs, communiquant leurs impressions¹⁶⁰ » ; néanmoins, ceux qui partent en Amérique pour y trouver la réussite occupent une place toute particulière dans la mentalité de ceux restés au pays ; en ce qui concerne l'opinion française sur les États-Unis, « pour l'instant les émigrants nous en apprennent plus sur cette opinion¹⁶¹ ». Pour ce qui relève des interactions relatives aux mouvements sociaux qui existent dans les deux pays, toutefois, les termes s'inversent, et si l'on ne peut ignorer les migrants de base qui relatent leur voyage et contribuent à forger les représentations collectives des États-Unis en France, priorité doit cependant être donnée aux personnalités par l'intermédiaire desquelles les échanges et les interactions ont lieu : en effet, si le voisin ou le cousin qui part tenter sa chance en Amérique joue un rôle inestimable dans la formation de l'image française du Nouveau-Monde, un « enquêteur » tel que Tocqueville, Chevalier ou Schœlcher occupe quant à lui une place prépondérante dans la représentation collective des États-Unis à l'échelle des réformateurs sociaux français et, plus généralement, du public que touchent ces derniers.

Même si, on le verra plus en détail, ce point se rapporte plus particulièrement aux Français vis-à-vis des États-Unis (une infime minorité de citoyens américains se trouvent en effet concernés par cette catégorisation), il faudra en tout cas constamment garder présente à l'esprit la distinction qui existe entre les « simples » voyageurs et les émigrants « définitifs ».

¹⁶⁰ R. Rémond, *op. cit.*, p. 33.

¹⁶¹ *Idem.*

Deux groupes nationaux distincts

On se propose de donner ici un rapide aperçu concernant l'ensemble des Américains en France et l'ensemble des Français aux États-Unis, étant entendu que les groupes dont ils relèvent n'offrent pas tous un intérêt égal pour la présente recherche.

Les Américains en France

Bertier de Sauvigny fixe le nombre des ressortissants américains à Paris et en province durant la monarchie constitutionnelle autour de 1000 entrées par an¹⁶², « un peu moins au début de notre période, un peu plus à la fin¹⁶³ », mais avec des variations finalement assez négligeables. On peut remarquer d'emblée que l'unité de mesure dans laquelle il choisit d'exprimer ce chiffre, à savoir en « arrivées de personnes sur le sol français durant une période donnée » plutôt qu'en « personnes présentes sur le sol français à un moment donné », même si les deux approches comportent de grandes similitudes, se révèle pertinente : non seulement son étude porte sur les voyageurs (non destinés à s'installer définitivement en France), mais encore, considérés dans leur ensemble, les Américains qui traversent l'Atlantique montrent une composition différente du groupe constitué par les Français et tendent à repartir ensuite pour les États-Unis, au terme d'un séjour plus ou moins long mais délimité dans le temps¹⁶⁴.

L'historien avance ce chiffre, fort plausible, en se fondant sur trois sources distinctes. Il semble tout à fait légitime de reconnaître la validité de sa démarche et de ses résultats et donc de suivre les estimations proposées dans cette partie de l'étude : d'abord, pour les douze premières années de sa recherche, l'auteur prend en compte « une série de rapports ou états, quotidiens, présentés par la préfecture de police de Paris au ministère de l'Intérieur. [Le document mentionne] les étrangers reçus dans les "maisons garnies", autrement dit les hôtels [et il] ventile ces étrangers par pays d'origine¹⁶⁵ ». Ces rapports, pondérés par le fait que certains voyageurs séjournent à Marseille ou Bordeaux, sans jamais passer par la capitale, ainsi que par la pratique d'inscrire les épouse et

¹⁶² G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, pp. 17-19.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 19.

¹⁶⁴ Un point sur les (rares) « citoyens américains qui s'étaient établis à demeure » à Paris est proposé p. 19 (*idem*).

¹⁶⁵ *Ibid.*, p. 17.

enfants sur le passeport du chef de famille, permettent d'établir une première estimation proche de mille entrées annuelles. Ensuite, pour la fin des années 1830, Bertier de Sauvigny utilise un document qualifié de « un peu moins suggestif », puisqu'il consiste en « un relevé des passagers de trois nationalités s'étant embarqués au Havre pour les États-Unis¹⁶⁶ » ; cependant, en rectifiant de nouveau en fonction de divers critères pertinents, « il ne paraît pas abusif de porter — encore une fois — aux environs du millier le nombre des Américains arrivés annuellement en France¹⁶⁷ ». Enfin, en se fondant sur « un état des voyageurs arrivés au Havre de mai à octobre 1846 [...] on arriverait bien au millier d'individus entrés d'une façon ou d'une autre¹⁶⁸ ». Même en considérant les progrès de la navigation à vapeur, développée surtout entre les États-Unis et l'Angleterre, et donc l'escale vraisemblable des voyageurs américains dans les ports britanniques, dictée par des raisons pratiques, on ne dépasse que de peu ce chiffre pour la dernière décennie ici prise en compte.

Bertier de Sauvigny mentionne un dernier point qui appuie ses estimations : en ce qui concerne plus particulièrement Paris, après avoir examiné un ensemble de témoignages provenant de sources variées¹⁶⁹, il conclut que, pour la seule capitale, on est « porté à retenir le nombre de 300 pour la colonie des résidents permanents en comptant seulement les chefs de famille, et en acceptant l'idée qu'avec les femmes et les enfants, avec l'afflux des touristes de passage le nombre total ait pu largement dépasser 500 et parfois le millier¹⁷⁰ ». Par ailleurs, il serait selon cet historien fort malvenu de sous-estimer la présence américaine en province¹⁷¹, même si elle ne peut égaler celle de Paris.

La grande vraisemblance de ces estimations concordantes a conduit à y accorder foi sans que soient refaits tous les calculs nécessaires pour arriver aux conclusions exposées par Bertier de Sauvigny.

Au sujet de la condition sociale des Américains en France, un document de 1827, soit juste avant la borne d'entrée de la présente étude (mais il semble que

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 18.

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 19.

¹⁶⁸ *Idem.*

¹⁶⁹ Estimation de la tablée à la fête nationale du 4 juillet, nombre de citoyens américains ayant présenté leurs devoirs au nouvel ambassadeur Lewis Cass en 1836, clientèle de la librairie américaine de Paris en 1845, importance de la délégation qui en 1848 porte une adresse au gouvernement provisoire, etc. (*ibid.*, pp. 20-21).

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 19.

¹⁷¹ *Ibid.*, pp. 21-22 : plusieurs exemples sont donnés d'Américains voyageant en province en compagnie de compatriotes ou y retrouvant des natifs de leur pays d'origine.

les tendances restent finalement assez similaires sur la durée, comme tend à le montrer un autre document, daté de 1846 et qui concerne les arrivées au Havre, qui n'ont pas fondamentalement changé durant les vingt années précédentes), fait état d'une moitié de personnes aisées (que ces individus se déclarent rentiers, propriétaires ou gentilshommes), d'un quart d'hommes d'affaire (des négociants surtout, mais aussi quelques marchands et des banquiers), d'une proportion moindre de professions libérales (médecins, hommes d'Église, professeurs), enfin de quelques étudiants, militaires et représentants des classes modestes¹⁷². Les recherches de René Rémond corroborent ce classement : les « visiteurs de passage » qu'il étudie sont avant tout « hommes politiques, écrivains, savants, riches oisifs¹⁷³ », alors que ceux qui résident dans l'Hexagone de manière plus durable apparaissent sous des traits de « diplomates, négociants et millionnaires¹⁷⁴ ». Viendraient donc en France avant tout les représentants des classes aisées, voyageant pour leur plaisir — plaisir avant tout culturel : le périple d'un Américain en Europe est alors comparable au voyage en Italie pour un Français — mais aussi pour affaires, au service de leur pays, éventuellement pour des raisons religieuses ou pour se former ; parfois, nettement plus rarement, il s'agit de travailler en France en tant que domestique ou artisan¹⁷⁵.

Il faut noter ici que le type de relations de voyage que laisseront les Américains en France dépend en grande partie de la raison pour laquelle ils ont entrepris la traversée. En effet, parmi cette population, quels sont ceux qui écrivent et laissent une trace de leur séjour ? Bertier de Sauvigny relève surtout : les membres du corps médical (15% de son échantillon sont des médecins ou étudiants, aux rapports souvent précis), les hommes d'Église (un peu plus de 10%, qui souvent font payer leur voyage par leurs fidèles et doivent donc à ces derniers un compte rendu circonstancié), les femmes (à peine moins nombreuses que les *clergymen*, elles avaient la charge de tenir informée la famille lorsqu'elles voyageaient avec leur époux — René Rémond dépeint ces voyageuses sous les traits d'un groupe varié et presque équivalent en nombre au

¹⁷² *Ibid.*, p. 22.

¹⁷³ R. Rémond, *op. cit.*, p. 217.

¹⁷⁴ *Ibid.*, p. 221.

¹⁷⁵ G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, p. 22.

contingent des universitaires et des hommes de lettres¹⁷⁶), les écrivains et les journalistes, les diplomates¹⁷⁷.

Enfin, pour ce qui est de la durée du séjour, on a affaire à des voyageurs, qui peuvent rester en Europe jusqu'à plusieurs années, comme c'est le cas par exemple des diplomates, mais qui dans leur extrême majorité retournent au pays : en un mot, les Américains en France ne sont pas des migrants. Il suffit pour s'en apercevoir de comparer les données concernant l'arrivée en France et le départ de France : les chiffres ne varient pratiquement pas, la quantité de personnes qui arrivent des États-Unis ne présente guère d'écart avec le nombre de ceux qui repartent ensuite — le premier chiffre serait de beaucoup supérieur au second si ce contingent comprenait une grande part d'émigrants.

Tenant compte de cette donnée mais souhaitant affiner sa recherche en fonction, principalement, de l'intégration des Américains dans la société française et du regard qu'ils portent sur elle, René Rémond quant à lui, « pos[e] une distinction préalable : entre les visiteurs et les résidents¹⁷⁸ ». Il semble intéressant de garder à l'esprit cette distinction : dans la mesure où il n'existe pas de migrants américains, il peut en effet se révéler utile de caractériser les Américains présents en France en fonction des relations qu'ils entretiennent avec les personnes et les institutions qui les entourent, relations nécessairement différentes selon qu'ils sont de passage (même prolongé) et ne recherchent pas à tous coups le contact ou destinés, à cause de leurs occupations, à se mêler à la société.

On peut par ailleurs noter, plus particulièrement, la présence des écrivains américains voyageant en France et en Europe. Larry Reynolds a étudié leur présence sur le Vieux Continent au moment où se déclenche le Printemps des peuples¹⁷⁹. Il ressort de son étude que ces observateurs privilégiés (ce sont pour la plupart des individus relativement aisés, sensibles à la situation socio-politique de leur époque, qui ont tout loisir d'examiner dans le détail ce qui se passe autour d'eux et qui savent dire leur pensée, exposer leurs analyses et exprimer leurs émotions mieux que la plupart de leurs concitoyens) des mouvements

¹⁷⁶ R. Rémond, *op. cit.*, p. 220.

¹⁷⁷ G. de Bertier de Sauvigny, *La France et les Français...*, *op. cit.*, t. I, pp. 23-24.

¹⁷⁸ R. Rémond, *op. cit.*, p. 217.

¹⁷⁹ Larry J. Reynolds, *European Revolutions and the American Literary Renaissance*, New Haven, Yale UP, 1988.

révolutionnaires s'enthousiasment souvent pour les événements dont ils sont les témoins à Paris tout en insistant sur le rôle d'exemple joué par les États-Unis et en louant la modération d'un Lamartine. Ajoutons qu'à la fin des années 1830, certains journaux américains, tel le *New York Herald* de Bennett, commencent à entretenir des correspondants permanents en France ; bien que très importants dans le processus de connaissance réciproque, ces individus n'en conservent pas moins le rôle de journalistes non impliqués de manière directe dans les mouvements sociaux de l'époque.

Les réformateurs américains et la France

Quant aux réformateurs proprement dits, force est de constater qu'ils sont extrêmement peu nombreux à voyager en France avant 1848. Il n'est pas rare que les chefs de file abolitionnistes, tels William Lloyd Garrison, Wendell Phillips ou Frederick Douglass, se rendent dans les îles Britanniques ; ils rencontrent même quelques-uns de leurs homologues français à Londres en 1840 à l'occasion du premier congrès mondial antiesclavagiste, mais ils ne se rendent pas sur le continent et ne tissent guère de relations personnelles avec les Français. Parmi les féministes américaines, plusieurs voyagent également dans tout le Royaume-Uni, parfois dès les années 1830 ; Lucretia Mott ou Elizabeth Cady Stanton se rencontrent d'ailleurs au congrès antiesclavagiste de 1840. Cependant, Margaret Fuller — considérée aux États-Unis comme une figure à l'écart du mouvement — semble bien être la seule Américaine à se rendre sur le continent avant 1848 et à rencontrer des féministes françaises. Bref, en ce qui concerne l'abolitionnisme et le féminisme, qui font l'objet d'une comparaison entre les deux pays, et pour la période antérieure à 1848, les réformateurs américains représentatifs de leur mouvement ne voyagent pas en France. La situation diffère pour les deux autres thèmes d'étude : c'est bien à la suite d'un séjour de plusieurs années à Paris qu'Albert Brisbane, jeune Américain venu étudier en Europe (il vit également quelque temps à Berlin et effectue de longs voyages, dont l'un le mène jusqu'en Grèce), décide d'implanter aux États-Unis une doctrine d'inspiration fouriériste. Quant à la réforme pénitentiaire en France, on peut par exemple relever la présence en France, à partir de 1833, de Livingston, célèbre rédacteur d'un projet de constitution pour la Louisiane durant la décennie précédente : il occupe en effet, durant les dernières années de sa vie, le poste de ministre plénipotentiaire des États-Unis à Paris et non seulement se consacre à ses

fonctions diplomatiques mais honore aussi son titre d'associé étranger de l'Académie des sciences morales et politiques ou celui de correspondant de la *Revue de législation étrangère*.

Somme toute, selon le mouvement auquel on s'intéresse, le contexte des relations personnelles entre les réformateurs américains et la société française varie : pratiquement nul avant 1848 pour l'abolitionnisme et le féminisme, le cadre des échanges dévoile des personnalités peu nombreuses mais importantes pour le fouriérisme américain et la réforme pénitentiaire en France — personnalité fondamentale avec Brisbane, à l'origine de l'associationnisme, personnalité d'envergure avec Livingston dans les premières années de la monarchie de Juillet.

Les Français aux États-Unis

La question des données chiffrées se pose un peu différemment dans ce sens. Même s'il semble d'emblée « illusoire de prétendre reconstituer une statistique de l'émigration française¹⁸⁰ », on dispose néanmoins d'outils précieux, notamment les tables d'arrivées classées par nationalité que les autorités américaines tiennent à jour depuis 1820¹⁸¹. Ces chiffres annuels donnent pour la France les résultats suivants :

Année ou période	Nombre de passagers entrés aux États-Unis	Année	Nombre de passagers entrés aux États-Unis
1830	1174	1840	7419
01/01/31 - 30/09/31	2038	1841	5006
01/10/31 - 31/12/32	5361	1842	4504
1833	4682	1843	3346
1834	2989	1844	3155
1835	2696	1845	7663
1836	4443	1846	10 583

¹⁸⁰ L. Chevalier, *L'Émigration française au XIXe siècle*, p. 133, cité dans R. Rémond, *op. cit.*, p. 64.

¹⁸¹ *Tables showing arrivals of alien passengers and immigrants in the U.S. from 1820 to 1888*, Washington, 1889, données citées dans R. Rémond, *op. cit.*, p. 65.

1837	5074	1847	20 040
1838	3675	1848	7743
1839	7198		

Ces chiffres sont sans commune mesure, ni avec le contingent de voyageurs américains à Paris et en province, dont l'importance numérique est nettement inférieure, ni avec les vagues composées d'Irlandais, d'Allemands ou de Britanniques qui abordent aux ports de la côte Est, le nombre de Français n'égalant jamais les quantités atteintes par les ressortissants de ces autres États. En 1832, par exemple, ce sont plus de 50 000 émigrants qui débarquent aux États-Unis en provenance des ports européens (les Français comptent donc pour moins de 10%), une quantité au demeurant négligeable par rapport à celle des années 1847-1854, qui voient traverser la moitié des migrants de la période 1830-1860¹⁸², dans un mouvement d'exode que Marcus Hansen qualifie de « celtique¹⁸³ », et qui, de fait, comporte bien peu de Français. Le problème de la surpopulation, motif de départ crucial dans plusieurs pays du Nord de l'Europe, ne touche en effet que peu les sujets de Charles X ou Louis-Philippe, que les crises de subsistance, aussi graves qu'elles puissent se révéler, ne contraignent pas à l'exil : comme l'expliquent les historiens qui mettent en avant les difficultés démographiques et économiques des migrants, au regard du Royaume-Uni ou de l'Allemagne, voire des pays scandinaves, la situation était bien différente en France :

One army after the other was called up from the villages, sent off to the front, and annihilated on the fields of battle. The peasantry was bled white, and in the last campaigns of Napoleon sixteen-year-old boys filled in the places left vacant by their fathers. From this drain upon her man power France did not recover. During the next century dread of overpopulation was never to trouble the mind of her rulers, and they were never to witness a multitude of their citizens departing into willing expatriation¹⁸⁴.

Plus généralement, en ce qui concerne les Français, d'une part, il ne s'agit pas uniquement de voyageurs ayant effectué la traversée pour affaires ou pour agrément, à l'inverse des Américains qu'ils dépassent en nombre ; d'autre part, il

¹⁸² M. L. Hansen, *op. cit.*, p. 11.

¹⁸³ *Ibid.*, p. 9.

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 24.

ne s'agit pas non plus de départs en masse, « le Français n'émigr[ant] guère que contraint¹⁸⁵ » — or, il est à l'époque relativement moins contraint que l'Allemand ou, notamment pour la fin de la période, l'Irlandais. Néanmoins, lorsqu'il est question de quitter à jamais l'Hexagone, on s'exile plus volontiers vers les États-Unis qu'ailleurs dans le monde : environ un tiers des départs de Français vers l'étranger ont pour destination l'Amérique, certains contemporains en avaient déjà conscience, tel Didot, selon lequel « les émigrations françaises donnent annuellement une moyenne de 15,000 individus », alors que le chiffre qu'il avance ne concerne « que des émigrations par mer qui s'opèrent ainsi : 6000 Français partent du Havre pour les États-Unis, le Canada, les Antilles françaises, le Mexique, Buenos-Ayres et le Brésil¹⁸⁶ ». Ces premières estimations se trouvent confirmées par les études postérieures¹⁸⁷.

Même si la situation française, dans sa spécificité, reste peu comparable à ce qui se passe par exemple en Irlande lors de la crise de la pomme de terre, compte tenu de l'extrême désolation que cet événement engendre ou développe, un examen détaillé des données numériques année par année montre une étroite corrélation entre les départs et la situation économique, soit « *push* » concernant la France¹⁸⁸, soit situation de « *pull* » relative aux États-Unis¹⁸⁹. C'est ainsi dans la conjoncture économique des deux pays qu'il faut chercher le motif principal qui pousse plusieurs milliers de Français à s'embarquer chaque année pour l'Amérique ; autrement dit, avant tout, on peut légitimement avancer que « l'émigration est une conséquence du paupérisme¹⁹⁰ ». On notera pourtant que ce ne sont pas toujours des cas pathétiques qui s'embarquent : certains émigrants, qu'il s'agisse de demi-soldes, d'entrepreneurs proches de la faillite, d'autres qui veulent devenir riches, des artistes incompris, des techniciens de haut niveau, ne constituent pas des cas désespérés ; ce qu'ils partent chercher de l'autre côté de l'Atlantique, c'est, avant de risquer de tomber dans une situation réellement invivable, une amélioration de leur sort, une fortune que

¹⁸⁵ R. Rémond, *op. cit.*, p. 64.

¹⁸⁶ Rien à voir avec l'émigration qui touche les îles Britanniques ; Didot note à ce sujet que les départs concernant l'Angleterre « sont décuplés. » (Didot, p. 316).

¹⁸⁷ L. Chevalier, p. 159, cité dans R. Rémond, *op. cit.*, p. 66.

¹⁸⁸ En France, la crise de la conjoncture économique observable durant les années 1845-47 porte par exemple les chiffres à plus de 10 000 départs.

¹⁸⁹ La dépression qui touche les États-Unis en 1837, par exemple, entraîne un net fléchissement des départs en 1838.

¹⁹⁰ R. Rémond, *op. cit.*, p. 67.

leur sol natal ne peut pas ou plus leur offrir¹⁹¹, de vastes terres, du travail à volonté, des salaires mirifiques, plus généralement une seconde chance¹⁹², l'occasion de faire table rase de leur passé et de repartir dans de meilleures conditions. Mentionnons dès à présent que ces émigrants sont, et de loin, les plus nombreux au point de vue quantitatif.

On peut proposer une classification des personnes qui traversent l'Atlantique. Il existe en effet des groupes différents dans l'approche que leurs membres ont ou se font du Nouveau Monde : tous n'y cherchent pas la même chose et n'abordent pas ses rivages dans la même disposition d'esprit. « Un premier groupe est formé par les réfugiés politiques¹⁹³ », affirme ainsi René Rémond pour la période allant de la Restauration au Second Empire ; toutefois, entre 1830 et 1848, ce groupe est d'importance faible sinon nulle, et les individus qui le composent ne partent pas avec l'intention de s'installer en Amérique. À l'inverse, les personnes qui relèvent des deux autres groupes identifiés par R. Rémond, à savoir les migrants utopiques et les migrants économiques, « entendent bien s'établir à titre définitif aux États-Unis : ils émigrent sans esprit de retour. L'un et l'autre regardent plus vers l'avenir que vers le passé : leur arrivée au Nouveau Monde marque le début d'une nouvelle existence¹⁹⁴. » Cependant, dès qu'ils montent à bord du navire qui les conduira aux États-Unis, les motivations et les buts de ces passagers varient : les membres des communautés utopistes pensent « trouver aux États-Unis le cadre idéal pour expérimenter les théories, pour appliquer les systèmes, d'inspiration généralement socialiste, qui doivent faire le bonheur de l'humanité. C'est l'émigration utopique, la plus curieuse des trois et l'une des plus caractéristiques¹⁹⁵ », même si elle n'est pas la plus nombreuse, alors que « le dernier groupe d'émigrants est préoccupé de réussite individuelle : ils ont en commun d'avoir manqué leur existence dans leur patrie d'origine, aussi tentent-ils de se refaire une vie en Amérique. En mettant le pied sur le sol des États-Unis, ils pensent aborder enfin à la terre promise et en attendent fortune et prospérité. »

¹⁹¹ Selon les « silhouettes d'émigrants » étudiées par R. Rémond, *ibid.*, pp. 70-76.

¹⁹² Seconde chance qu'il leur arrive de gâcher, du moins dans la fiction, comme le montre, parmi d'autres, l'exemple de Thénardier, qui une fois installé aux États-Unis se livre au trafic d'esclaves.

¹⁹³ R. Rémond, *op. cit.*, p. 34.

¹⁹⁴ *Idem.*

¹⁹⁵ *Idem.*

En fin de compte, il semble que durant la première moitié du XIXe siècle se dessine une différenciation entre

trois courants bien distincts, [...] trois types nettement caractérisés, le proscrit, l'utopiste, le chercheur de fortune, auxquels correspondent trois aspects de l'Amérique : asile de liberté, terrain d'expérience, Eldorado de la prospérité, trois des motifs de la litanie dont l'imagination déroule la guirlande en l'honneur de ce pays lointain. Liberté, bonheur, fortune, ce sont trois des principaux attributs de la société américaine, trois des notions que l'opinion associe le plus constamment à l'évocation des États-Unis¹⁹⁶.

Dans le cadre chronologiquement et thématiquement plus restreint de la présente étude, il convient de relativiser fortement la place des « proscrits », groupe certes important avant 1830 ou après 1848 et surtout dans les années 1850, mais pour ainsi dire inexistant sous la monarchie de Juillet. Par ailleurs, la question des utopistes est abordée dans le chapitre consacré à l'associationnisme — en fait, ils ne concernent guère la présente étude, puisque c'est aux Américains important la doctrine de Fourier qu'on s'intéresse, bien plus qu'aux Français partis vivre dans des communautés utopiques aux États-Unis. Enfin, les émigrants économiques n'entrent que pour partie dans les interactions centrées sur les mouvement sociaux... Il faut surtout ajouter à ce classement la catégorie des simples voyageurs, qu'ils aient un statut d'« enquêteurs¹⁹⁷ », en mission pour leur gouvernement, ou qu'ils se rendent en Amérique avant tout pour leur plaisir, par curiosité ou pour toute autre raison.

Les réformateurs français et les États-Unis

Si l'étude des trois groupes identifiés par René Rémond révèle bien « la force et la constance de l'attrait que les États-Unis exercent sur l'opinion française¹⁹⁸ », si elle permet de saisir à quel point l'Amérique, « synonyme de liberté, de fortune ou de bonheur¹⁹⁹ », représente pour les Français « la terre de l'espérance²⁰⁰ », en revanche cette approche ne réserve aucune place particulière aux milieux réformateurs de la monarchie de Juillet. R. Rémond consacre en

¹⁹⁶ *Idem.*

¹⁹⁷ Ce terme est celui qu'emploie Robert Mahieu (Robert G. Mahieu, *Les Enquêteurs français aux États-Unis de 1830 à 1837. L'influence américaine sur l'évolution démocratique en France*, Paris, H. Champion, 1934).

¹⁹⁸ R. Rémond, *op. cit.*, p. 120.

¹⁹⁹ *Idem.*

²⁰⁰ *Idem.*

revanche plusieurs chapitres à ceux qui ont écrit sur les États-Unis ; l'un de ces chapitres traite plus particulièrement des quelques voyageurs ayant tiré un « essai de synthèse » de leur séjour outre-Atlantique²⁰¹.

Comme pour les Américains en France, on retrouve, ici encore, bien peu de réformateurs : mis à part Tocqueville, Beaumont et l'ancien saint-simonien Michel Chevalier, qui à partir de la fin de 1833 assure durant deux ans au *Journal des débats* l'exclusivité de ses *Lettres sur l'Amérique du Nord*, avant d'en publier le recueil l'année suivant son retour²⁰², rares sont les voyageurs impliqués dans les mouvements sociaux de l'époque. Dans certains cas, l'ampleur de leur engagement peut compenser leur petit nombre : Victor Schœlcher, s'il est sans doute le seul abolitionniste français à avoir observé *in situ* des plantations sudistes (lors de son premier voyage aux Amériques, qui lui fait découvrir le phénomène de l'esclavage), est aussi la figure prééminente de la lutte antiesclavagiste sous la monarchie de Juillet ; quant aux deux missions françaises consacrées à l'étude des prisons américaines (Tocqueville-Beaumont puis Demetz-Blouet quelques années plus tard), il est juste de dire qu'elles portent leurs fruits. Toutefois, nul chef de file de l'école sociétaire ne traverse l'Atlantique avant la Deuxième République ; quant aux féministes saint-simoniennes, elles s'aventurent parfois en Angleterre, jamais aux États-Unis — la seule Française connue à aborder le continent américain dans les années 1830 est Flora Tristan, mais c'est au Pérou qu'elle se rend.

Ajoutons à ces observations que le phénomène de la mission d'information est plus marqué de la France vers les États-Unis que dans le sens inverse : alors que les Américains voyagent pour remplir des charges professionnelles (de nature diplomatique, commerciale, etc.), étudier ou visiter le Vieux Monde, les autorités françaises envoient des enquêteurs s'enquérir de l'état des chemins de fer, des prisons ou du système éducatif dans la démocratie qui met en œuvre toutes ces réformes, industrielles et sociales.

²⁰¹ « Les Essais de synthèse (1832-1850) » (*ibid.*, p. 370-390).

²⁰² Michel Chevalier, *Lettres sur l'Amérique du Nord, avec une carte des États-Unis d'Amérique*, Paris, Gosselin, 1836.

Ce tour d'horizon a fourni, on l'espère, quelques précisions utiles relativement aux conditions concrètes de la traversée transatlantique pour les individus et les informations. Cette mise en contexte vise en tout cas à permettre d'appréhender la complexité de la situation concernant les protagonistes les plus en vue dans la présente étude. En effet, si entre 1830 et 1848 la traversée transatlantique devient de plus en plus aisée à accomplir, qu'à grande échelle les échanges entre la France et les États-Unis tendent à s'intensifier durant cette période, cependant les partisans des différents mouvements sociaux, ces individus représentatifs des courants réformateurs de leur pays, ne se connaissent que bien peu sur le plan personnel. Certes, ils peuvent avoir accès à des informations communes, lisent parfois les mêmes textes, ouvrages imprimés et périodiques, mais en l'absence de truchement direct, on ne peut guère préjuger la manière dont ils le font ni quelles influences réciproques s'en dégagent.

Autrement dit, d'un aperçu consacré au cadre global des échanges entre la France et les États-Unis, il est difficile, pour ne pas dire impossible, de conclure à la vivacité et à la fertilité de ces relations en ce qui concerne l'ensemble des mouvements sociaux et autres courants de pensée qui pourtant existent concomitamment dans chacune des deux aires nationales — la situation étant bien entendu susceptible de différer au cas par cas. Soulignons toutefois, en guise de conclusion sur ce sujet et de rappel pour l'étude entière, que le poids social des hommes et des discours varie : quel que soit le contexte dans lequel il évolue, un individu unique, s'il s'appelle Tocqueville ou Brisbane, peut, de fait, jouer un rôle d'intermédiaire fondamental entre les deux rives de l'océan Atlantique.