

Ellis Island

Portraits d'Augustus Frederick Sherman

Dossier Enseignants

Contexte historique : Les migrations transatlantiques vers les Etats-Unis au début du XX^e siècle

http://www.histoire-immigration.fr/upload/file/ext_media_fichier_367_EI_contexte_hist_mepOK.pdf

p.4 à 10.

I-4. Les photographies de Sherman dans les débats sur l'immigration du début du XX^e siècle.

Augustus F. Sherman était employé à Ellis Island. Il était aussi photographe amateur, et c'est à titre personnel qu'il a pris les photographies présentées dans l'exposition. Deux cent cinquante de ses photographies ont été conservées, sans aucun témoignage ou document d'archive qui permette

de connaître quelles étaient les intentions de Sherman. Les sujets des photographies étaient des migrants arrivés à Ellis Island, et appartenant aux 20% de migrants retenus sur l'île pour vérifier s'ils répondaient ou non aux critères leur permettant de s'installer aux Etats-Unis. Sherman a effectué ses prises de vue selon les conventions de la photographie de « type » alors en vogue, notamment dans la photographie ethnographique. Il s'agit d'accentuer les différences, les particularités d'un sujet représenté non comme un individu, mais comme le représentant d'un « type » ethnographique. À cette époque, la photographie et le portrait sont aussi mis à contribution par les théoriciens racistes à l'appui de leurs théories pour classer les humains selon des critères physiques et établir des « types raciaux », comme dans le livre de William Z. Ripley, *The races of Europe*, paru en 1899.

Rien ne permet de connaître le but dans lequel Sherman a pris ces photographies. Cependant, certaines d'entre elles furent utilisées dans des publications à visée raciste qui voulaient montrer la supposée « infériorité » des « nouvelles migrations » face aux « anciennes migrations » et soutenir les idées d'une sélection des nouveaux immigrants sur des critères nationaux ou ethniques. Elles furent ainsi utilisées en 1906 dans *Aliens or Americans*, du pasteur Howard B. Grose, un des plus fervents opposants aux nouvelles vagues migratoires. Deux articles de Gilbert H. Grosvenor parus dans *National Geographic* (« Some of our immigrants », 1907 et « Our Foreign born citizen », 1917), destinés à donner une image négative et inquiétante des « nouveaux immigrants » venus d'Europe méditerranéenne ou orientale. Ces photographies furent utilisées sans aucune mention du nom de Sherman, et rien ne permet de dire s'il cautionnait cet emploi de ses clichés.

II. LA TRAVERSEE TRANSATLANTIQUE .

C'est souvent un double voyage qui attend les émigrants : d'abord vers le lieu d'embarquement puis la traversée vers l'Amérique. La révolution des transports qui caractérise le XIX^e siècle, que ce soit en matière de chemin de fer ou de transports maritimes, explique en partie l'essor que connaît alors l'émigration vers les Etats-Unis.

Les conditions de traversée évoluent beaucoup au cours du XIX^e, et permettent un voyage de plus en plus rapide, même s'il reste éprouvant pour les deuxième et troisième classes des navires, qui voyagent dans l'entrepont.

II-1. La révolution des transports et les avancées techniques.

C'est en 1818 qu'est créée la première ligne régulière entre l'Europe et les Etats-Unis, la « Black Ball Ligne » (Liverpool-New York). Néanmoins, jusqu'aux années 1850, la majorité des bateaux transportant des immigrants sont des cargos pour qui les voyageurs ne sont qu'un simple « frêt de retour » dans le sens Europe/Amérique, pour éviter le trajet à vide des bateaux qui transportent du coton et d'autres marchandises dans le sens Amérique/Europe. Avec la marine à voile, la traversée dure environ cinq semaines à partir des ports d'Europe du Nord-ouest. Jusqu'en 1850, on estime à 10-15% le nombre de passagers morts durant la traversée ou peu après leur arrivée. Affaiblis par la misère, la faim, le manque d'hygiène, le mal de mer, les émigrants sont frappés d'épidémies, surtout du typhus. On commence néanmoins à concevoir des navires exclusivement consacrés au transport de passagers, et à partir de 1849, plusieurs lignes régulières font la traversée Liverpool-New York : la Black Ball, devenue la Old Line, la Red Star, la Blue Swallowtail et la Dramatic. Toutes ces compagnies sont américaines. Les vaisseaux de lignes que l'on appelle des packets n'ont pas, à l'origine, de type particulier. Ils se distinguent pourtant peu à peu des clippers, ces bateaux à voile conçus d'abord pour la vitesse. Les packets ont une coque plus arrondie et des formes plus lourdes. Un des plus célèbre est le Yorkshire, lancé en 1843 par la compagnie Black Ball. Sa moyenne entre Liverpool et New York est de 29 jours, il fait un record absolu de 16 jours en 1846. Il disparaît en mer entre New York et Liverpool en 1862 : on pense qu'il a heurté un iceberg.

À partir des années 1850, la révolution des transports se fait sentir : les émigrants commencent à accéder plus facilement au port de départ grâce au développement du chemin de fer tandis qu'à partir de la fin des années 1860, les paquebots à moteur remplacent les bateaux à voiles, permettant une traversée plus rapide. À la fin du siècle, la traversée de l'Atlantique une dizaine de jours à partir de Hambourg, Liverpool ou Le Havre et 21 jours de Naples ou de Fiume. Les paquebots des années 1860-70 atteignent 400 à 500 pieds de long. Au tournant du siècle, l'Oceanic de la White Star (686 pieds) peut transporter environ 2000 émigrants dont 1000 en troisième classe. Le Pennsylvania de la compagnie Hambourg-Amerika propose 2542 places dont 2 200 en troisième classe.

II-2. La lente amélioration des conditions de transports des passagers de l'entrepont.

Vers le milieu du XIXe siècle, l'immigration aux Etats-Unis apparut aux yeux des gouvernements et des opinions publiques comme un phénomène de masse qu'il fallait réglementer. En Grande-Bretagne comme aux Etats-Unis, des lois sont votées pour assurer un minimum d'honnêteté, d'hygiène et de régularité dans le commerce qu'est le transport des immigrants.

Les Passagers Acts votés en Grande-Bretagne en 1842 et 1855 obligent à une inspection des navires, des normes de cubages d'air, d'hygiène et de nourriture. Ils fixent des normes quant au rapport entre le tonnage des navires et le nombre de passagers (deux passagers pour cinq tonnes). Il est prévu deux lieux d'aisance pour cent passagers. Les rations alimentaires sont précisément déterminées et à partir de 100 passagers, le navire doit avoir à son bord un cuisinier. Après 1847, année terrible pour l'émigration, un médecin doit embarquer sur presque tous les navires. À peu près à la même période, les Etats-Unis édictent des lois similaires. En 1882, une loi réglemente plus strictement les conditions de vie à bord et une amende de 10 dollars par mort est prévue pour le capitaine du navire

Au fur et à mesure que d'autres pays d'Europe entrent dans le circuit de l'émigration de masse, ces lois deviennent plus nombreuses. La plus complète est adoptée par l'Italie en 1901 : un médecin avec des pouvoirs d'inspection très étendus, le commissario regio, doit prendre place sur tous les bateaux en partance d'Italie et faire appliquer des normes d'hygiène stricte. La mortalité à bord baisse : elle est de 1% vers 1850, de 0,6% vers 1880. Le raccourcissement du trajet y est pour beaucoup.

Certaines compagnies maritimes contrôlent, depuis la deuxième moitié du XIX^e siècle, les pensions de famille et les hôtels pour émigrants, assurant la standardisation des services offerts en limitant les occasions de fraude et de vol. L'exemple le plus remarquable est celui de la compagnie Hambourg- Amerika qui crée un véritable village d'émigrants à Hambourg, où les voyageurs peuvent se loger, se nourrir à un prix raisonnable et où les Juifs religieux venus de Russie ou de Pologne pouvaient trouver de la nourriture cachère.

Des efforts sont faits dans la deuxième moitié du XIX^e siècle pour limiter les tentatives de nuire aux émigrants dans les ports de départ et d'arrivée (les rabatteurs) et des sociétés d'entraide se créent pour chaque nationalité : Hibernian Society (Ecosais), Irish Migrant, Bethel Ship (Scandinaves),

German Society, Hebrew Sheltering and Immigrant Aid Society...

À l'arrivée à New York, l'organisation du débarquement à Castle Garden, puis, à partir de 1892 à Ellis Island limite aussi les abus, sans arriver à la supprimer.

Quelles que soient les améliorations (raccourcissement du trajet, lois sur l'hygiène et les conditions de transport...), le séjour dans l'entrepont d'un navire d'émigrants reste difficile, comme en témoigne Edward Steiner en 1906, dans *On the Trail of the Immigrant* : « L'aménagement de l'entrepont ne varie guère, pas plus que son emplacement ; toujours situé au-dessus des vibrations des machines, il est bercé par le vacarme saccadé de la ferraille en mouvement et le grincement des amarres. On y accède par un escalier étroit, aux marches visqueuses et glissantes. Une masse humaine, des couchettes nauséabondes, des toilettes rebutantes : tel est l'entrepont. L'entrepont c'est aussi un assemblage suspect d'odeurs hétéroclites : pelures d'orange, tabac, ail et désinfectant. Pas le moindre confort, pas même une chaise. Une nourriture médiocre, apportée dans d'énormes bidons, est servie dans des gamelles fournies par la Compagnie (...) »

III- L'ENTREE SUR LE SOL DES Etats- Unis

À la fin du XIX^e siècle, la majorité des immigrants qui arrivent aux Etats-Unis par voie transatlantique accostent au port de New York (d'autres arrivent par Boston, Philadelphie, Baltimore, Miami, La Nouvelle Orléans, tandis que les immigrants asiatiques arrivent par la côte ouest, et transitent pour la plupart par le centre d'immigration de Angel Island).

Deux images symbolisent aujourd'hui la mémoire de l'immigration en Amérique : la Statue de la Liberté et Ellis Island. Apercevoir ces deux îles laisse pressentir que la fin du voyage est proche et que tous les rêves sont possibles. Cependant, une angoisse tenaille les émigrants : seront-ils autorisés à entrer sur le territoire des Etats-Unis ?

III.1- L'arrivée par le port de New York

Carte de la Baie de New-York

■ La Statue de la Liberté

Première image de l'Amérique offerte aux migrants transatlantiques lorsqu'ils pénètrent dans le port de New York, la Statue de la liberté n'est pas pensée initialement comme un symbole de bienvenue destiné aux nouveaux arrivants. Elle est inaugurée en 1886 par le président Cleveland qui souligne lors de son discours l'amitié franco-américaine et son désir de paix mondiale. L'idée de refuge est à peine mentionnée et l'on fait peu de cas du poème d'Emma Lazarus, « The New Colossus », gravé à l'intérieur et dont les derniers vers sont repris sur le socle de la statue.

Emma Lazarus, The new colossus (1883)

Texte original

Not like the brazen giant of Greek fame,
With conquering limbs astride from land to land;
Here at our sea-washed, sunset gates shall stand
A mighty woman with a torch, whose flame
Is the imprisoned lightning, and her name
Mother of Exiles. From her beacon-hand
Glowes world-wide welcome; her mild eyes command
The air-bridged harbor that twin cities frame.
"Keep, ancient lands, your storied pomp!" cries she
With silent lips. "Give me your tired, your poor,
Your huddled masses yearning to breathe free,
The wretched refuse of your teeming shore.
Send these, the homeless, tempest-tost to me,
I lift my lamp beside the golden door!"
Emma Lazarus, 2 novembre 1883

Traduction Française

« Non pas comme ce géant de cuivre célébré par les Anciens,
Dont le talon conquérant enjambait les rivage,
Ici, devant nos portes battues par les flots
et illuminées par le couchant se dressera
Une femme puissante, la flamme de sa torche
Est faite de la capture d'un éclair et son nom est
Mère des Exilés. De son flambeau
S'échappent des messages de bienvenue au monde entier ;
son regard bienveillant couvre
Le port, les deux villes qui l'entourent et le ciel qui les domine,
"Garde, Vieux Monde, tes fastes d'un autre âge" proclame-t-elle
De ses lèvres closes. "Donne-moi tes pauvres, tes exténués
Qui en rangs pressés aspirent à vivre libres,
Le rebus de tes rivages surpeuplés,
Envois les moi, les déshérités, que la tempête me les rapporte
De ma lumière, j'éclaire la porte d'or! »

Ce n'est qu'en 1924, année où la loi des quotas réduit sévèrement l'immigration, que la statue est déclarée monument national. Il faut attendre les années 30 pour que l'immigrant yougoslave Louis Adamic fasse connaître largement le poème d'Emma Lazarus. En effet, c'est la période où la notion de pluralisme culturel commence à être reconnue et Louis Adamic cherche à réhabiliter l'histoire de l'immigration en Amérique dont la Statue de la Liberté apparaît alors comme le symbole évident.

■ Les centres d'immigration du port de New York aux XIXe et XXe siècle

Avant 1890, les Etats, plutôt que le gouvernement fédéral, régulent eux-mêmes l'immigration aux Etats-Unis. Castle Garden sert de centre d'immigration pour l'Etat de New York de 1855 à 1890. Environ huit millions d'immigrants, pour la plupart issus d'Europe du Nord et de l'Ouest, sont passés par ses portes. Lorsque l'immigration s'accélère, à la fin du XIXe, Castle Garden ne suffit plus à leur accueil. Le gouvernement fédéral intervient alors et construit un nouveau centre d'immigration sur Ellis Island.

Castle Garden

Afin de centraliser les opérations, un lieu unique a été acheté par le Bureau d'Immigration de New York en 1855 : il s'agit de l'ancien opéra de Castle Garden. Les immigrants passent une visite médicale et peuvent parfois être maintenus en quarantaine à Staten Island. Ils sont ensuite enregistrés et peuvent rejoindre les Etats-Unis.

En 1890, le Gouvernement fédéral décide de fermer les portes de Castle Garden, à cause du manque de place face à l'augmentation importante du nombre d'immigrants. Le gouvernement souhaite aussi transférer les services d'immigration dans un lieu plus commode et surtout isolé. Plusieurs emplacements sont alors envisagés et notamment Liberty Island où se tient depuis déjà quatre ans, la colossale Statue de la Liberté. Les protestations du sculpteur Bartholdi et de certains new yorkais influents font reculer le projet et le choix se porte sur Ellis Island.

Ellis Island.

Entre 1892 et 1954, plus de douze millions d'immigrants entrent aux Etats-Unis par la porte d'Ellis Island, une petite île située dans le port de New York. L'année « record » est celle de 1907, pendant laquelle 1,25 millions d'immigrants sont passés à Ellis Island.

L'île doit son nom à Samuel Ellis, qui en fut le propriétaire au début du XVIIIe siècle. Les bâtiments d'Ellis Island servaient de dépôt de munitions pour la marine américaine. Les baraquements sont démantelés, les explosifs transportés ailleurs et, le 1er janvier 1892, le nouveau centre d'immigration ouvre ses portes. Détruit par un incendie en 1897, il est remplacé par des bâtiments de briques, dont certains sont construits sur des terres gagnées sur la mer (une deuxième île est ajoutée en 1899) et ils sont achevés en 1900.

Le Grand Hall d'enregistrement peut contenir 5000 personnes, les cuisines peuvent en nourrir autant, plusieurs fois par jour et on trouve aussi des garderies pour les enfants, des salles de douches,

des dortoirs ainsi que des locaux de quarantaines.

Cependant, un problème de place se pose rapidement : les auteurs du projet avaient fondé la capacité d'accueil sur les estimations du Bureau Fédéral de l'Immigration qui prévoyaient le passage d'environ un demi million de personnes par an, alors que la réalité sera trois fois supérieure.

Les services d'Ellis Island, fonctionnant jour et nuit, sont durant 15 ans complètement débordés. Pendant la Première Guerre Mondiale, l'immigration aux Etats-Unis diminue largement, et les bâtiments sont utilisés comme centre de détention pour les étrangers suspectés d'être des ennemis, et en 1918-1920, pendant la grande « Peur rouge », des milliers d'étrangers suspectés d'être des militants révolutionnaires y sont détenus (plusieurs centaines seront expulsés, dont E. Goldman, qui fut à cette occasion photographiée par A.F. Sherman)

III-2. La procédure d'immigration à Ellis Island.

La procédure est différenciée selon la classe dans laquelle le voyage a été effectué.

Les passagers de première et seconde classes qui arrivent au port de New York ne subissent pas le processus d'inspection d'Ellis Island, mais une inspection superficielle à bord du bateau. Ils ne sont envoyés à Ellis Island pour une inspection plus poussée que s'ils sont malades ou doivent prouver la légalité de leur entrée sur le territoire américain.

Les passagers de troisième classe (steerage), en revanche, transitent systématiquement par Ellis Island.

A leur arrivée à New York, les bateaux s'arriment près de l'Hudson ou de l'Est River sur les quais ouest de Manhattan. Les passagers des première et seconde classes débarquent en premier, traversent

Customs sur la jetée et entrent librement aux Etats-Unis. Les passagers de troisième classe sont transportés depuis la jetée par ferry ou barge jusqu'à Ellis Island où chacun subit une inspection médicale et judiciaire. Si les papiers de l'immigré sont en règle et sa santé raisonnablement bonne, le procédé d'inspection dure trois à cinq heures environ. Mais elle peut aussi durer plusieurs mois si cela est nécessaire.

Les immigrants arrivent à Ellis Island après plusieurs jours ou semaine de voyage dans l'entrepont des bateaux. Ils portent leur plus beau costume ou plus belle robe pour faire une bonne impression. Parfois les femmes portent sur elle tous les jupons, robes ou châles qu'elles peuvent mettre pour réduire le bagage. Chacun porte autour du cou ou épinglée à ses vêtements une étiquette indiquant le nom du navire dans lequel la traversée a été effectuée : les compagnies maritimes sont responsables, à leurs frais, du retour de l'immigrant s'il est refoulé.

Les immigrants passent d'abord un examen médical sommaire, destiné à déceler les infirmités les plus courantes et les signes de maladies notoires qui peuvent entraîner une interdiction d'entrée dans le territoire (notamment à partir des lois de 1891). Les médecins de la Santé Publique à Ellis Island sont devenus très performants lors de ces « 6 secondes d'examen médical » : en 1916, on disait qu'un médecin du site pouvait d'un simple coup d'oeil identifier plusieurs affections physiques, allant de l'anémie au goitre, en passant par les varicosités. Les personnes suspectes sont marquées à la craie d'une lettre indiquant la nature de l'infirmité : F (face) pour les affections au visage, E ou EC (eyes) pour les maladies des yeux, H (heart) pour les maladies du coeur, L (lameness) pour la claudication, N (neck) pour les goitreux, S (senility) pour les très âgés pouvant être une charge pour la société, etc... Le signe X indique que la personne est suspectée d'avoir une maladie mentale et le signe (X) qu'elle est réellement atteinte de ce type de maladie. Si certaines maladies n'entraînent pas la mise en quarantaine ou une hospitalisation temporaire, d'autres comme la tuberculose, la lèpre et surtout le trachome, qui sévit alors en Europe de l'Est, entraînent le retour au port d'embarquement aux frais de la compagnie de navigation. Après cet examen médical, les immigrants sont dirigés vers la salle des enregistrements (Registry Room) appelé aussi grand hall (Great Hall) où ont lieu les inspections. Ils attendent longtemps avant d'être interrogé par un inspecteur des services de l'immigration, habituellement assisté d'un interprète. Chaque immigrant doit répondre à 29 questions (déjà consignées, avec le nom du candidat à l'immigration, dans le journal de bord du bateau à bord duquel il est arrivé).

Liste des 29 questions :

Nom

Nom d'usage

Age

Sexe

Situation matrimoniale

Profession

Capacité à lire et écrire

Nationalité

Race

Dernier lieu de résidence (pays et ville)

Nom et adresse d'un proche habitant le lieu d'origine de l'immigrant

Destination finale (Etat et ville)

Numéro sur la liste

Détenez-vous un billet pour votre destination finale?

Par qui a été payée la traversée?

Etes-vous en possession de \$50 ?

.10.

Etes-vous déjà venu aux USA? Combien de temps y êtes-vous resté ? Où?

Nom et adresse des personnes que vous allez rejoindre?

Avez-vous déjà été emprisonné, interné pour troubles mentaux ?

Etes-vous polygame?

Etes-vous anarchiste?

Arrivez-vous avec une offre, une promesse ou un contrat de travail?

État de santé

Handicap ou infirmité

Taille

Teint

Couleur des yeux et des cheveux

Signes particuliers

Lieu de naissance (pays et ville)

C'est aussi lors de ces inspections, que les agents du Bureau d'Immigration américanisent et transforment les patronymes : tel est le cas d'un Juif allemand du nom d'Isaac, se trouvant tellement troublé par l'avalanche de questions auxquelles il doit répondre, que, lorsqu'on lui demande son nom, il répond « Ich habe vergessen » (j'ai oublié). Il est alors enregistré sous le nom de Ferguson.

Le taux de refusé à Ellis Island entre 1892 et 1910 est de 1 à 2% (10% sont interdits d'entrée par Angel Island). Les raisons du refus peuvent être médicales si un médecin diagnostique sur un immigré une maladie contagieuse qui met en danger la santé publique. Elles peuvent aussi tenir à des raisons d'ordre public si un inspecteur juridique pense que l'immigré est susceptible de devenir une charge pour l'Etat ou un travailleur illégal.

Malgré ce taux de refusés relativement faible, le passage par Ellis Island reste gravé dans la mémoire de beaucoup d'immigrants comme une véritable épreuve, comme en témoigne l'immigré italien Fiorello La Guardia, maire de New York de 1934 à 1945 qui travailla dans les services de l'immigration : « Durant les années où j'ai travaillé là (Ellis Island), jamais je ne suis parvenu à rester insensible ou indifférent aux manifestations de déception, d'anxiété et de désespoir dont j'étais quotidiennement le témoin. Ce travail était, au mieux, une dure épreuve. » *The making of an insurgent*, 1948.