

Alain LARDILLIER

A8-142

Le peuplement de l'Algérie :

LES COLONS DE 1848 et LES COLONIES AGRICOLES

Madame Rose-Marie PARPIEL
25 rue de Turenne.

66100 PERPIGNAN

Le Peuplement de l'Algérie
Les Colons de 1848 - Les Colonies Agricoles

(Alain LARDILLIER *)

Le peuplement européen et français de l'Algérie s'est déroulé de deux manières:

- soit par des initiatives privées, amenant des individus isolés (colons légitimistes, Espagnols, Maltais) ou de petits groupes homogènes (Suisses de la Compagnie Genevoise)

- soit par des décisions gouvernementales, entraînant des arrivées plus importantes de populations, essentiellement françaises. Ces contingents furent cependant toujours d'importance limitée.

De ces migrations organisées, notre mémoire collective a surtout retenu l'arrivée des Alsaciens-Lorrains en 1870-71, peut-être en raison du caractère patriotique de leur exode.

Ce n'est pourtant pas de ces événements là dont je voudrais vous parler aujourd'hui.

Je voudrais vous entretenir d'une autre de ces migrations, peut-être moins connue, mais antérieure et numériquement plus importante: celle des OUVRIERS PARISIENS DE 1848.

J'ai fait ce choix pour plusieurs raisons:

x D'abord, un certain nombre de personnes présentes dans cette salle, trouveront là le premier maillon algérien de la chaîne dont ils furent l'avant-dernier ou le dernier élément;

x Ensuite, cet épisode est exemplaire car, il représente, 18 ans après le débarquement de Sidi-Ferruch, la première expérience de colonisation organisée par le Gouvernement français. Il montre en même temps, quel rôle, le pouvoir parisien entendait faire jouer à l'Algérie: une solution commode pour régler les difficultés sociales et politiques de la Métropole;

x De plus, le déroulement de cette expérience, et ses résultats, préfigureront la façon dont sera conduit le peuplement de l'Algérie par la France, manière qui aboutira à une population européenne de 620.000 personnes en 1900, et à 1.200.000 "Pieds-Noirs" en 1962.

x Enfin, cet exposé a pour ambition de présenter le vrai visage de ceux qui ont peuplé l'Algérie, dénonçant ainsi l'opinion trop répandue, que ces émigrants représentaient le rebut de la société française de l'époque. Et, s'il est vrai que certains d'entre eux étaient des individus peu recomman-

dables, la majorité ne mérite assurément pas le jugement sans appel porté sur elle.

Avant d'aller plus avant, je voudrais apporter une précision. Ce récit constitue une synthèse de différents événements qui se sont passés dans des colonies agricoles différentes, pour des gens de convois différents. Et, si tous n'ont pas connu tout ce que je vais décrire, certaines déconvenues ont été générales, et chacun a eu plus que son comptant d'ennuis.

CHAPITRE I : La crise métropolitaine

Pour bien comprendre comment va naître et se réaliser l'émigration de 1848, il nous faut en étudier les causes, et principalement, la situation de la France à cette époque.

Cette situation peut se résumer en une phrase :

La France traverse une crise épouvantable!

Et cette crise a plusieurs facettes;

I / Une CRISE ECONOMIQUE d'abord.

La situation économique devient catastrophique par une conjonction d'éléments: la récolte de blé de 1845 a été très mauvaise, et celle de 1846, nulle. De plus, la maladie de la pomme de terre qui sévit dans toute l'Europe, prive de nombreux foyers de leur alimentation de base. Enfin, les inondations par les crues de la Loire, de l'Allier et du Loiret, entraînent une interruption des voies de communication, et empêchent le transport des grains achetés à l'étranger.

Les conséquences sont générales :

A Paris, on manque de pain. Les autorités font des distributions de pain, et passent des accords avec les boulangers, pour éviter les hausses excessives. Cette mesure va coûter 25 Millions de francs à la ville.

Dans les Campagnes, on en est réduit à faire cuire des herbes. La famine entraîne des désordres sérieux: un bateau de blé est pillé à Rennes; des marchands de grains sont assassinés, dans l'Indre, en Janvier 1847. Les coupables seront lourdement punis: 5 condamnations à mort, 5 exécutions.

II / Une CRISE SOCIALE ensuite.

La classe ouvrière, dans son ensemble, est mécontente et fébrile car :

- la France est en proie au chômage, et Paris compte 40% de sans-emplois
- des idées nouvelles lui font prendre conscience de son existence.

- 1/ Des raisons conjoncturelles vont provoquer le chômage:

x La France, comme toute l'Europe, connaît une période d'industrialisation intense qui entraîne une augmentation de l'importance de la classe ouvrière (plus d'un million d'employés dans l'industrie)

x En même temps, le nombre des machines-outils augmente (1839: 2450 machines en service - 1847: 4853) Cette mécanisation va avoir deux conséquences qui attiseront la crise :

a) La Loi du 22 Mars 1841, qui interdit l'emploi des enfants de moins de 8 ans, et qui, pour ceux de 8 à 12 ans, limite le temps de travail à 8 heures par jour et oblige les patrons à les envoyer à l'école.

Ainsi, les enfants travaillant moins, le revenu des familles baisse

b) L'emploi des machines amène une augmentation de la production qui dépasse la consommation. Il y a alors augmentation des stocks et appauvrissement des entreprises, par le jeu de la concurrence; il s'ensuit un blocage des salaires et du chômage.

- 2/ Des raisons de société vont donner à la classe ouvrière, conscience de son existence. Elles prennent naissance dans les idées nouvelles que diffusent différents mouvements de pensée:

x Les écoles collectivistes, qui prêchent pour une organisation du travail dans des structures collectives, avec les Saint-Simoniens (Enfantin, Michel Chevalier) ou les Phalanstériens (Fourier, Victor Considérant)

x Les écoles socialistes qui veulent la destruction de l'organisation sociale du moment, et la refonte de l'ordre social (1840, Louis Blanc publie "L'Organisation du Travail" - Proudhon lance sa formule: "la propriété c'est le vol")

x Les écoles féministes, avec Flora Tristan et George Sand, qui militent pour une émancipation de la femme.

Toutes ces idées sont exprimées dans des CLUBS, et relayées par une presse qui devient de plus en plus influente (La Vraie République - L'Organisation du Travail - Le Lampion - Le Journal de la Canaille - le Père Duchêne - et surtout La Presse d'Emile de Girardin)

Cette crise allait entraîner la chute de la Monarchie de Juillet, dont les jours étaient désormais comptés puisque:

- Elle n'avait jamais eu la légitimité de la Restauration,
- Elle s'était aliéné les classes laborieuses,
- Elle avait perdu le soutien de la bourgeoisie qui ne l'avait soutenue que par intérêt, et que les difficultés de la crise éloignaient du régime.

CHAPITRE II : Les évènements sanglants de Paris

Il nous faut maintenant évoquer rapidement une période trouble et sanglante qui connut deux points forts: Février 1848, avec la chute de Louis-Philippe, et Juin 1848, avec le Gouvernement Cavaignac. Un rappel des évènements est nécessaire, pour comprendre l'enchaînement des faits, et leurs conséquences pour l'Algérie.

Février 1848 : La chute de Louis-Philippe

Le 28 Décembre 1847, s'ouvrit la session de la Chambre des Députés. De nombreuses réformes devaient y être proposées.

Pour appuyer ces réformes, des pétitions devaient être signées, au cours d'un grand banquet. Les participants y demandèrent la démission du Gouvernement. Celui-ci riposta par l'interdiction des réunions publiques.

Les réactions de la rue furent violentes, et, dans la nuit du 22 au 23 Février, des barricades s'élevèrent dans les rues de la Capitale.

En signe d'apaisement, le ministère Guizot démissionna, le 23 Février. Mais, dans la soirée, des bandes armées circulaient en ville, et, boulevard des Capucines, des heurts se produisirent avec un bataillon d'infanterie. Une fusillade éclata: 52 victimes dont 2 femmes sont relevées.

Le 24 Février, Thiers remplaça Guizot à la tête du Gouvernement et Bugeaud fut nommé Commandant des Troupes de Paris. Les fusillades continuèrent, faisant de nouvelles victimes: 11 soldats et 38 civils tués, 50 civils blessés au Château d'eau.

Le 24 Février à midi, Louis-Philippe abdiqua.

Le Gouvernement Provisoire

Pour remplacer le Roi, un Gouvernement Provisoire fut formé. L'agitation ouvrière continuait cependant, attisée par Louis Blanc, qui réclamait "le Droit au Travail", et le drapeau rouge. Le Palais des Tuileries fut saccagé.

Le 25 Février, deux mesures furent prises pour apaiser les esprits:

- Création de la Garde Mobile dans laquelle furent enrôlés tous les inoccupés: ils toucheraient 1,50 frs par jour. On forma ainsi 20 bataillons.

- Création des Chantiers Nationaux, par la Ville ou par l'Etat, pour engager tous les ouvriers munis d'un certificat. En quelques jours, 16.000 ouvriers furent inscrits. 5.000 firent du terrassement sur le Champs de Mars, et les autres, payés à ne rien faire, devinrent une proie facile pour les agitateurs politiques.

En Mars 1848, la situation financière empira encore: les banques suspendirent leurs paiements.

Pour trouver de l'argent, le Gouvernement prit deux décisions: Il fit appel aux dons patriotiques, et préleva un impôt extraordinaire de 45 centimes sur les contributions directes.

Dans le même temps, dans la rue, les manifestations se succédaient, mais, la Garde Nationale et la Garde Mobile contenaient les manifestants.

Le 20 Avril 1848, eurent lieu les élections à l'Assemblée Constituante, qui, le 4 Mai, mit en place une commission exécutive.

Les troubles continuèrent, et, le 15 Mai, la foule envahit l'Assemblée Nationale, et les troupes de Barbès tentèrent d'occuper l'Hôtel de Ville. Les meneurs n'avaient aucune peine à trouver des manifestants, puisque, la situation sociale continuant à se détériorer, le nombre des chômeurs grandissait. Cette augmentation entraînait la multiplication des Charitiers Nationaux dont le coût devint insupportable pour le trésor public. Ces désœuvrés - environ 100.000 - constituaient une réelle menace pour l'ordre public.

Juin 1848 : Les Journées d'émeute

Le 23 Juin, le Gouvernement ne pouvant plus faire face à la dépense, décida la DISSOLUTION DES ATELIERS NATIONAUX.

Immédiatement, la population se souleva et des barricades s'édifièrent dans de nombreux quartiers de la capitale.

Le 24 Juin, l'Assemblée remet les pleins pouvoirs au Général Cavaignac, ministre de la Guerre depuis le 15 Mai.

Le 25 Juin, nouvelle journée insurrectionnelle, marquée par la blessure mortelle de l'Archevêque de Paris, Monseigneur Affre, venu sur les barricades, pour tenter d'éviter une effusion de sang. Il mourra le Mardi 27 Juin.

Le bilan de ces journées est très lourd:

5 généraux - dont le général Négrier - sont tués, 2 décédèrent des suites de leurs blessures, 5 furent grièvement blessés.

Les autres chiffres sont approximatifs, mais cependant dramatiques: 1460 morts civils et militaires (rapport du Prefet de Police du 8 Octobre) 2529 blessés recensés par les hopitaux. Il faut ajouter à ce chiffre les blessés soignés chez eux, de peur des poursuites. 10.000 à 12.000 personnes furent emprisonnées, parmi lesquelles, des bousculades consécutives à des tentatives d'évasion et des fusillades, firent une centaine de victimes supplémentaires.

Le 28 Juin, en vertu des pleins pouvoirs, Cavaignac décida la suspension des Journaux; Ce même jour, l'Assemblée vota la déportation immédiate des insurgés, et Cavaignac fût nommé Président du Conseil. Parmi ses collaborateurs, figuraient Lamoricière, ministre de la Guerre, et Changarnier, Commandant en Chef des Gardes Nationales de la Seine.

La rue semblait alors avoir retrouvé son calme, mais le climat restait extrêmement tendu, et les responsables étaient inquiets.

Pour désamorcer l'agitation latente, Cavaignac prit des mesures d'apaisement: En Septembre, 6.200 prisonniers et 1870 condamnés à la déportation (sur 4370) furent libérés. Il fut en outre décidé que les 2440 personnes restant soumises à la "transportation", partiraient, après un séjour à l'île de Ré, en Algérie, pour une durée de dix ans. Elles y fonderaient des exploitations agricoles, et, au bout de trois ans, les plus méritants recevraient une concession. En fait, l'application de ces mesures fût différée, puisque fin 1848, les condamnés étaient toujours à l'île de Ré.

Mais, ces mesures de clémence laissaient toujours sur le pavé parisien, une masse d'oisifs mécontents, en contact étroit avec les chefs révolutionnaires.

Alors, naquit, dans l'esprit des gouvernants, l'idée d'envoyer en Algérie, un contingent nettement plus important que celui constitué par les "transportés".

CHAPITRE III : Pourquoi l'Algérie ?

Cette idée ne naquit pas par hasard

Il y avait au moins trois bonnes raisons à ce choix

1/ De nombreux responsables du Gouvernement - Cavaignac, Lamoricière, Changarnier, Bedeau - avaient auparavant participé à la conquête et à la pacification de l'Algérie, à des postes de premier plan.

De cette expérience, ils avaient retenu deux choses:

- Le peuplement de l'Algérie se faisait avec difficultés
- Le pays offrait, par ses étendues vierges, d'immenses possibilités de travail et d'emploi.

Par conséquent, si on envoyait, là-bas, des gens pour s'installer, d'une part on augmentait la population française de la colonie, et d'autre part, les nouveaux colons, encadrés par l'armée, et pris par les difficultés de leur nouvelle existence, n'auraient ni le loisir, ni l'envie de faire de la politique.

2/ Le gouvernement reçut, depuis l'Algérie même, le soutien d'une campagne de propagande qui visait à attirer les émigrants français vers l'Algérie. Elle était l'oeuvre de l'Abbé LANDMANN, qui avait été curé de Bougie et de Constantine avant d'être chanoine à Alger. Il avait déjà publié plusieurs ouvrages sur la mise en valeur de l'Algérie: Les fermes du Petit Atlas en 1841 - Mémoire au Roi sur la colonisation en Algérie en 1845 - Exposé sur la colonisation en Algérie en 1846 - Appel à la France pour la colonisation en Algérie en Janvier

1848.

Dans ce dernier ouvrage, l'Abbé LANDMANN expliquait comment et par quels moyens, la colonisation de l'Algérie pouvait être un remède contre la disette et contribuer à renflouer les finances de la France. Il expliquait également les modalités pratiques de ces installations.

D'autres voix se joignaient à la sienne, pour tenter de faire venir plus de monde dans la colonie :

"Le pays sera à nous quand nous serons partout. L'Afrique doit être un débouché offert aux misères qui encombrant la Métropole. Le pauvre laborieux qui cherche en vain, dans son pays, une occupation pour ses bras, doit trouver ici, une terre généreuse, disposée à récompenser largement ses travaux"

Ainsi s'exprimait le Capitaine Richard, Officier des Bureaux Arabes, dans son livre "Etudes sur l'insurrection du Dahra, 1845-46", publié à Alger en 1846 et cité par Xavier Yacono dans sa thèse sur les Bureaux Arabes.

3/ Les Fourieristes ou les Saint-Simoniens - dont Lamoricière était un des membres les plus anciens - voyaient, dans l'Algérie, le moyen de tester concrètement leurs théories de sociétés de travail en communauté.

CHAPITRE IV : Ce fut donc l'Algérie

Le 19 Septembre 1848, le Gouvernement ouvrit un crédit de 50 millions au Ministère de la Guerre (Lamoricière) pour l'installation des colons. Ce crédit devait se répartir sur plusieurs exercices : 5 millions pour 1848, 10 millions pour 1849, 35 millions pour les années suivantes.

En même temps, un décret décidait "la création de colonies agricoles en Algérie".

Le 20 Septembre, une affiche, placardée sur les murs de Paris, annonçait la création des colonies agricoles en Algérie. Elle fixait le nombre des colons qui partiraient en 1848 à 12.000, et indiquait ce que feraient les volontaires, et la superficie des concessions.

Le 23 Septembre, un avis annonçait la création et la composition de la Commission d'Examen des Dossiers.

Le 28 Septembre, une affiche, signée Lamoricière, donnait le règlement complet pour l'émigration.

En résumé, cette affiche disait :

Les volontaires pour l'Algérie seraient de 2 catégories :

- Les COLONS-CULTIVATEURS, destinés à la culture des terres. Ils recevraient une concession de 2 à 10 hectares, une habitation construite dans les meilleurs délais (en attendant, l'hébergement se ferait sous des tentes ou dans des baraques) des semences, des bêtes et des instruments aratoires. Au bout de 3 ans, le titre provisoire de propriété deviendrait définitif. Tant que les terres ne produiraient pas, les colons recevraient des rations de vivres. A la morte saison, ils s'emploieraient à des travaux d'utilité publique, et percevraient un salaire.

- Les COLONS-OUVRIERS D'ART, s'emploieraient à l'installation définitive des cultivateurs. Ils toucheraient un salaire, au taux des prix courants du pays, ou d'après un cahier des charges, dont les clauses auraient été préalablement acceptées.

Les volontaires partiraient vers l'Algérie en convois, chaque convoi transportant des colons destinés à s'installer dans un même lieu en Algérie.

Les volontaires devaient se faire inscrire dans les Mairies et présenter un dossier à la Commission d'Admission. Ils devaient, en outre, justifier de leur nationalité, de leur âge, de leur profession, de leur moralité, et de leur aptitude physique. Les mêmes renseignements étaient à fournir pour chaque membre de la famille.

Le transport se ferait par voie fluviale jusqu'à Marseille, et par bateau vers l'Algérie.

Le succès fût immense: le 8 Octobre, 36.000 volontaires s'étaient déjà inscrits, et le nombre atteignit 100.000, si bien que le contingent initial fût porté de 12.000 à 13.500 personnes.

L'examen des dossiers fût sommaire, et, la candidature acceptée, le colon recevait une note d'instructions : 50 kgs de bagages par personne - enfants de moins de 2 ans, pas de bagages -; pour le voyage, un matelas pour 2 personnes, une couverture pour 2 personnes, couteau, fourchette, cuillère, vase à boire pour chacun. Interdiction d'emmener des chiens ou d'autres animaux.

En même temps que cette note, le colon apprenait la date de son départ, et son lieu de destination en Algérie.

A partir de ce moment, il ne restait plus au futur colon qu'à préparer ses bagages, à faire ses adieux, et à attendre le moment du départ.

CHAPITRE V : Qui étaient ces candidats-colons ?

Qui étaient ces gens qui décidaient de tout laisser à Paris, et de tenter, ils ignoraient même quoi, au delà des mers?

Nous ne parlerons pas des "transportés" qui partirent de Paris, contraints et forcés, qui subirent un sort à part, et dont beaucoup n'envièrent jamais de se fixer dans la colonie.

Ceux qui nous intéressent ici, sont ceux qui se portèrent volontaires, et qui décidèrent librement d'abandonner la vie de la capitale, pour aller essayer une existence nouvelle en Algérie.

Ces gens qui allaient constituer les convois vers les colonies agricoles d'Algérie, ne provenaient pas d'une tranche unique de la population parisienne.

Aux candidatures des ouvriers (de la métallurgie, du textile ou de l'imprimerie) s'ajoutèrent celles des artisans (ébénistes, charpentiers, maçons) des commerçants, et des employés.

Les uns étaient célibataires, les autres chefs de famille. Dans ce cas, les épouses travaillaient comme couturières, brodeuses ou blanchisseuses, et les filles s'employaient comme vendeuses dans les commerces du quartier.

A tous ces citadins, s'ajouta un tout petit nombre de paysans. La faiblesse de leur contingent sera l'une des causes des déboires ultérieurs des colonies agricoles.

Pourquoi ces gens se portèrent-ils volontaires ?

Tous, quelque soit leur activité, venaient des quartiers "chauds" de Paris, et avaient vécu les événements sanglants de Février et Juin 1848. Tous voulaient échapper à l'émeute, à la répression, à la misère. L'Algérie fût leur espoir:

x les ouvriers, réduits au chômage, ne pouvaient connaître une situation pire que celle qu'ils vivaient à Paris;

x les artisans, qui arrivaient jusque là, surtout en couple, à gagner des salaires décents, mais qui, exerçant des métiers de luxe, voyaient, du fait de la crise économique, l'appauvrissement de ceux qui les faisaient travailler, présentaient que la misère les toucherait à brève échéance;

x les paysans, malgré un sort un peu moins précaire que les citadins, espéraient retrouver en Algérie, une agriculture plus apte à faire vivre leur famille, souvent nombreuse;

x enfin, certains avaient l'espoir de posséder, là-bas, en-

fin quelque chose, tandis que d'autres, sensibles aux théories socialistes ou communautaires, voulaient installer, dans cette contrée, une société nouvelle, différente et plus juste que celle qu'ils laissaient en France.

Quelques soient les raisons qui les poussaient, certains s'enflammeront immédiatement pour cette idée, et décideront d'emblée de partir avec toute leur famille, alors que d'autres, plus prudents, préféreront partir en éclaireurs, quitte à faire venir leur famille ultérieurement.

Voici donc présentée la grande majorité de ceux qui partiront fonder les colonies agricoles. Mais, qui parmi eux, représente le rebut de la société parisienne? A moins que la misère ne soit un délit de droit commun !

CHAPITRE VI : L'organisation du voyage et les moyens de transport

I/ LES CHALANDS :

Après une visite médicale sommaire, la candidature était acceptée. Il ne restait plus qu'à attendre la convocation pour le départ.

La convocation arrivait. On se rendait, au jour dit, au point d'embarquement, quai de Bercy ou du Jardin des Plantes. Là, les émigrants découvrirent le moyen de transport qui devait les acheminer de Paris à Marseille: les CHALANDS

C'étaient des embarcations à fond plat, d'environ 30 mètres de long sur 5 mètres de large. Ces chalands navigueraient en convoi: 5 sont aménagés pour les personnes, 1 servirait de fourgon à bagages (on pourrait également adjoindre un chaland supplémentaire, plus petit, pour le transport du surplus de bagages, et ce petit bateau serait placé en queue de convoi) Le chaland à bagages ordinaire, situé en tête du convoi, serait hâlé par une vingtaine de chevaux, ou à bras d'hommes.

A/ AMENAGEMENT DES CHALANDS:

Ces embarcations avaient une longueur utile de 20 mètres, séparée en 4 compartiments: 2 grands, destinés à recevoir 90 colons chacun, 2 plus petits, situés à l'avant et à l'arrière, servant, l'un de cuisine et de réserve de vivres, l'autre, de logement pour l'équipage.

Les compartiments destinés aux colons, étaient garnis de bancs qui couraient le long des cloisons, et d'un double banc, dans l'axe médian du compartiment. Les bancs latéraux serviraient aux femmes et aux enfants, le

double banc central, aux hommes.

Chaque passager disposerait ainsi, d'une place d'environ 45 cms, les enfants de moins de 2 ans, n'étant pris en considération ni pour la place -ils voyageront sur les genoux de leur mère - ni pour la nourriture.

Les 2 grands compartiments étaient séparés par un espace, où avait été installée une latrine, et qui servait en même temps, à palier, par vidange, au manque d'étanchéité du bateau.

Les bagages à main autorisés, étaient placés sur des planches, disposées au-dessus des bancs.

Les compartiments étaient couverts par un toit à double pente, en planches. Une aération précaire se faisait par les extrémités des compartiments, et par des ouvertures en sabords, pratiquées dans le toit.

Inutile de préciser la qualité de l'atmosphère à l'intérieur. Aussi, dès que le temps le permettait, les passagers avaient pris l'habitude de passer leurs journées, à l'extérieur, assis sur les planches qui couraient le long du cabanage, et qui servaient aux mouvements de l'équipage.

B/ L'INSTALLATION A BORD :

Par temps de pluie, la situation empirait, puisque tout le monde, se trouvait contraint de se réfugier à l'intérieur, et que les planches mal jointes du toit laissaient entrer beaucoup d'eau. Avec un tel entassement, l'atmosphère devenait franchement insupportable.

Pour le couchage, un détail avait été négligé: l'espace était trop exigü, pour que chacun ait une place pour se coucher. Il fallait donc dormir à tour de rôle. Ce problème fût résolu, en cours de voyage, lorsque des ingénieurs eurent l'idée de se procurer des planches sur la berge, et de les installer, le soir venu, sur les bancs, pour que les matelas puissent être déroulés dessus, et offrir ainsi, un couchage plus important.

La nourriture, fournie par l'entrepreneur de voyages, s'avéra correcte, lors de tous les convois. Il était prévu par adulte et par jour : 750 grs de pain, 250 grs de légumes, 500 grs de viande (ou charcuterie), 50 cl de vin. Les enfants de 2 à 12 ans avaient 1/2 ration, et pour les enfants de moins de 2 ans, et bien qu'ils n'y soient pas tenus, les organisateurs firent 2 distributions de lait par jour.

C/ L'ENCADREMENT DES COLONS :

Un des chalands du convoi était aménagé un peu différemment des autres. Transportant moins de colons, il était destiné au logement des officiers de l'état-major du convoi.

Une partie du compartiment avait été séparée du reste, et se divisait en 3 cabines : la plus grande pour le logement des officiers et du médecin; une autre, servait de local pour l'administration du convoi, la troisième enfin, abritait l'infirmerie.

Le convoi était commandé par un capitaine, auquel était adjoint un lieutenant. Un représentant du transporteur veillait à ce que les réapprovisionnements du convoi se déroulent correctement aux points prévus: Moret, Montargis, Briare, La Charité, Nevers.

Chaque embarcation avait un chef de chaland, qui, avec un groupe d'hommes, faisait respecter l'ordre à bord. Ces responsables étaient également chargés de la distribution de la nourriture et de la boisson.

La discipline à bord était militaire, et le capitaine avait autorité pour éventuellement débarquer les fauteurs de troubles ou les ivrognes.

II/ L'ITINERAIRE et les AUTRES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES :

Ces chalands ne devaient pas être les seuls moyens de transport mis à la disposition des colons. Pendant leur voyage, ils auraient ainsi à utiliser des chalands sur les canaux, des bateaux à vapeur sur les fleuves et les rivières, enfin le train, pour arriver à Marseille.

L'itinéraire se divisait, en effet, en trois parties, et le trajet devait durer de 13 à 15 jours:

1/ de Paris à Châlon sur Saône: par la Seine et les canaux, du Loing, de Briare, latéral à la Loire, et du Centre. Sur la Seine, la traction se faisait par remorqueur, sur les canaux, par halage par des chevaux ou des hommes.

2/ de Châlon sur Saône à Arles : par bateaux à vapeur sur la Saône et le Rhône, avec une nuit de repos à Lyon et en Arles.

3/ d'Arles à Marseille : En chemin de fer.

A Marseille, il fallait compter un séjour de quelques journées au Grand Lazaret, pour attendre une mer favorable.

La traversée prenait 3 à 4 jours, selon le temps.

Ainsi, les colons mettaient 18 à 20 jours pour faire le chemin de Paris à leur lieu de destination en Algérie.

CHAPITRE VII : Le Déroulement du Voyage

18 à 20 Jours, c'est peu me direz-vous, en ce milieu du XIX ème siècle! Nous allons faire dérouler sous nos yeux ce laps de temps, et nous comprendrons mieux pourquoi, pour beaucoup, cela parut une éternité.

A partir du 8 Octobre 1848, tous les 5 jours environ, une grande agitation animait les quais de Bercy et du Jardin des Plantes.

Les familles s'étaient présentées, la veille ou l'avant-veille du jour fixé, pour être certaines d'embarquer sur le même chaland. Les parents et les amis se massaient sur les berges, pour un dernier adieu à ceux qui partaient.

Des personnalités honoraient de leur présence chaque départ. Le premier convoi fût même salué par des ministres: Cavaignac, et surtout Lamoricière, qui, en sa qualité de Ministre de la Guerre dont dépend la colonie, gratifia les colons d'un discours patriotique, exhaltant l'oeuvre à accomplir en Algérie, et remit le drapeau de la colonie agricole, à un colon reconnu pour ses services militaires.

Des prêtres de Paris venaient bénir les convois, et le 4ème reçut la bénédiction de Mgr Sibour, archevêque de Paris.

Des musiques militaires ou des orphéons créaient une ambiance musicale et patriotique.

Le convoi se formait; les chalands étaient étroitement liés entre eux: le bateau porte-bagages en tête, puis le chaland d'état-major avec le drapeau de la colonie; les 4 autres chalands et l'annexe à bagages venaient ensuite.

Le convoi quittait le quai, tiré par un remorqueur, sur un parcours de 3 kms, au milieu des agitations de mouchoirs, et des "vivats" d'encouragements. Un peu plus loin, les attelages de chevaux prenaient le relai: la grande aventure, ignorée de tous, fatale à beaucoup commençait.

Après quelques lieues sur la Seine, le convoi s'engageait sur le canal du Loing.

Voilà que commençait pour nos colons, la partie la moins désagréable du voyage !

En effet, ces gens qui, pour la plupart, n'étaient jamais sortis de Paris, se retrouvaient en pleine campagne, découvrant le pays à la vitesse de 2 Kms à l'heure, lorsque le halage se faisait à bras d'homme, ou légèrement plus vite, quand des chevaux tractaient le convoi. Et encore, la progression n'était pas continue, en raison du passage des écluses (27 sur les 49 kms, pour arriver

jusqu'à Montargis) et parfois même, de véritables escaliers d'écluses, comme les sept successives, sur le canal de Briare, à Rogny, dans l'Yonne.

Dans les régions traversées, le passage des convois - les premiers surtout - constituaient un évènement et donnait lieu à des fêtes en l'honneur de ces "vaillants colons". La lenteur de la progression permettait aux passagers de participer largement aux festivités, bals et banquets, et de profiter des généreuses libations; si bien que certains "égarés", ne rejoignaient le convoi que le lendemain ou le surlendemain. D'autres attardés ne retrouvèrent jamais le convoi. On parle même d'enfants, oubliés en route, que les gendarmes ramenèrent à leurs parents, beaucoup plus loin dans le voyage.

L'ambiance était gaie, et la communauté immigrante commençait à se souder.

Le vie à bord s'organisait et on améliorait le confort intérieur:

- On augmenta la surface de couchage, et de la sorte, les familles purent se regrouper pour dormir;

- Les femmes s'entraidaient pour se ménager un coin d'intimité. Pour changer de linge, les unes tendaient une couverture, pendant que les autres se dévêtaient derrière ce paravent de fortune. Elles profitaient des arrêts, aux passages des écluses, pour partir en avant du convoi, et faire leur lessive le long du canal. Lorsque le convoi les rejoignait, le linge avait eu le temps de sécher sur les berges.

- Pour améliorer, et varier la nourriture (qui dans l'ensemble, nous l'avons déjà souligné), fût correcte) certains hommes, devançant le convoi par une marche rapide, se livraient à des parties de pêche, en attendant les chalands. D'autres, descendant à terre armés, cherchaient à abattre du gibier. Mais, quelques uns, trouvaient moins pénible d'aller visiter les basses-cours. Il arriva donc, que le braconnier ou le maraudeur regagne son convoi entre deux gendarmes, sous les invectives des victimes. Le capitaine-chef du convoi dû alors exercer sa fonction de juge, et, dans les cas les plus graves, appliqua une sanction sévère: le fautif débarqué, fût ramené à Paris.

Puis, un matin de bonne heure, le convoi débouchait dans la Saône, et accostait à Châlon-sur-Saône, fin de la partie paisible du voyage.

La vie allait s'accélérer brusquement. Le transbordement était immédiat: les passagers quittaient les chalands pour prendre place sur des bateaux à aubes, qui les conduiraient à Lyon en 6 ou 7 heures. Le chaland-porte bagages continuait sa route vers Marseille, tiré par un remorqueur. Les autres chalands faisaient demi-tour, et repartaient vers Paris, pour transporter un nouveau contingent de colons.

Dans l'après-midi, on atteignait Lyon, où, il était prévu de passer la nuit.

Les passagers débarqués, étaient rassemblés sur le quai. Il fallût les loger chez l'habitant, puisque les bateaux n'étaient pas assez grands, pour coucher tout le monde à bord.

Le lendemain, à l'aube, on réembarquait, et la descente du Rhône commençait, dans l'indifférence totale des riverains. La seule exception se situa au niveau du 17ème et dernier convoi, qui embarqua à Lyon une partie de ses effectifs. A cette occasion, quelques festivités eurent lieu. Mais, fêtait-on le départ de valeureux pionniers, ou célébrait-on l'éloignement des responsables des désordres, et le calme retrouvé?

La descente du Rhône s'effectuait à des vitesses variant avec la hauteur des eaux ou les conditions de navigation. Lorsque le voyage se prolongeait, il devenait de plus en plus pénible, en raison du manque de place à bord.

Ainsi, au fil des eaux, nos Parisiens découvraient Givors, Vienne, Pont-Saint-Esprit, Avignon, Tarascon, et, dans les meilleures conditions, atteignaient Arles, à la tombée de la nuit.

A Arles, personne n'était fâché de quitter les bateaux. Chacun récupérait ses bagages, et recevait les instructions pour le lendemain: on gagnerait Marseille par le train !

Ici, comme à Lyon, les voyageurs passeraient leur deuxième nuit de repos chez l'habitant. Mais, à l'indifférence des Lyonnais, succédait l'hostilité des gens d'Arles. Le logement se borna souvent à un couchage sur un peu de paille, au fond d'une remise que l'on ferme à clé, pour être sûr que ces immigrants de sinistre réputation, n'aillent pas commettre quelque mauvais coup. Où sont les fêtes des canaux ?

Le lendemain à l'aube, tout le monde se retrouve au point de rassemblement. On distribue les vivres pour la journée, on attend un long moment que les bagages soient complètement embarqués, en essayant toujours de rester groupés, et on monte dans les wagons. Le train s'ébranle vers Marseille que l'on doit atteindre après 5 à 6 heures de trajet. La plupart des "voyageurs" voient défiler devant eux, quelque chose de tout nouveau : le paysage provençal et méditerranéen.

Arrêtons le train un instant, le temps d'une remarque !

Nous ne pouvons dans cet exposé, entrer dans le détail de tous les incidents qui survinrent au cours de chaque convoi, et qui rendirent pénibles, les voyages. Il faut cependant bien se rendre compte qu'aucun fût exempt de problèmes: que ce soient les hâleurs que les colons durent remplacer, pour continuer leur route; le mauvais temps confinant les gens dans l'exiguïté malsaine et nauséabonde des chalands; les échouages fluviaux par temps de crues, ou les ensablages pendant les basses eaux; l'hostilité des riverains; la mauvaise humeur des em-

ployés; la mauvaise organisation qui fit voyager les émigrants d'Arles à Marseille, en plein hiver, dans des wagons dont les vitres avaient été retirées.

Enfin voici Marseille, ville tant espérée, porte de l'Afrique, et, comme beaucoup le pensent, terme des souffrances. Hélas, ils eurent vite fait de revenir à la réalité !

Sitôt descendus du train, on dirige les Parisiens vers le Grand Lazaret de Marseille. Ce lazaret est un centre de transit, où les passagers venant d'Afrique ou du Levant, purgent leur quarantaine sanitaire. Pour les colons, cet endroit devait servir de lieu d'hébergement, en attendant les conditions favorables à un embarquement et à un départ vers l'Algérie. Cette attente pouvait durer 2 à 3 jours, à cause de l'état de la mer, ou de l'indisponibilité du bateau transporteur.

Mais, que ce temps paraissait long à ces gens, obligés de supporter à nouveau un inconfort, peut-être pire que celui des chalands, dans un logement où sont entassés, pêle-mêle, hommes, femmes et enfants. Pour échapper à cet endroit incommode, les familles en étaient réduites à déambuler indéfiniment dans les rues, sans but, pour finir dans des cafés ou des restaurants, au détriment du pécule, déjà modeste, destiné primitivement à faire face aux premières nécessités algériennes.

Le moment de l'embarquement arrive enfin !

Des transports de toutes sortes, apportaient sur les quais un entassement de meubles, de ballots de linge, de colis de vaisselle. On enfournait tout cela, pêle-mêle, dans les calles du vapeur qui les transporterait en Algérie. Ces bateaux avaient pour noms: l'Albatros, le Cacique, le Labrador, le Magellan, l'Infernale, l'Orénoque, le Montézuma, le Christophe Colomb.

Aucun bulletin d'embarquement n'était prévu. Personne à Marseille, ne se souciait de la manière dont chacun récupérerait son bien, à l'arrivée.

Pendant ce temps, les passagers montaient à bord, s'entassaient dans les entreponts, avec comme souci majeur de chaque famille, de rester groupée.

Les transports, souvent vetustes, quittaient le quai, pour une traversée qui, suivant l'état de la mer, allait durer de 2 à 8 jours. Les traversées agitées prolongeaient le calvaire des passagers, confrontés "à un indescriptible concert de hoquets, de plaintes, et de vomissements" (Maxime Rasteil - le calvaire des colons de 1848)

Par très gros temps, les bateaux ne pouvaient atteindre leur destination, à cause de l'incertitude des mouillages. En pareil cas, ils allaient se mettre à l'abri, dans un endroit plus sûr, et, le beau temps revenu, accostaient à l'endroit prévu.

CHAPITRE VIII : L'Algérie

Après ces épreuves maritimes, voilà nos colons sur ce sol tant espéré. Le rythme ne se ralentissait pas pour autant !

Sans leur laisser le temps que se dissipent les restes de mal de mer, les voici rassemblés par les autorités militaires de tutelle. Après une cérémonie officielle, écho de celle du départ, logés pour la nuit dans des casernes - si l'heure d'arrivée était trop tardive pour continuer - ou jetés immédiatement sur la route - si le débarquement était matinal -, les personnes partaient en avant, alors que les bagages suivraient, en fonction de la disponibilité des moyens de transport.

Un parcours cahotique dans des régions où, le plus souvent, les chemins n'étaient même pas ébauchés, où les cours d'eau devaient être franchis à gué quelque soit le niveau de l'eau - et où, en période de crue, voitures et gens risquaient d'être emportés - où les véhicules s'embourbaient dans les marécages, mettait les nerfs à rude épreuve.

De plus, l'angoisse commençait à poindre devant ce paysage inconnu et hostile, ces taillis d'épineux auxquels on laissait facilement des lambeaux de vêtement, et où l'on s'écorchait en passant. Enfin, l'attitude des indigènes qui, manifestement, fuyaient les nouveaux arrivants, n'avait rien qui puisse rassurer.

Mais, l'espoir du but prochain stimulait la marche et effaçait la fatigue.

LE VILLAGE :

La file de carriole s'arrêtait en un endroit dénudé, où seules se dressaient quelques tentes, et parfois, 2 ou 3 baraques comme celles que l'on trouve dans les cantonnements militaires.

" Une halte dans un poste militaire, avant de continuer vers notre village ", pensaient certains

Mais, à leur grande stupeur, on leur annonçait qu'ils étaient arrivés à destination : Voici leur village ! En fait, il ne leur restait plus qu'à le bâtir !

Alors, beaucoup s'effondraient, submergés par le désespoir et la déception. Avoir supporté tant de choses durant tant de jours, avoir laissé à Paris, aussi peu que ce soit, mais quelque chose, pour se retrouver dans cet endroit désertique, c'en était trop !

Peu de réactions violentes cependant, mais beaucoup de questions : les pères de famille se demandaient dans quel enfer ils avaient entraîné

les leurs; les mères se souciaient pour leurs enfants: il ne ferait pas bon être malade en un tel lieu !

Mais, l'encadrement militaire, et en particulier le Capitaine-Commandant de la colonie, ne laissait pas aux colons le temps de s'apitoyer sur leur sort

La saison était en effet déjà bien avancée (le 1er convoi avait quitté Paris, le 8 Octobre) et il fallait, d'urgence, organiser un embryon de vie pour cette communauté si vulnérable.

Les logements étaient immédiatement attribués: une tente ou une baraque était dévolue aux célibataires. Les familles s'entassaient à 2 ou 3, dans les autres abris.

Les ouvriers et les artisans étaient mis à l'ouvrage, sans retard, pour organiser le village, le plus vite possible: construction de logements individuels, d'une école, d'une église, d'une infirmerie. Ils devaient s'occuper également des travaux d'assainissement et d'adduction d'eau.

Les agriculteurs commencent la mise en culture de quelques hectares de terre, pour donner à la colonie, une nourriture un peu plus variée que les rations militaires qui devaient être distribuées, tant que le besoin s'en ferait sentir.

Une fois terminés ces travaux d'urgence, le village pourrait se structurer plus calmement et plus durablement, sous la conduite de l'officier-commandant, responsable de la colonie agricole.

A/ Les Officiers - Commandants :

Avant de poursuivre l'évocation de ce que fût l'aventure des "quarentehuitards", arrêtons-nous, un instant, sur ces officiers, chargés de l'Administration des colonies agricoles. Leur rôle fût très souvent déterminant, dans le sort des familles et des villages.

Ces officiers, qui devaient prendre en main, la destinée des 25 colonies agricoles, n'avaient subi aucune préparation spéciale pour cette tâche. Ce poste fût pour eux, une affectation ordinaire, et chacun d'eux, vieux capitaine en fin de carrière, ou jeune lieutenant, accomplit sa mission avec son caractère, son intelligence ou son tempérament.

Ainsi, les colons eurent avec eux des officiers comme le capitaine Blanchet, à Mondovi, qui opta pour une discipline ferme mais bienveillante; le Capitaine Besse, à Pontéba, qui, comme beaucoup d'autres, appliqua les règlements militaires à la lettre, menant la colonie comme un corps de troupe.

D'autres villages eurent encore moins de chance. Ainsi, à El-Affroun, dans la Mitidja, un jeune lieutenant s'était "arrogé le droit de cuissage sur les femmes des colons" (cf. J.L. Donnadieu, Historia Spécial N°486/Juin 87)

D'autres communautés purent heureusement recevoir une

aide chaleureuse et efficace d'officiers-directeurs - le Capitaine de Malglaive à Marengo - ou d'officiers, chefs des Bureaux Arabes de la région où s'installait la colonie, qui se montrèrent remarquables : Lapasset à Montenotte et Tenès, Margueritte à Teniet el Had.

A la décharge de ces officiers, il faut avouer que leur mission était difficile. Au manque de préparation pour faire face à leur tâche, il faut ajouter deux autres raisons, qui, cependant, ne peuvent excuser les abus qui furent commis. D'une part, ces officiers avaient été prévenus contre ces colons, qui arrivaient avec une réputation d'agités et d'anarchistes, à cause de leur participation aux journées de Février et de Juin à Paris. D'autre part, les conditions de vie si précaires et la promiscuité, étaient génératrices de disputes, de bagarres, de désordres incessants qu'il fallait réprimer.

B/ Les conditions de vie :

1 - Le logement :

Nous avons vu que les colons avaient trouvé, en arrivant, des logements provisoires, tentes ou baraques. Dans chaque logement, furent installées 2 ou 3 familles, en fonction du nombre d'enfants.

a) Dans les baraques, constituées d'une pièce unique, après que chaque famille eût trouvé sa place, près de la porte ou de la fenêtre - ce qui n'alla pas sans dispute - on tenta de créer un semblant d'intimité, en tendant des couvertures fournies par l'armée en guise de séparations. On pouvait au moins changer de linge à l'abri des regards indiscrets. Cette intimité était d'ailleurs illusoire, puisque ces "cloisons" ne montaient même pas jusqu'au plafond.

b) Dans les tentes, la promiscuité était encore plus étroite. La nuit, chaque famille se regroupait dans un coin de cet immense dortoir, et une fois la place prise, il n'était plus question de bouger :

"On imagina d'aller couper sur les bords de la Seybouse, de longs roseaux creux, qui, utilisés d'une certaine façon, devaient permettre aux enfants, la nuit venue, d'uriner du dedans au dehors des " marabouts", afin d'épargner à la literie, de fâcheuses souillures".

Nous n'ajouterons rien à ce témoignage de colon, cité par Maxime Rasteil.

2 - Les repas :

Pour manger, les familles se mettaient devant leur "logement". Une caisse retournée servait de table, et les enfants étaient assis autour, sur une pierre, une planche, ou une autre caisse.

Dans les assiettes, les subsistances fournies par l'armée :

- * Pain de troupe dur comme une pierre
- * Harricots n'arrivant pas à cuire
- * Riz
- * Viande de boeuf, aussi difficile à cuire que les

harricots.

Pour la boisson, le vin était aigre depuis longtemps, lorsqu'il était distribué.

3 - Les intempéries :

Pour assombrir encore le tableau, les saisons se montrèrent particulièrement inclémentes, en ces années 1848/1849. (Rappelons nous que les arrivées des convois, en Algérie, s'échelonnèrent entre le 27 Octobre 1848 - 1er convoi - et le 31 Mars 1849 - 17^{ème} convoi-)

L'hiver 1848/49 débuta tôt, et fût particulièrement pluvieux. Il fût donc impossible d'entreprendre quoi que ce soit: les terrains à défricher étaient transformés en bourbiers, les "Oueds" débordèrent et les travaux qui auraient pu améliorer les conditions de vie, ne purent être engagés. Les conditions climatiques aggravèrent la situation des familles, puisque, dans l'impossibilité de sortir des tentes, la vie, dans cette exigüité nauséabonde, devint intolérable. Les hommes, contraints à une oisiveté totale, buvaient plus que de raison, et le nombre d'incidents augmenta.

A la sortie de l'hiver, le moral était au plus bas. Heureusement, le printemps de 1849 mit fin à l'inactivité. Dans les villages, où seules des tentes avaient été dressées, on construisit des baraques en planches, qui apparurent comme une amélioration considérable. Et pourtant, chacune devait abriter 5 ou 6 familles, et ne permettait pas une intimité totale. Pour augmenter l'isolation, on prit le parti de boucher les joints des planches avec du papier, et de doubler les cloisons avec des couvertures. Dans d'autres colonies, on construisit de nouvelles baraques, et on commença même des logements en dur. On s'occupa également de l'édification des églises, des lieux de réunion, et de salles de classes; les premiers instituteurs arrivèrent. Dans les champs, les premiers arpents furent défrichés, et on lança les premières cultures communautaires. Dans la vallée du Cheliff, les premiers blés levèrent.

Mais, le printemps fût de courte durée, et brutalement, une chaleur torride et le sirocco s'abattirent sur le pays, faisant monter le thermomètre jusqu'à 48 degrés à l'ombre. La terre se dessécha, se craquela, les cultures dépérissent, anéantissant les premiers travaux agricoles tant espérés, et entrepris souvent au péril de la vie, car les populations indigènes voisines, voyaient d'un mauvais oeil l'installation de ces intrus, et les harcelaient par de petites incursions, qui prenaient le plus souvent pour cible le bétail, mais qui se terminaient aussi, parfois, de manière tragique pour les colons isolés. On fût donc obligé de donner la priorité à la sécurité sur le confort, et on se mit à construire d'abord des fossés ou des murs d'enceinte. Mais, si à l'intérieur des centres, la sécurité fût assez vite assurée, les déplacements restaient dangereux: les convois vers les villes, destinés à aller chercher du ravitaillement ou à évacuer les malades ou les femmes enceintes, tombèrent bien souvent dans des

embuscades.

Il y eût cependant des exceptions: "A Zurich, en 1849, les colons étant abattus par la maladie, ce sont les indigènes qui labourent, ensemencent, font la récolte et battent le grain" cite Xavier Yacono, dans sa thèse sur les Bureaux Arabes. Cette attitude bienveillante des indigènes, est alors à porter au crédit de l'action des Officiers des Bureaux Arabes. Il s'agit ici de Lapasset. On peut également citer le cas de Marengo, où les colons reçoivent à leur arrivée (décembre 1848) 40 chèvres destinées à donner du lait à leurs enfants, 40 hectares de terres préparées pour leurs jardins, et 40 hectares de pâturages; ou celui de Castiglione, où, au mois de Juillet 1849, les colons, exténués par la chaleur, ne peuvent rentrer la récolte qu'avec l'aide des tribus des environs (Jacques Frémeaux - Les Bureaux Arabes dans l'Algérie de la conquête)

4 - Le problème sanitaire :

Les malades étaient si nombreux, que ce problème sanitaire passa au premier plan des préoccupations;

Le paludisme s'abattit sur la plupart des familles, avec les chaleurs du printemps 1849. La quinine, découverte récemment par le Docteur Maillot, fût largement employée. Mais, gratuite jusqu'en 1851, elle devint payante à cette date; et l'emploi en était si important, que l'achat des quantités nécessaires à toute une famille, devint une charge trop lourde pour le maigre budget de la plupart des colons.

Le cholera : Comme si le paludisme ne suffisait pas, le cholera fit son apparition, et provoqua de véritables hécatombes dans une population aussi vulnérable physiquement:

* à Damesme: 49 morts en 3 jours

* à Mondovi: en 14 ou 15 mois, 250 personnes meurent au village, sans compter celles qui décèdent dans les hôpitaux.

On manque de cercueils et de temps, pour enterrer les victimes. Il est fréquent que dans une même famille, 3 ou 4 personnes meurent à quelques jours d'intervalle.

"Dans le département de Constantine, les 2/3 des colons de 1848, ont succombé, sans presque avoir touché la pioche ou la charrue" (Emile Violard : Les villages algériens de 1830 à 1870)

"Des 106 familles de la création du village de Damesme, il n'en est resté qu'une cinquantaine" (Jacqueline Baylé: Quand l'Algérie devenait française)

Les moyens de lutte étaient si dérisoires, que dans certaines colonies, les médecins convoquaient des musiciens, et faisaient danser les malades, en espérant lutter ainsi, contre la "torpeur cholérique".

Aussi, devant une telle adversité, un grand nombre de pères, rassemblant les débris de leur famille, décidèrent de rentrer en France, avant

l'anéantissement complet. Ils signèrent alors, l'Acte de Renonciation à leur concession, avant même que celle-ci leur soit attribuée définitivement.

Et pourtant, en dépit de tout, les autres persévèrent, peinèrent, cumulant parfois le travail sur leur concession avec une activité dans le village.

Des enfants mourraient, mais des enfants naissaient, de nouveaux arrivants vinrent remplacer les morts ou ceux qui étaient partis; beaucoup de ces nouveaux venaient de Franche-Comté. Ainsi naquirent, au total, 42 colonies agricoles.

Les villages se développèrent, les cultures devinrent florissantes, la vie s'organisa: des maisons de pierres s'élevèrent, et après l'école, la mairie ou l'infirmerie, on en vint à penser à la salle des fêtes.

La sécurité s'installa, par la destruction des fauves qui dévastaient les troupeaux, et par les contacts avec la population indigène voisine des centres de colonisation. Ces tribus, le plus souvent de bonne grâce, mais quelques fois de force, durent s'habituer à la présence de ces "Roumis".

Les Officiers-Directeurs firent place à des municipalités, une vie normale s'installa dans ces villages dont beaucoup prirent place parmi les plus prospères d'Algérie.

CHAPITRE IX : Le Bilan

Tel fût donc le calvaire de ces colons de 1848.

Mais, nous ne saurions terminer cette évocation tragique, sans donner quelques chiffres ou quelques indications précises, qui permettront de mieux fixer nos idées, sur ce que furent leurs souffrances.

Du 8 Octobre 1848 au 18 Mars 1849, 17 convois quittèrent Paris, transportant en Algérie, 14.543 adultes et enfants de plus de 2 ans, et 391 enfants de moins de 2 ans.

Il faut ajouter à ce chiffre, les 6.000 personnes qui partirent un peu après, pour créer 12 nouveaux villages.

Le nombre total des "Emigrants des colonies agricoles", s'élève donc à 20.543 adultes.

Sur ces 20.000 personnes, on considère généralement que :

- 10.000 restèrent dans les villages créés,
- 3.000 succombèrent,

- 7.000 abandonnèrent leurs concessions.

Parmi les gens de ce dernier contingent, un certain nombre resta en Algérie, mais, les uns s'employèrent comme ouvriers agricoles dans de grandes exploitations, et les autres, s'installèrent en ville pour devenir employés dans l'administration ou le commerce.

CHAPITRE X : Pouvait-on adoucir leur sort ?

Devant un tel bilan, la question se pose en effet.

Même si l'installation de populations relativement importantes, dans des contrées pratiquement vierges, rendait l'aventure pénible, risquée et hasardeuse, deux choses, au moins, envisagées différemment, auraient peut-être allégé le fardeau des colons :

1 / La réputation qui les avait précédés, en faisaient, dans l'esprit des officiers chargés de les encadrer, des insurgés responsables de la mort de militaires, des forcenés révolutionnaires adeptes de Blanqui, Proudhon, ou Barbès, des anarchistes toujours disposés à troubler l'ordre établi. En conséquence, les officiers-directeurs des Colonies Agricoles les accueillirent avec défiance, hostilité et parfois brutalité, et adoptèrent à leur rencontre, une attitude de gardiens vis à vis de détenus de droit commun. Cette réputation, que personne ne se soucia de faire évoluer, sera tenace, puisque dans l'esprit de beaucoup, l'Algérie fût peuplée par des condamnés, rebut de la société française.

2 / Mais, il aurait fallu d'abord et surtout, que le Gouvernement ait, dans cette affaire, un autre but que d'éloigner de Paris, dans des plus brefs délais, le plus de monde possible, pour conserver ce calme si chèrement acquis, mais si précaire. Souvenons-nous, en effet, que la décision de créer les colonies agricoles fût prise le 19 Septembre 1848, et que les colons du 1er convoi (parti de Paris le 8 Octobre 1848) arrivaient à Arzew le 27 Octobre.

Rien ne pouvait être sérieusement organisé en si peu de temps.

Comme il est dans de telles conditions, pouvait-on éviter la défaillance de l'administration dans la préparation des centres de colonisation? Administration par ailleurs aux prises avec une conquête encore inachevée.

Cette carence entraîna les conditions de vie si pénibles, dont nous venons de parler.

Pour illustrer cet état de choses, je voudrais vous citer deux fragments de lettres :

- Une correspondance datée de fin décembre 1848, entre le Ministre de la Guerre (Lamoricière) et le Prefet d'Alger :

Monsieur le Directeur des Affaires Civiles,

J'insiste vivement auprès de vous, pour que tous les travaux prévus, soient exécutés dans les plus brefs délais, afin que nous n'assistions pas au renouvellement de ces scènes lamentables de colons arrivant pleins d'espoir et ne trouvant que le désert de broussailles et de mauvais baraquements, puis s'en retournant ulcérés en France".

- Une lettre parue dans la revue d'Alger "Turco-revue" en
Fevrier 1904 :

" La colonisation de l'Algérie, tout le monde le sait, remonte à 1848. Pourtant ce n'était pas pour faire de la colonisation que les premiers colons sont partis de France. Les bourgeois qui étaient au pouvoir, trouvant que la fusillade des grands boulevards n'était pas assez complète, imaginèrent ce moyen de se débarrasser d'un excès de population . . .

En sortant de Paris, les premiers colons sont venus habiter sous des tentes, dans un pays nu et stérile. Tous les deux jours, la ration militaire était distribuée aux malheureux extradés pour les besoins desquels rien n'avait été préparé. Si les chefs militaires d'alors n'eussent pas été des patriotes, des hommes de coeur pour lesquels la France et l'humanité passaient avant la dynastie, l'Algérie, qui était déjà le bagne, eût été le tombeau pour tous ces malheureux exilés. . . "

P-E. CORNU

Cultivateur colon, parti de Paris par
le canal Saint-Martin le 14 Novembre 1848
arrivé le 16 décembre au matin à Bône

CONCLUSION

Mais, l'Histoire ne se réécrit pas, et celle-ci fût jalonnée de sueur, de larmes et de sang

Et pour nous, qui pour la plupart, avons eu la chance de pouvoir contempler, avant son anéantissement, le magnifique résultat de toutes ces peines, alors que nous pouvions encore traverser les villages qui naquirent à ce moment là, il m'a paru que notre responsabilité serait immense et notre silence impardonnable, si personne ne rendait à ces malheureux l'hommage qu'ils méritent, et ne leur apportait le témoignage de notre gratitude.

je vous remercie.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- BAYLE Jacqueline : Quand l'Algérie devenait française -
Ed.Fayard,1981
- BEAUCE Vivant : Journal d'un Colon,Voyage Novembre-Décembre
1848 - L'Illustration,Mars 1857
- BERTAUD Jules : 1848 et la Seconde République -Ed Fayard,
1937
- EMMERIT Marcel : Les Saint-Simoniens en Algérie ,Ed Les
belles Lettres,1941
- FREMEAUX Jacques : Les Bureaux Arabes dans l'Algérie de la
conquête - Ed Denoël, 1993
- HESS Jean : La vérité sur l'Algérie- Lib Univers. Paris
- LANDMANN Abbé : Appel à la France pour la Colonisation en
Algérie- Lecoffre & Cie - Janvier 1848
- MUSEE D'HISTOIRE de MARSEILLE: Vivre en Quarantaine, 1987
- RASTEIL Maxime : Le Calvaire des colons de 1848 - Ed. Fi-
guière,1930
- VIOLARD Emile : Les Villages algériens de 1830 à 1870
- YACONO Xavier : Les Bureaux Arabes et l'évolution des genres
de vie indigènes dans l'Ouest du Tell algé-
rois - Ed.Larose,1953
- : La colonisation des plaines du Chéelif(de
Lavigerie au confluent de la Mina)I.2,Chap.
2 - Imp.Imbert 1956

Alain LARDILLIER

LISTE DES COLONIES AGRICOLES FONDEES EN ALGERIE

Le chiffre () indique le N° du convoi

ALGEROIS :

- Tefeschoun (4)
- Castiglione (4)
- Novi (12)
- Zurich (13)
- Marengo (12)
- El Affroun (4)
- Bou Roumi ()
- Lodi (8)
- Damiette (8)
- La Ferme (9)
- Pontéba (9)
- Montenotte (9)

N.B : Aïn Sultan, qui prend place parmi les 42 "colonies agricoles" a été fondé en 1851

ORANIE :

- | | |
|---------------------|----------------------------------|
| - Valmy | - Arcole |
| - Assi Aneur | - Assi ben Féréah |
| - Assi ben Okba | - Assi bou Nif |
| - Saint Louis (7) | - Fleurus (6) |
| - Mangin | - Saint Cloud (1) |
| - Saint Leu (2) | - Damesme |
| - Kléber | - Mefessour (Renan) |
| - Aboukir (15) | - Rivoli (3) |
| - Tounin | - Aïn Nouisy (Noisy les Bains) |
| - Aïn Tédélès | - Souk el Mittou (Bellevue) |
| - Karouba | |

.../.....

CONSTANTINOIS :

- Gastonville (5)
- Robertville (5)
- Jemmapes (10)
- Mondovi (11)
- Barral (11)
- Héliopolis (14 & 17)
- Millesimo (16)
- Petit (16)