

Zeitschrift: Itinera : Beiheft zur Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte = supplément de la Revue suisse d'histoire = supplemento della Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 22 (1999)

Artikel: Des centres, des nœuds au des noyaux? : Villes et voyages à la fin de l'Ancien Régime

Autor: Radeff, Anne

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1078048>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DES CENTRES, DES NŒUDS OU DES NOYAUX?

VILLES ET VOYAGES À LA FIN DE L'ANCIEN RÉGIME¹

ANNE RADEFF

1. Villes et mobilités européennes

Au 19^e siècle, l'urbanisation galopante est souvent due à l'arrivée en ville de milliers de migrants d'origine paysanne. En Suisse, comme l'a noté François Walter, la « croissance urbaine a eu lieu de manière accélérée durant la seconde moitié du 19^e siècle », alors que le rythme de progression ralentit au 20^e². Cet exode rural vers les villes n'est pas un phénomène totalement nouveau : sous l'Ancien Régime déjà, des villes attirent des milliers de migrants. Le démographe Jean-Pierre Poussou a repris un terme créé par le géographe J.-P. Larivière, celui de *bassin migratoire*³, pour désigner les territoires soumis à cette attraction urbaine. « La population des villes aurait décliné, sans doute nettement, sans les immigrants. » Ces nouveaux venus ne restent pas toujours : « tout autant que la migration, la ville est caractérisée par une hypermobilité des populations qui y séjournent plus ou moins longuement »⁴. Mouroirs et passoires, les villes sont donc, pour nombre d'historiens, au cœur des

¹ Ce texte est en partie extrait du livre que je prépare sur les mobilités spatiales, dans le cadre d'un subsidé ATHENA du Fonds national suisse de la recherche scientifique : RADEFF, Anne : *Mobile immobilité : évolution des sociétés d'Ancien Régime finissantes* (titre provisoire). Les notions de centres, de nœuds et - surtout - de noyaux sont développées par NICOLAS, Georges : «Nodalité», dans STENE, Erato : *Fiches épistémologiques de la géographie* établies avec FERRIER, Jean-Paul et HUBERT, Jean-Paul, à paraître. Je remercie Jon Mathieu, qui a lu ce texte de manière attentive et critique.

² WALTER, François : *La Suisse urbaine. 1750-1950*, Carouge-Genève 1994, p. 37.

³ POUSSOU, Jean-Pierre : « Les migrations internes en France et les échanges migratoires avec les pays voisins du 16^e au début du 20^e siècle », *Les migrations internes et à moyenne distance en Europe, 1500-1900*, vol. 1, Antonio Eiras ROEL et Ofelia CASTELAO éds, Santiago 1994, p. 213; LARIVIÈRE, Jean-Pierre : *La population du Limousin*, Lille 1974, p. 598-607 sur la notion de «bassin démographique» urbain.

⁴ POUSSOU, Jean-Pierre : «Migrations et mobilité en France à l'Époque moderne», *Les mouvements migratoires dans l'occident moderne*, Paris 1994, p. 56.

mobilités⁵. « Les migrations internes existent d'abord en fonction des villes, qu'elles soient immigrations ou émigrations »⁶. En France, cette mobilité urbaine s'opposerait aux sédentarités des paysans des plaines. « A une France rurale massivement sédentaire s'opposait une France urbaine extrêmement mobile »⁷. Les montagnards, à la différence des paysans de plaine, se déplacent beaucoup.

« Le rôle moteur des villes dans les migrations » a été représenté par Jacques Dupâquier en un schéma saisissant ; la ville y est figurée par un grand cercle central, autour duquel gravitent quelques villages. « Les déplacements de la campagne vers les villes ont une tout autre ampleur que les migrations strictement rurales, du moins si l'on fait abstraction du « bruitage » que constituait la micro-mobilité campagnarde ». Comme Jean-Pierre Poussou, Jacques Dupâquier note la « dissymétrie très accusée des échanges migratoires entre la ville et la campagne, bien qu'ils ne soient pas de sens unique : en gros la ville accueille deux fois plus de ruraux qu'elle ne renvoie d'habitants (souvent les mêmes) vers la campagne »⁸. L'ouverture de la ville se fait surtout vers les autres villes et l'étranger. Les citadins ne sont cependant pas de grands voyageurs. « L'espace familial des citadins est généralement plus réduit que celui des ruraux : ayant tout sous la main, ils n'ont pas de motif de se déplacer »⁹.

Les sources privilégiées par les démographes - registres de mariages, de baptêmes ou de décès - les amènent à s'intéresser plus particulièrement aux mobilités impliquant un changement durable de résidence¹⁰. Ce n'est pas le cas des migrants temporaires ou saisonniers, qui regagnent régulièrement leurs foyers. Eux aussi cependant semblent se diriger avec prédilection vers les grandes villes. Dans l'Europe des années

⁵ Une synthèse récente : GRESSET, Maurice : « Autour de la mobilité : quelques acquis récents de l'historiographie urbaine », *Mémoires de la Société pour l'histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands*, vol. 53, 1996, p. 9-26.

⁶ POUSSOU, « Les migrations internes », p. 212.

⁷ POUSSOU, « Migrations et mobilité », p. 32.

⁸ DUPÂQUIER, Jacques : « Macro-migrations en Europe (16^e - 18^e siècles) », *Le migrazioni in Europa secc. XIII-XVIII*, Simonetta CAVACIOCCHI éd., Florence 1994, p. 80-81.

⁹ DUPÂQUIER, Jacques : « Mobilité géographique et mobilité sociale », *Les migrations internes*, p. 5.

¹⁰ Ce n'est pas toujours le cas : PERRENOUD, Alfred : *La population de Genève du 16^e au début du 19^e siècle. Etude démographique*, t. 1, *Structures et mouvements*, Genève 1979, p. 325-349 s'est par exemple intéressé à la population temporaire de Genève.

1800, des dizaines de milliers de personnes se déplacent chaque année vers une demi-douzaine de zones d'attraction¹¹. Une métropole d'importance européenne se trouve au cœur de certaines de ces *pull areas* : Londres au sud-est de l'Angleterre, Paris dans le bassin parisien, Madrid en Castille, Rome en Italie centrale. D'autres zones d'attraction abritent des villes nombreuses, mais de moindre importance. C'est le cas de la plaine du Pô et des littoraux : côtes de la mer du Nord d'une part, Catalogne, Languedoc et Provence de l'autre.

Les migrants temporaires ne se rendent cependant pas tous au cœur des villes. Beaucoup restent en périphérie, comme les « légions de paysans » (plus de 30'000 chaque année) qui se rendent dans les vastes latifundia des environs de Rome pour y faire les moissons¹². Les mobilités sont donc souvent périurbaines. Elles peuvent aussi se faire de village en village, comme le montrera cet article, voire vers des lieux isolés : pendant l'été, des pâtres valaisans quittent par exemple leurs hameaux pour se rendre bien loin des villes, au sommet des alpages piémontais¹³. A la fin de l'Ancien Régime et au début du 19^e siècle, le rôle joué par les villes dans les mobilités européennes (permanentes ou temporaires) est donc considérable mais peut-être surestimé.

2. Le « modèle urbain des mobilités » à l'épreuve de sources suisses

Des sources suisses permettent d'affiner la critique de ce que j'appellerai le « modèle urbain des mobilités ». Les préfets de la République helvétique (1798-1803) ont en effet rempli des tabelles notant le passage en Suisse de milliers d'étrangers voyageant individuellement ou en petits groupes (sans compter les troupes armées)¹⁴. Cette époque est exceptionnelle pour la Suisse, qui est alors le théâtre d'affrontements militaires résultant d'un conflit européen. La guerre rend les communications hasardeuses et plusieurs des débouchés habituels, à

¹¹ LUCASSEN, Jan : *Migrant labour in Europe 1600-1900. The drift to the North Sea*, Londres 1987, p. 108-113; CHÂTELAIN, Abel : *Les Migrations temporaires en France de 1800 à 1914*, Lille 1976; Archives nationales (Paris, abrégé : AN), F/20/434-435, 1811-1812.

¹² AN, F/20/435, Rome, 7.1.1813.

¹³ AN, F/20/435, Simplon, 3.4.1812.

¹⁴ Archives fédérales (Berne, abrégé : AF), B 1750 a-d, 1798-1802.

commencer par l'Angleterre, sont fermés ou difficiles d'accès¹⁵. Les mobilités ne sont pas pour autant fondamentalement différentes de celles de l'Ancien Régime. Les traditions migratoires se transmettent de père en fils et les voyageurs ne renoncent pas à quitter leurs foyers à cause des guerres. Tout au plus changent-il d'itinéraires, pour éviter les champs de bataille¹⁶. Cette mobilité s'inscrit dans une économie globale qui concerne la quasi-totalité des personnes vivant en Suisse et en Europe à la fin de l'Ancien Régime : pour subsister et, dans certains cas, s'enrichir, les citadins et les ruraux doivent échanger, et donc circuler¹⁷.

Les listes établies sous l'Helvétique contiennent les noms et les prénoms des personnes entrées dans chaque canton, la date de leur passage, leur métier, leur lieu d'origine et leur destination. Au vu des professions des voyageurs, ce sont les migrants temporaires ou saisonniers de sexe masculin qui l'emportent largement : commerçants de toutes catégories d'une part, ouvriers ambulants de l'autre. On rencontre aussi des fabricants se rendant aux grandes foires ou visitant leur clientèle, des compagnons et des artisans, quelques touristes ou curistes, des personnes voyageant pour des affaires de famille (successions, mariages), des militaires en rupture de ban. Les contrebandiers, comme les gens qui errent sur les routes à longueur d'année (vagabonds, formant parfois des bandes de voleurs) évitent les passages surveillés, ce qui est relativement aisé si l'on n'emprunte pas les routes carrossables. Les femmes ne sont guère surveillées et leurs déplacements sont nettement sous-estimés¹⁸. Pour ne pas dépasser les limites de place imparties aux auteurs de cet ouvrage, je prendrai l'exemple des personnes entrant dans le canton du Léman (canton de Vaud actuel) en 1799 : c'est alors que les données sont

¹⁵ *Actensammlung aus der Zeit der helvetischen Republik* (1798-1803), vol. 15, Alfred RUFER éd., *Des Gesamtwerkes der kulturhistorischen Serie*, vol. 5, Fribourg 1964, p.447-453.

¹⁶ C'est ce que fait avec brio l'horloger Louis Courvoisier : COURVOISIER, Jean : «Les voyages du Chaux-de-Fonnier Louis Courvoisier en Italie du nord vers 1800», *Musée neuchâtelois* 1992, p. 57-81.

¹⁷ RADEFF, Anne : *Du café dans le chaudron. Economie globale d'Ancien Régime (Suisse occidentale, Franche-Comté, Savoie)*, Lausanne 1996, p. 409-424.

¹⁸ J'ai évoqué le cas des femmes et des enfants en voyage dans RADEFF, Anne : « De Gênes à Amsterdam. Voyage et consommation à l'époque de la République helvétique », *Histoire de la société de consommation. Marchés, culture et identités (15^e - 20^e siècles)*, Jakob TANNER, Béatrice VEYRASSAT, Jon MATHIEU, Hannes SIEGRIST et Regina WECKER éd., Zurich 1998, p. 94-96.

les plus complètes et les plus homogènes. En 1798, plusieurs sous-préfets peinent à remplir des questionnaires qui ne sont pas encore normalisés ; dès 1800, ils sont nombreux à renoncer à ce travail fastidieux.

Depuis des siècles, le canton est parcouru par des milliers de gens, Vaudois et étrangers. On peut commencer à mesurer l'ampleur de ces circulations au 18^e siècle. En 1764, 12% des Vaudois de sexe masculin âgés 16 à 60 ans quittent le pays. Pourtant, « le seul bailliage vaudois qui se soit dépeuplé entre 1754 et 1764 est celui du Gessenay »¹⁹. Ce bilan positif n'est pas uniquement dû à l'accroissement naturel de la population, mais aussi à l'installation de nombreux étrangers et au retour des émigrés. Comme le canton compte environ 145'000 habitants vers 1800²⁰, plusieurs milliers d'hommes ont quitté le pays, sans compter les femmes et les enfants.

Les étrangers qui franchissent les frontières pour séjourner temporairement ou durablement dans le pays sont au moins aussi nombreux. Il est impossible de connaître exactement leur nombre. Un millier sont recensés par le préfet du Léman en 1799. Il y en a certainement plus. D'une part, les sous-préfets ont souvent répondu de manière approximative, parfois même pas du tout, aux injonctions de leur supérieur. D'autre part, les tabelles n'enregistrent qu'un moment d'un phénomène qui dure plusieurs décennies. Un exemple le montre : le petit port de Cudrefin, sur la rive droite du lac de Neuchâtel, abrite un peu plus de 500 habitants en 1798²¹. Une liasse « contenant les états des hommes sortis du pays » indique, année après année, combien d'adultes ont quitté leurs foyers²². Prenons l'exemple de 1777, la dernière année conservée : une trentaine de Cudrefinois sont alors absents. Pourtant, aucun d'entre eux n'est parti en 1777 : les départs s'étalent sur plusieurs décennies et sept sont même antérieurs à 1750. Les mobilités globales sont donc très supérieures à celles que l'on observe sur une seule année. Elles s'inscrivent sur une longue période et les registres des passeports visés

¹⁹ HUBLER, Lucienne : « Emigration civile et émigration militaire à travers le recensement bernois de 1764 », *Gente ferocissima. Mercenariat et société en Suisse (XVe - XIXe siècle)*, Norbert FURRER, Lucienne HUBLER, Marianne STUBENVOLL et Danièle TOSATO-RIGO éds, Lausanne/Zurich 1997, p. 234-236 et 252.

²⁰ SCHLUCHTER, André : *Die Bevölkerung der Schweiz um 1800*, Berne 1988, p. 45.

²¹ 530 exactement : AMOOS, Anne-Marie : « Le recensement vaudois de mai 1798 », *Revue historique vaudoise* 1981, p. 85.

²² Archives cantonales vaudoises, Bic 21, 1743-1777; la liasse concerne tout le bailliage d'Avenches.

sous l'Helvétique n'en enregistrent qu'une partie, en donnant plus de relief aux migrants temporaires ou saisonniers qu'aux personnes ayant durablement quitté leurs foyers.

Ces voyageurs sont originaires de plusieurs dizaines de lieux différents, souvent très difficiles, voire impossibles à localiser. Afin d'éviter l'éparpillement, je me concentrerai sur les lieux les plus fréquemment cités, en prenant un seuil numérique assez bas pour ne pas limiter le point de vue : je retiendrai les lieux cités plus de trois fois. Les données reflètent le nombre des voyages plutôt que le nombre des voyageurs : une même personne peut en effet passer plus d'une fois en une année.

L'analyse des lieux d'origine montrera que les citadins sont nombreux sur les routes (point 2.1). Quant aux destinations, elles ne sont pas toujours urbaines ; les lieux les plus peuplés ou les plus proches ne sont pas ceux qui attirent le plus de monde (point 2.2). L'étroite interaction liant les villes aux villages et la plaine aux montagnes sera résumée à l'aide d'un tableau (point 2.3). Ces constatations sont généralisables à l'échelle européenne et extra-européenne (point 3). Enfin, nous verrons que le modèle de la centralité n'est pas approprié et qu'il faut lui préférer d'autres théories, plus proches des données : pour les voyageurs des années 1800, les villes sont plutôt des nœuds ou des noyaux que des centres (point 4).

Citadins en voyage

Le canton du Léman est plus industrialisé qu'on ne le pense généralement, surtout dans le Jura où prolifèrent les petites forges ainsi que les ateliers à domicile des boisseliers, des tailleurs et polisseurs de pierres fines et des horlogers. Ces activités de type extensif ne nécessitent guère de main-d'œuvre étrangère²³. En revanche, des centaines de migrants saisonniers viennent labourer, faucher, moissonner ou vendanger, à une époque où les machines agricoles sont encore rudimentaires²⁴. Plus de la moitié des

²³ PELET, Paul-Louis : «L'économie vaudoise à la fin de l'Ancien Régime, ou la prospérité sans manufactures» et RADEFF, Anne : «Circulations transfrontalières», *De l'ours à la cocarde : régime bernois et Révolution en Pays de Vaud (1536-1798)*, François FLOUCK, Patrick-R. MONBARON, Marianne STUBENVOLL et DANIELE TOSATO-RIGO eds, Lausanne 1998, p. 163-189.

²⁴ L'outillage se modernise au cours du 19^e siècle, mais la motorisation de l'agriculture ne s'effectue qu'au 20^e : WALTER, François : *Les campagnes fribourgeoises à l'âge des révolutions (1798-1856). Aspects économiques et sociaux*, Fribourg 1983, p. 219

voyageurs sont des montagnards²⁵. Cette position dominante est peu étonnante : le canton est enserré entre le Haut Jura à l'ouest et les Alpes au sud et à l'est. Le seul débouché de plaine important est, au nord-est, le Moyen Pays suisse ; or, les gens venus de Suisse ne font pas viser leur passeport.

L'importance relative des voyageurs citadins est difficile à estimer. On voit apparaître, à côté de villes dont le statut urbain est indiscutable, de petits bourgs de moins de 5'000 habitants, parfois même moins de 2'000. En Savoie par exemple, Sallanches (1'500 habitants) et Beaufort (3'800) sont cités six fois pour le premier, quatre pour le second ; leur population est relativement faible et spatialement dispersée ; ces bourgs dépourvus d'exonération de taille ont un statut proche de celui des villages²⁶. Je limiterai donc mon analyse aux lieux ayant un statut urbain attesté et abritant plus de 5'000 habitants vers 1800. J'y ajoute Neuchâtel : malgré sa petite taille, cette ville joue un rôle important. Les voyageurs venant des 10 villes retenues dans le tableau 1 ne sont cependant pas tous des citadins : certains peuvent être originaires du territoire environnant plutôt que des centres urbains. C'est très probablement le cas des ressortissants d'Aoste, de Parme et, surtout, d'Ivrée, d'où viennent 18 chaudronniers. En revanche, les Neuchâtelois sont bien originaires de la ville plutôt que de la Principauté en général : les gens venus du Locle, de La Brévine ou d'autres villages sont en effet désignés comme tels²⁷.

Ces citadins représentent le quart de l'effectif. Cette proportion semble modeste ; pourtant, ils sont surreprésentés par rapport au poids démographique réel des villes. La population urbaine est en effet nettement minoritaire dans l'Europe des années 1800 : les villes de plus de 5'000 habitants abritent entre 7% et 14% du total ; si l'on y ajoute celles de plus de 2'000 habitants, les proportions vont de 9 à 20%, nettement moins donc que les 25% de citadins qui entrent dans le canton²⁸. Il y a

ss.; NICOLAS-OBADIA, Georges : *Atlas statistique agricole vaudois*, Lausanne 1974, p. 167 ss.

²⁵ RADEFF, Anne : «Montagnes, plat pays et «remues d'hommes», in Thomas Busset et Jon Mathieu (Hrsg.), *Mobilité spatiale et frontières. Räumliche Mobilität und Grenzen*, Zürich 1998 (Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/ Geschichte der Alpen 1998/3).

²⁶ NICOLAS, Jean : *La Savoie au 18e siècle. Noblesse et bourgeoisie*, vol. 2, *Inflexions au siècle des Lumières*, Paris 1978, p. 1174.

²⁷ RADEFF, Anne : «Montagnes», tableau 2.

²⁸ Les estimations sont très différentes suivant les auteurs : 17.5% (13.8% si l'on se limite aux villes de plus de 5'000 habitants) pour BAIROCH, Paul, BATOU, Jean, CHÈVRE,

donc proportionnellement beaucoup de citadins sur les routes à la fin du 18^e siècle, contrairement à ce qu'affirmait Jacques Dupâquier sur l'« espace familial réduit » des habitants des villes. En fait, ce sont les paysans des plaines qui sont les moins nombreux à voyager. Cette sédentarité rurale, d'autant plus remarquable qu'elle concerne la majorité de la population, a frappé les démographes français qui ont parlé d'un « modèle de sédentarité d'Ancien Régime »²⁹.

Le nombre de citadins n'est pas directement fonction de la population des villes d'origine ni de leur distance au canton du Léman. Dans un rayon de 150 kilomètres, la Franche-Comté et la Bourgogne sont sous-représentées : Besançon et Dijon sont absentes du tableau 1. Les voyageurs viennent majoritairement de Genève et de Neuchâtel, mais aussi de villes plus lointaines comme Lyon, Gênes, Paris ou Stuttgart. Le canton attire des ressortissants de régions francophones, mais aussi italophones ou germanophones : les frontières linguistiques sont aisément franchies.

Les personnes exerçant des métiers très spécialisés (maçons, vanniers, rémouleurs, vitriers, sans doute aussi chaudronniers) sont des montagnards. Les citadins sont plus polyvalents, avec une seule spécialisation, celle des horlogers et des artisans genevois de la Fabrique (faiseurs de ressorts, graveurs, monteurs de boîtes). Mais ces métiers ne sont pas spécifiquement urbains : les horlogers sont aussi très nombreux à quitter les villages des montagnes neuchâteloises.

Aller vers les villes

Les voyageurs entrant dans le canton du Léman sont donc majoritairement originaires de villages, mais les citadins sont surreprésentés. Qu'en est-il des lieux de destinations ? L'attraction urbaine est-elle déterminante ?

Pierre : *La population des villes européennes. Banque de données et analyse sommaire des résultats, 800-1850*, Genève 1988, p. 255 (Europe sans la Russie) ; 9% (villes de plus de 2'000 habitants) pour SCHLUCHTER : *Die Bevölkerung*, p. 76 ; 12% pour HEAD, Anne-Lise : « Contrastes ruraux et urbains en Suisse de 1600 au début du 19^e siècle : la croissance démographique des villes et des campagnes et ses variables », *Mélanges d'histoire économique offerts au professeur Anne-Marie Piuz*, Liliane MOTTU-WEBER et Dominique ZUMKELLER éd., Genève 1989, p. 136, avec une définition plus large du fait urbain (p. 127). Head et Schluchter sont beaucoup plus précis que Bairoch, mais traitent de la Suisse, où l'on ne trouve pas de métropole comparable à Londres ou Paris.

²⁹ Modèle nuancé à l'échelle européenne par PERRENOUD, Alfred : « L'incidence de la migration sur la dynamique et les comportements démographiques », *Les migrations internes*, p. 483-486 ; à l'échelle française, par POUSSOU, « Les migrations internes », p. 217.

Pour répondre à cette question, je prendrai en considération tous les lieux considérés comme des villes ou des bourgs et jouissant des privilèges qui leur sont dévolus³⁰. Il peut s'agir de métropoles ou de tout petits bourgs comptant moins de 2'000, voire moins de 1'000 habitants. Le tableau 2 les recense tous, de Paris, avec ses 550'000 habitants, à La Sarraz, mille fois plus petite.

Tous les voyageurs ne vont pas vers des villes : 59% des lieux de destination (concernant 66% des voyages) sont urbains ; la proportion tombe à 22% (38% des voyages) si l'on ne retient, comme dans le cas précédemment étudié (tableau 1), que les villes de 5'000 habitants et plus, ainsi que Neuchâtel. Ces proportions sont, à nouveau, plus importantes que le poids démographique réel des villes : alors qu'elles représentent, nous l'avons vu, 9 à 20 % du total de la population, elles attirent plus de la moitié des voyageurs. Les destinations urbaines sont donc surreprésentées. Mais ces « villes » sont majoritairement des petites localités de moins de 5'000, souvent même de moins de 2'000 habitants (tableau 2 : 10 villes ont 5'000 habitants ou plus, 8 de 2 à 5'000, 11 moins de 2'000). Par ailleurs, près de la moitié des lieux de destination (un tiers des voyages) sont ruraux. Dans un canton aux riches campagnes comme celui du Léman, les mobilités ne sont pas seulement déterminées par la présence de villes et certains villages exercent une forte attraction. Les migrants se rendant dans des paroisses rurales sont des laboureurs ou des charbonniers, mais aussi des artisans ambulants (vanniers, chaudronniers, maçons). Des agriculteurs franc-comtois, par exemple, viennent de la haute vallée du Doubs. Ils franchissent les frontières de mai à octobre pour se rendre dans des villages du Jura et du pied du Jura vaudois. Quelques-uns, plus rares, vont vers des villes (Lausanne, Morges, Cossonay). Les artisans du textile (tailleurs, teinturiers, tisserands, culottiers) vont vers des villes. Les commerçants, même lorsqu'il s'agit de petits marchands ambulants, privilégient aussi les destinations urbaines, mais plusieurs ne doivent pas manquer de faire halte dans les villages et les hameaux qu'ils traversent. Les horlogers et les artisans de la Fabrique se rendent surtout à Genève. L'attraction exercée par les lieux de destination ne dépend pas du nombre de leurs habitants ni de leur proximité (par rapport aux lieux d'origine). Certes, les villes vaudoises les plus peuplées, Lausanne, Vevey et Yverdon, attirent beaucoup de monde ; mais le petit village de Concise, sur les rives du lac de Neuchâtel, précède Vevey, et celui de Ballaigue, sur

³⁰ Sur le statut urbain des villes et des bourgs vaudois : RADEFF, Anne : «Des villes sujettes», *De l'ours*, p. 281-309.

la route vers le col de Jougne, vient avant Berne. A part Lyon, Paris et Amsterdam, les métropoles sont absentes.

Cheminer de village en village

L'attraction des grandes villes est donc loin d'être dominante. Les voyageurs vont souvent dans de petits bourgs ou dans des villages. Plus encore : si, dans un troisième temps, on compare les lieux d'origine et ceux de destination, on s'aperçoit que les mobilités de village à village sont considérables. C'est ce que montre le tableau 3 : les lieux de départ (Mouthe, Genève,...) sont cités en colonne, les destinations (Neuchâtel, Morges, ...) en ligne. Le nombre de voyages, qui est de plusieurs centaines lorsque l'on étudie séparément les lieux d'origine puis les lieux de destination, décroît fortement ici (une centaine, en se limitant aux itinéraires cités plus de trois fois). Les voyageurs recensés en 1799 sont en effet très individualistes ; les groupes de plus de quatre personnes sont rares et des gens originaires du même endroit et qui font route ensemble ont coutume de se séparer en Suisse (ils ont donc des destinations différentes).

L'attraction entre les villages est importante : les itinéraires les plus nombreux sont ceux des laboureurs Haut-Jurassiens, originaires de Mouthe, qui descendent vers des villages du pied du Jura vaudois, Grancy et L'Isle. Les chaudronniers d'Ivrée, les maçons de Dunovalensia³¹, les charbonniers de Schieranco et les potiers d'étain du Val d'Ivedro vont vers de petites villes éloignées d'au moins 200 kilomètres. Pour ce faire, ils ont parfois traversé sans s'y arrêter durablement des villes plus importantes. Les rémouleurs et les marchands d'Habère³², en Savoie, ont aussi passé par plusieurs villes savoyardes et vaudoises pour atteindre le village de Concise, à une centaine de kilomètres. Les ressortissants des villages jurassiens de Sarrageois et de La Chaux Neuve sont majoritairement des commerçants qui descendent vers de petites villes vaudoises sises sur les rives du Léman. Les villageois sont donc très nombreux à se rendre dans d'autres villages ou de petites villes, en

³¹ Je n'ai pas réussi à localiser ce lieu avec précision. Il est très probablement situé dans les Alpes piémontaises.

³² La source ne précise pas s'il s'agit d'Habère-Poche ou d'Habère-Lullin, qui forment une seule paroisse jusqu'en 1841 : *Histoire des communes savoyardes* (département de Haute-Savoie), Henri BAUD, Jean-Yves MARIOTTE *et al.* eds, Roanne 1980, vol. 1, *Haute-Savoie, le Chablais*, p. 275. Ce livre ne donne pas la population de ces deux villages vers 1800.

parcourant parfois de longues distances. Quant aux citadins recensés dans le tableau 3, ils sont tous originaires de Genève. Les horlogers et les négociants de cette grande ville (à l'échelle suisse) sont nombreux à la quitter pour se rendre dans de plus petites. Ils préfèrent Neuchâtel et Yverdon à Lausanne, pourtant plus proche et plus peuplée.

L'importance des mobilités ne dépend donc pas directement de la taille (population) ou du statut (urbain ou rural) des lieux d'origine ou de destination. La distance kilométrique ne joue pas non plus un rôle explicatif. Des voyages de quelques dizaines de kilomètres, réalisables en un jour, comme ceux de Mouthe à Grancy ou L'Isle, coexistent avec de longs périples : ceux effectués par les Genevois et les Savoyards (2 à 3 jours) et, plus encore, par les Piémontais (au moins une semaine). Certes, les trajets d'une journée (une cinquantaine, en prenant tous les Franc-Comtois) sont plus nombreux que ceux nécessitant 2 à 3 jours (25) ou une semaine (une vingtaine), mais il n'y a pas de relation linéaire entre le nombre des déplacements et la distance parcourue. Des logiques multiples jouent un rôle essentiel : traditions locales et familiales ; statut politique, religieux et culturel des lieux de départ et d'arrivée ; fonctions commerciales, souvent rurales³³ ; facilités de trafic, avec en particulier le rôle joué par les voies d'eau comme le Rhin.

3. *Au-delà des mers*

Ces conclusions ne concernent pas uniquement le canton du Léman. Les commerçants qui traversent la ville de Bâle en 1799 sont souvent des citadins, mais ils ne viennent pas tous des plus grandes villes (ni d'ailleurs des plus petites), ni enfin des plus proches. Leurs lieux de destination sont nettement plus urbains que ceux des voyageurs qui entrent dans le canton du Léman, mais il n'y a pas de lien de dépendance entre, d'une part, la taille des villes et leur distance kilométrique à Bâle, d'autre part leur pouvoir d'attraction. De même, les dizaines de Neuchâtelois qui quittent leur Principauté à la même époque vont surtout vers des villes, parfois très importantes, mais sans privilégier les plus peuplées ou les plus proches³⁴.

D'autres historiens confirment ces constatations. Les migrations alpines sont particulièrement bien connues. Laurence Fontaine, spécialiste de l'histoire du colportage, a contesté le fait de considérer la distance

³³ RADEFF, *Du café*, p. 370-377.

³⁴ Archives d'Etat de Neuchâtel, AC 522/65 (Registre des passeports, vol. 1), 1796-1805; je développerai ces cas dans RADEFF, *Mobile immobilité*.

kilométrique comme une variable explicative³⁵. Elle a montré qu'il faut aussi tenir compte de causalités plus complexes : rôle joué par les parentèles, par les élites locales et par l'Etat, localisation des marchés du travail. Au Tessin, terre d'émigration par excellence, Raffaello Ceschi a décrit une migration de la montagne à la montagne³⁶. Les travaux de Chantal et Gilbert Maistre confirment ces dires pour le cas de la Savoie : les colporteurs savoyards, comme les migrants tessinois, engagent, lorsqu'ils le peuvent, des gens venus des villages montagnards voisins pour cultiver leurs terres pendant leur absence, induisant des mobilités de village à village³⁷.

Les migrants définitifs ne se rendent pas tous dans des villes, mais aussi dans des régions rurales³⁸. A l'échelle européenne, les catholiques suisses, savoyards ou lorrains qui repeuplent la Franche-Comté à la fin du 17^e siècle vont rarement dans les villes, où « l'accès à la qualité de citoyen était plus difficile et coûtait cher en raison de droits de réception assez élevés »³⁹. Au-delà des mers, les destinations des migrants quittant l'Europe pour les Amériques ne sont pas non plus toujours urbaines. Certes, les banquiers et les négociants suisses « se regroupent à Philadelphie, haut-lieu du négoce et capitale dès 1790, et plus encore à New York dès les débuts du 19^e siècle »⁴⁰. Mais des colonies de cultivateurs, souvent malheureuses et infructueuses, s'y multiplient après la crise des années 1816-1817, tandis que des artisans en quête d'ouvrage

³⁵ FONTAINE, Laurence : «Gli studi sulla mobilità in Europa nell'età moderna : problemi e prospettive di ricerca», *Quaderni storici* 1996, p. 739-756.

³⁶ CESCHI, Raffaello : «Migrazioni dalla montagna alla montagna», *Gewerbliche Migration im Alpenraum*, Bolzano 1994, p. 15-45.

³⁷ MAISTRE, Chantal et Gilbert, HEITZ, Georges : *Colporteurs et marchands savoyards dans l'Europe des 17^e et 18^e siècles*, Annecy 1992, p. 73-76.

³⁸ Un exemple : BOLZERN, Rudolf : «Massenwanderung zur Zeit aufgeklärter Peuplierungspolitik : die Auswanderung von Schweizern nach Andalusien 1767-1769 als Migrationsphänomen des 18. Jahrhunderts», *Le chemin d'expatriation*, Bâle 1992, p. 17-32. Ce volume contient une synthèse récente sur l'émigration suisse : GOEHRKE, Carsten : «Die Erforschung der Auswanderung aus der Schweiz : Schwerpunkte - Methoden - Desiderata», *Le chemin*, p. 5-16.

³⁹ GRESSET, Maurice, DEBARD, Jean-Marc : «La Franche-Comté dans la monarchie française», *Histoire de la Franche-Comté*, Roland FIÉTIER éd., Toulouse 1977, p. 264.

⁴⁰ VEYRASSAT, Béatrice : *Réseaux d'affaires internationaux, émigrations et exportations en Amérique latine au 19^e siècle. Le commerce suisse aux Amériques*, Genève 1994, p. 61-80 (citation : p. 65).

parcourent le pays, faisant halte dans des villes comme dans des villages ou des maisons isolées⁴¹. Dans le cas des migrations durables ou définitives, les personnes les plus aisées ou les plus qualifiées se rendent généralement dans des villes, tandis que les petits artisans ou les paysans peuvent parcourir de très longues distances pour aboutir dans des zones rurales⁴².

4. Des centres, des nœuds ou des noyaux⁴³ ?

Cette vision des mobilités, où les zones rurales exercent une attraction importante, n'est pas en accord avec le schéma proposé par Jacques Dupâquier, qui donne un rôle moteur aux villes, figurées par un grand cercle central autour duquel gravitent quelques villages, et minimise l'importance des migrations strictement rurales, assimilées à un « bruitage ». On peut penser que cette inadéquation résulte, du moins en partie, des différences entre les phénomènes observés. Dupâquier privilégie les migrations impliquant un déracinement, alors que les mobilités présentées dans ce texte sont majoritairement temporaires et saisonnières. Elles peuvent cependant devenir pluri-annuelles, voire déboucher sur une installation définitive loin du lieu d'origine : les limites entre les divers types de mobilités sont floues. Jacques Dupâquier n'est cependant pas le seul à donner un rôle moteur aux villes. Des théories élaborées pendant la seconde moitié du 19^e siècle, en pleine phase d'explosion urbaine, le font aussi. Certaines sont encore utilisées de nos jours, après avoir fait l'objet de révisions. C'est le cas du modèle gravitaire et des lois de Ravenstein, qui donnent un rôle explicatif majeur à la distance kilométrique d'une part, au nombre d'habitants des villes de l'autre⁴⁴. Or, nous l'avons vu, ces deux mesures ne déterminent pas le

⁴¹ VEYRASSAT : *Réseaux*, p. 133 ss ; RADEFF, Anne et NICOLAS, Georges : « Mobilités, conjonctures et économie globale en Suisse et en Europe (18^e et 19^e siècles) », *Mélanges offerts au professeur André Lasserre*, pour le long périple d'un horloger neuchâtelois (à paraître).

⁴² *Le chemin d'expatriation* donne de nombreux exemples de migrants aisés et spécialisés allant vers des villes : officiers, savants et éducateurs suisses en Russie (Gisela BALLMER-TSCHUDIN) « confiseurs grisons dans le monde entier » (Roman BÖHLER) ; marchands suisses au Brésil et au Mexique (Béatrice VEYRASSAT).

⁴³ STENE : *Fiches épistémologiques*, à paraître.

⁴⁴ Présentation résumée dans JOHNSTON, R. J., GREGORY, Derek, SMITH, David M. : *The dictionary of human geography*, 2^e éd., Oxford 1986, p. 185-6 et 297-8; critique des

volume de déplacements : de nombreuses personnes peuvent parcourir de très longues distances et se diriger vers des villages ou de toutes petites villes.

La vision de Jacques Dupâquier reflète surtout une théorie très influente formulée dans l'entre-deux-guerres, celle de la centralité : pour Walter Christaller, les villes sont réparties selon une hiérarchie spatiale hexagonale ; plus leur rang est élevé, plus elles sont rares et éloignées les unes des autres. La forme géométrique du réseau est déterminée par le rayon de distribution des marchandises (*zentrale Güter*) autour d'un lieu central (*zentrales Ort*), et donc par la circulation des personnes qui parcourent de plus ou moins grandes distances pour s'approvisionner. Les mobilités sont au coeur de la théorie de Christaller et les transports et les communications font partie des fonctions centrales (*zentrale Funktionen*)⁴⁵. Le schéma 1 montre quel devrait être le volume théorique des déplacements entre des lieux hiérarchisés. Il élargit celui de Dupâquier : d'abord, on y voit deux villes plutôt qu'un seul centre ; ensuite, les villages de plaine y sont distingués de ceux qui se trouvent en montagne (Alpes et Jura)⁴⁶. Cette distinction, essentielle lorsqu'on étudie les mobilités, ne signifie pas que les montagnards sont prédisposés à quitter leurs villages, pas plus d'ailleurs que les citadins ne sont voués à la sédentarité⁴⁷. Le schéma 1, fidèle à la logique de la centralité, représente des relations très fortes de ville en ville, fortes des villages vers les villes, faibles des villages vers les villages (un simple « bruitage », selon Jacques Dupâquier). Les mobilités observées (schéma 2) sont bien différentes de

lois de Ravenstein dans CALDWALLADER, Martin : *Migration and residential mobility. Macro and micro-approaches*, Madison 1992, p. 39-45.

⁴⁵ CHRISTALLER, Walter : *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena 1933. Un résumé récent : JOHNSTON, *The dictionary*, p. 47-49. MICHALAKIS, Méléti et NICOLAS-O., Georges : «Le cadavre exquis de la centralité: l'adieu à l'hexagone régulier», *Eratosthène-Sphragide* 1, 1986, p. 15-37 prouvent que ce modèle est mathématiquement faux.

⁴⁶ J'ai adopté la définition des montagnes, selon des critères essentiellement géologiques et géomorphologiques, de CHAUVE, Pierre : *Jura*, Paris 1975, p. 18-25 et de BÄTZING, Werner : *Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert. Eine Analyse von «Entwicklungstypen» auf Gemeinde-Ebene im Kontext der europäischen Tertiarisierung*, Berne 1993, p. 24 ss.

⁴⁷ Le cahier No 3 (1998) de la revue *Histoire des Alpes* est consacré aux mobilités montagnardes.

ce que prévoit la théorie. Les voyages les plus nombreux ont lieu de village à village ; ils sont moins fréquents de ville à ville et rares des villages vers les villes. Si l'on pondère ces nombres absolus par le poids démographique des villes comparé à celui des villages, l'attraction urbaine devient plus importante, mais celle des villages reste considérable et ne peut absolument pas être assimilée à un bruitage.

Les modèles reposant sur la théorie de la centralité n'expliquent donc pas les mobilités. La valorisation du centre est le propre des représentants du pouvoir, qui rêvent d'imposer leur logique à tout un pays, sans y parvenir. Il faut abandonner la théorie des places centrales pour comprendre le fonctionnement des sociétés d'Ancien Régime et du début du 19^e siècle. Il ne s'agit pas pour autant de renoncer à toute modélisation pour aborder ce problème très complexe. On peut utiliser la notion de nodalité (les villes vues comme des nœuds plutôt que comme des centres)⁴⁸. En amont, c'est-à-dire plus près des sources, la théorie des structures géographiques (les villes comme noyaux) permet de poser, à partir des données, le problème de la hiérarchisation, qui n'est pas postulée mais déduite, finale et non pas initiale⁴⁹. Ainsi, il ne s'agit pas de refuser toute modélisation, mais de trouver une approche souple ne reflétant pas les a-priori théoriques des chercheurs et permettant de relativiser les conséquences de la volonté centralisatrice des pouvoirs administratifs et politiques.

Les recherches récentes sur les mobilités à la fin de l'Ancien Régime et au début du 19^e siècle montrent donc que le rôle des villes doit être relativisé. Certes, des métropoles européennes (Londres, Paris, Rome) attirent alors des dizaines de milliers de personnes. Ce n'est cependant pas toujours vers les plus grandes villes que les gens se déplacent, comme le

⁴⁸ La nodalité a par exemple été utilisée par LEPETIT, Bernard : *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740 - 1840*, s.l. 1984, p. 66-71 et évoquée par HOHENBERG, P. M., LEES, L. Hollen : *The making of urban Europe, 1000-1950*, Cambridge etc. 1985, p. 4-5.

⁴⁹ Un texte récent : JOLIVET, Rémy et NICOLAS, Georges : «Signe géographique : chorèmes et tégéos», *Cahiers de géographie du Québec* 35, 1991, p. 535-564. Une application aux problèmes de réseaux : ESCOLAR, Marcelo : *Los lugares donde se fijò el movimiento (diferenciación e identificación geográfica)*, 2 vol. dactyl., Buenos Aires 1992. J'ai présenté cette théorie aux historiens dans : RADEFF, Anne : «Découpages régionaux et changements d'échelle : foires de France, d'Angleterre et de Suisse au 18^e siècle», *Histoire régionale et méthodes informatiques*, Bâle 1996, p. 34-45.

prouve le cas des milliers de migrants qui descendent chaque année sur les rives de la mer du Nord.

En Suisse, les mobilités sont de moindre ampleur et de nature différente : on ne peut pas comparer l'attraction exercée par Londres ou Paris, ni même par des nébuleuses de ports maritimes, à celle des villes suisses, même les plus grandes. Les citadins craignent d'ailleurs la concurrence des migrants et limitent ou ferment l'accès à la bourgeoisie. Cette attitude n'empêche pas les gens de venir, surtout en Suisse occidentale. Genève et Neuchâtel attirent de nombreuses personnes tout au long du 18^e siècle⁵⁰. En 1798, Lausanne et Morges n'abritent plus qu'un tiers de bourgeois : tous les autres habitants, venus de l'extérieur, ont un statut politique inférieur⁵¹. L'attraction des villes suisses est donc limitée par leur petite taille et par le protectionnisme des bourgeois, mais les paysans sont tout de même nombreux à s'y installer. Les campagnes ne se vident pas pour autant. Bien au contraire : tout au long du 18^e siècle, la croissance démographique des campagnes est aussi forte, voire plus, que celle des villes⁵². Des paysans prennent résidence dans d'autres villages. Dans la Principauté de Neuchâtel par exemple, de nombreux artisans s'installent sur le littoral, attirés par les indiennes, tandis que des ouvriers, des domestiques et des fermiers étrangers peuplent les Montagnes horlogères⁵³.

L'arrivée saisonnière de centaines d'hommes et de femmes fait écho à cette migration durable. Ils viennent dans les villages pour y effectuer divers travaux agricoles, y faire du petit commerce ou de l'artisanat ambulant. Leurs itinéraires, souvent déroutants, témoignent de l'intensité des mobilités rurales et montrent que l'attraction des villes est loin d'être dominante. Les déplacements de village à village sont beaucoup plus

⁵⁰ HEAD-KÖNIG, Anne-Lise : « Hommes et femmes dans la migration. La mobilité des Suisses dans leur pays et en Europe (1600-1900) », *Les migrations internes*, p. 227-230; PERRENOUD, *La population*, p. 270-280; KÖRNER, Martin : « Stadt und Land in der frühen Neuzeit », *Stadt und Land in der Schweizer Geschichte : Abhängigkeiten - Spannungen - Komplementaritäten*, Bâle 1998, p. 58-60.

⁵¹ RADEFF, Anne : « Une belle sujette qui forçait dans son corset de campagnes », in *Histoire de Lausanne*, Jean-Charles BIAUDET dir., Lausanne et Toulouse 1982, p. 179-181; LASSERRE, André, GARDIOL, Nathalie et RADEFF, Anne : « Morges en 1798 : port ou riviéra? », *Revue historique vaudoise* 1987, p. 88-92.

⁵² HEAD, « Contrastes ruraux », p. 136; BAIROCH, *La population*, p. 256-257.

⁵³ HENRY, Philippe : « L'évolution démographique », *Histoire du Pays de Neuchâtel*, t. 2, *De la Réforme à 1815*, Hauterive 1991, p. 152-156.

importants qu'on ne pourrait le croire, même sur de grandes distances. Par ailleurs, de nombreux citadins se risquent aussi sur les routes, bien que les migrants soient souvent des montagnards. Ces mobilités parfois surprenantes ne peuvent pas être modélisées de manière satisfaisante en utilisant la notion de centre. Il est plus intéressant de considérer les villes comme des nœuds (théorie de la nodalité) ou comme des noyaux. Cette deuxième option est celle de la théorie des structures géographiques, où la schématisation est réalisée à partir des données, ce qui n'implique pas nécessairement une hiérarchie. On évite de projeter dans le passé (en l'occurrence les sociétés d'Ancien Régime) des idées contemporaines historiquement totalement inadaptées ou, tout simplement, anachroniques.

Total 2 : total des voyages des citadins et des ruraux (lieux cités plus de 3 fois)		Total 1 : total des voyages effectués par les citadins (lieux cités plus de 3 fois)	
Lieu	Distance	Lieu	Distance
Paris	15 km	Paris	15 km
Orléans	170 km	Orléans	170 km
Amboise	20 km	Amboise	20 km
Chartres	100 km	Chartres	100 km
Angers	150 km	Angers	150 km
Le Mans	200 km	Le Mans	200 km
Caen	250 km	Caen	250 km
Reims	300 km	Reims	300 km
Strasbourg	350 km	Strasbourg	350 km
Bruxelles	400 km	Bruxelles	400 km
Amsterdam	450 km	Amsterdam	450 km
Antwerp	500 km	Antwerp	500 km
London	550 km	London	550 km
Brussels	600 km	Brussels	600 km
Amsterdam	650 km	Amsterdam	650 km
Antwerp	700 km	Antwerp	700 km
London	750 km	London	750 km
Brussels	800 km	Brussels	800 km
Amsterdam	850 km	Amsterdam	850 km
Antwerp	900 km	Antwerp	900 km
London	950 km	London	950 km
Brussels	1000 km	Brussels	1000 km
Amsterdam	1050 km	Amsterdam	1050 km
Antwerp	1100 km	Antwerp	1100 km
London	1150 km	London	1150 km
Brussels	1200 km	Brussels	1200 km
Amsterdam	1250 km	Amsterdam	1250 km
Antwerp	1300 km	Antwerp	1300 km
London	1350 km	London	1350 km
Brussels	1400 km	Brussels	1400 km
Amsterdam	1450 km	Amsterdam	1450 km
Antwerp	1500 km	Antwerp	1500 km
London	1550 km	London	1550 km
Brussels	1600 km	Brussels	1600 km
Amsterdam	1650 km	Amsterdam	1650 km
Antwerp	1700 km	Antwerp	1700 km
London	1750 km	London	1750 km
Brussels	1800 km	Brussels	1800 km
Amsterdam	1850 km	Amsterdam	1850 km
Antwerp	1900 km	Antwerp	1900 km
London	1950 km	London	1950 km
Brussels	2000 km	Brussels	2000 km
Amsterdam	2050 km	Amsterdam	2050 km
Antwerp	2100 km	Antwerp	2100 km
London	2150 km	London	2150 km
Brussels	2200 km	Brussels	2200 km
Amsterdam	2250 km	Amsterdam	2250 km
Antwerp	2300 km	Antwerp	2300 km
London	2350 km	London	2350 km
Brussels	2400 km	Brussels	2400 km
Amsterdam	2450 km	Amsterdam	2450 km
Antwerp	2500 km	Antwerp	2500 km
London	2550 km	London	2550 km
Brussels	2600 km	Brussels	2600 km
Amsterdam	2650 km	Amsterdam	2650 km
Antwerp	2700 km	Antwerp	2700 km
London	2750 km	London	2750 km
Brussels	2800 km	Brussels	2800 km
Amsterdam	2850 km	Amsterdam	2850 km
Antwerp	2900 km	Antwerp	2900 km
London	2950 km	London	2950 km
Brussels	3000 km	Brussels	3000 km
Amsterdam	3050 km	Amsterdam	3050 km
Antwerp	3100 km	Antwerp	3100 km
London	3150 km	London	3150 km
Brussels	3200 km	Brussels	3200 km
Amsterdam	3250 km	Amsterdam	3250 km
Antwerp	3300 km	Antwerp	3300 km
London	3350 km	London	3350 km
Brussels	3400 km	Brussels	3400 km
Amsterdam	3450 km	Amsterdam	3450 km
Antwerp	3500 km	Antwerp	3500 km
London	3550 km	London	3550 km
Brussels	3600 km	Brussels	3600 km
Amsterdam	3650 km	Amsterdam	3650 km
Antwerp	3700 km	Antwerp	3700 km
London	3750 km	London	3750 km
Brussels	3800 km	Brussels	3800 km
Amsterdam	3850 km	Amsterdam	3850 km
Antwerp	3900 km	Antwerp	3900 km
London	3950 km	London	3950 km
Brussels	4000 km	Brussels	4000 km
Amsterdam	4050 km	Amsterdam	4050 km
Antwerp	4100 km	Antwerp	4100 km
London	4150 km	London	4150 km
Brussels	4200 km	Brussels	4200 km
Amsterdam	4250 km	Amsterdam	4250 km
Antwerp	4300 km	Antwerp	4300 km
London	4350 km	London	4350 km
Brussels	4400 km	Brussels	4400 km
Amsterdam	4450 km	Amsterdam	4450 km
Antwerp	4500 km	Antwerp	4500 km
London	4550 km	London	4550 km
Brussels	4600 km	Brussels	4600 km
Amsterdam	4650 km	Amsterdam	4650 km
Antwerp	4700 km	Antwerp	4700 km
London	4750 km	London	4750 km
Brussels	4800 km	Brussels	4800 km
Amsterdam	4850 km	Amsterdam	4850 km
Antwerp	4900 km	Antwerp	4900 km
London	4950 km	London	4950 km
Brussels	5000 km	Brussels	5000 km
Amsterdam	5050 km	Amsterdam	5050 km
Antwerp	5100 km	Antwerp	5100 km
London	5150 km	London	5150 km
Brussels	5200 km	Brussels	5200 km
Amsterdam	5250 km	Amsterdam	5250 km
Antwerp	5300 km	Antwerp	5300 km
London	5350 km	London	5350 km
Brussels	5400 km	Brussels	5400 km
Amsterdam	5450 km	Amsterdam	5450 km
Antwerp	5500 km	Antwerp	5500 km
London	5550 km	London	5550 km
Brussels	5600 km	Brussels	5600 km
Amsterdam	5650 km	Amsterdam	5650 km
Antwerp	5700 km	Antwerp	5700 km
London	5750 km	London	5750 km
Brussels	5800 km	Brussels	5800 km
Amsterdam	5850 km	Amsterdam	5850 km
Antwerp	5900 km	Antwerp	5900 km
London	5950 km	London	5950 km
Brussels	6000 km	Brussels	6000 km
Amsterdam	6050 km	Amsterdam	6050 km
Antwerp	6100 km	Antwerp	6100 km
London	6150 km	London	6150 km
Brussels	6200 km	Brussels	6200 km
Amsterdam	6250 km	Amsterdam	6250 km
Antwerp	6300 km	Antwerp	6300 km
London	6350 km	London	6350 km
Brussels	6400 km	Brussels	6400 km
Amsterdam	6450 km	Amsterdam	6450 km
Antwerp	6500 km	Antwerp	6500 km
London	6550 km	London	6550 km
Brussels	6600 km	Brussels	6600 km
Amsterdam	6650 km	Amsterdam	6650 km
Antwerp	6700 km	Antwerp	6700 km
London	6750 km	London	6750 km
Brussels	6800 km	Brussels	6800 km
Amsterdam	6850 km	Amsterdam	6850 km
Antwerp	6900 km	Antwerp	6900 km
London	6950 km	London	6950 km
Brussels	7000 km	Brussels	7000 km
Amsterdam	7050 km	Amsterdam	7050 km
Antwerp	7100 km	Antwerp	7100 km
London	7150 km	London	7150 km
Brussels	7200 km	Brussels	7200 km
Amsterdam	7250 km	Amsterdam	7250 km
Antwerp	7300 km	Antwerp	7300 km
London	7350 km	London	7350 km
Brussels	7400 km	Brussels	7400 km
Amsterdam	7450 km	Amsterdam	7450 km
Antwerp	7500 km	Antwerp	7500 km
London	7550 km	London	7550 km
Brussels	7600 km	Brussels	7600 km
Amsterdam	7650 km	Amsterdam	7650 km
Antwerp	7700 km	Antwerp	7700 km
London	7750 km	London	7750 km
Brussels	7800 km	Brussels	7800 km
Amsterdam	7850 km	Amsterdam	7850 km
Antwerp	7900 km	Antwerp	7900 km
London	7950 km	London	7950 km
Brussels	8000 km	Brussels	8000 km
Amsterdam	8050 km	Amsterdam	8050 km
Antwerp	8100 km	Antwerp	8100 km
London	8150 km	London	8150 km
Brussels	8200 km	Brussels	8200 km
Amsterdam	8250 km	Amsterdam	8250 km
Antwerp	8300 km	Antwerp	8300 km
London	8350 km	London	8350 km
Brussels	8400 km	Brussels	8400 km
Amsterdam	8450 km	Amsterdam	8450 km
Antwerp	8500 km	Antwerp	8500 km
London	8550 km	London	8550 km
Brussels	8600 km	Brussels	8600 km
Amsterdam	8650 km	Amsterdam	8650 km
Antwerp	8700 km	Antwerp	8700 km
London	8750 km	London	8750 km
Brussels	8800 km	Brussels	8800 km
Amsterdam	8850 km	Amsterdam	8850 km
Antwerp	8900 km	Antwerp	8900 km
London	8950 km	London	8950 km
Brussels	9000 km	Brussels	9000 km
Amsterdam	9050 km	Amsterdam	9050 km
Antwerp	9100 km	Antwerp	9100 km
London	9150 km	London	9150 km
Brussels	9200 km	Brussels	9200 km
Amsterdam	9250 km	Amsterdam	9250 km
Antwerp	9300 km	Antwerp	9300 km
London	9350 km	London	9350 km
Brussels	9400 km	Brussels	9400 km
Amsterdam	9450 km	Amsterdam	9450 km
Antwerp	9500 km	Antwerp	9500 km
London	9550 km	London	9550 km
Brussels	9600 km	Brussels	9600 km
Amsterdam	9650 km	Amsterdam	9650 km
Antwerp	9700 km	Antwerp	9700 km
London	9750 km	London	9750 km
Brussels	9800 km	Brussels	9800 km
Amsterdam	9850 km	Amsterdam	9850 km
Antwerp	9900 km	Antwerp	9900 km
London	9950 km	London	9950 km
Brussels	10000 km	Brussels	10000 km

Tableau 1 : citadins entrés dans le canton du Léman en 1799 (nombre de voyages)

Légende

Mar : marchands (marchands, négociants, commerçants)

Lab : laboureurs (laboureurs, agriculteurs, cultivateurs, journaliers, manouvriers)

Chau : chaudronniers (chaudronniers, magnins, fondeurs ou potiers d'étain, potiers, ferblantiers, quincailliers)

Hor : horlogers (horlogers et artisans de la Fabrique : faiseurs de ressorts, graveurs, monteurs de boîtes)

Maç : maçons (maçons, tailleurs de pierres, rarement gypsiers)

Char : charbonniers

Col : colporteurs (colporteurs, marchands ambulants, marchands spécialisés)

Mil : militaires (aides-majors, officiers d'artillerie, lieutenants, marins, militaires, conscrits, soldats ou matelots)

Van : vanniers

Rém : rémouleurs (rémouleurs, aiguseurs)

Vit : vitriers, verriers

Voit : voituriers (voituriers ou muletiers)

Chir : chirurgiens, médecins

Div : divers

N.d. : non donné

Total 1 : total des voyages effectués par des citadins (lieux cités plus de 3 fois)

Total 2 : total des voyages des citadins et des ruraux (lieux cités plus de 3 fois)

Tableau 1 (début)

Lieu ¹	Distance ²	Population ³	Nb cit	Mar	Lab	Chau	Hor	Maç	Char	Col
Genève	15 km	25'000	43	9	1	0	24	0	0	0
Ivrée	170 km	7'000	19	0	0	18	0	0	1	0
Neuchâtel	20 km	4'000	18	3	2	0	0	0	0	1
Aoste	100 km	5'000	9	3	0	0	0	0	0	0
Lyon	160 km	109'000	7	4	0	0	0	0	0	0
Gênes	350 km	90'000	6	0	0	0	0	0	0	0
Paris	450 km	550'000	5	1	0	0	0	0	0	1
Arbois	80 km	7'000	4	2	1	0	0	0	0	0
Stuttgart	350 km	20'000	4	0	0	0	0	0	0	0
Parme	400 km	34'000	4	0	0	0	0	0	0	3
Total 1			119	22	4	18	24	0	1	5
Total 2			492	161	94	42	32	26	21	16
% t1/t2			24%	14%	4%	44%	75%	0%	5%	31%

Tableau 1 (fin)

Lieu	Distance	Population	Nb cit	Mil	Van	Rém	Vit	Voit	Chir	Div	n.d.
Genève	15 km	25'000	43	0	0	0	0	0	0	6	3
Ivrée	170 km	7'000	19	0	0	0	0	0	0	0	0
Neuchâtel	20 km	4'000	18	2	0	0	0	0	0	9	1
Aoste	100 km	5'000	9	0	0	0	0	0	4	2	0
Lyon	160 km	109'000	7	0	0	0	0	0	0	2	1
Gênes	350 km	90'000	6	3	0	0	0	1	0	2	0
Paris	450 km	550'000	5	0	0	0	0	0	0	1	2
Arbois	80 km	7'000	4	0	0	0	0	1	0	0	0
Stuttgart	350 km	20'000	4	1	0	0	0	0	0	3	0
Parme	400 km	34'000	4	0	0	0	0	0	0	1	0
Total 1			119	6	0	0	0	2	4	26	7
Total 2			492	10	9	8	7	5	5	45	12
% t1/t2			24%	60%	0%	0%	0%	40%	80%	58%	58%

Tableau 2 : destinations urbaines des personnes passant dans le canton du Léman en 1799 (nombre de voyages)

Lieu ⁴	Distance ⁵	Population	Nb cit
Neuchâtel	20 km	4'000	95
Lausanne	-	9'000	65
Genève	15 km	25'000	36
Yverdon	-	2'500	34
Vevey	-	3'300	22
Berne	50 km	12'000	20
Morges	-	2'100	18
Fribourg en Suisse	20 km	5'000	14
Orbe	-	1'700	14
Grandson	-	800	12
Moudon	-	1'500	12
Cossonay	-	700	11
Jougne	10 km	600 ⁶	11
Bâle	140 km	15'500	9
La Sarraz	-	500	8
Lyon	160 km	109'000	8
Payerne	-	1'900	8
Aubonne	-	1'400	7
Sallanches	70 km	1'500	7
Aoste	100 km	5'000	6
Echallens	-	600	6
Paris	450 km	550'000	6
Pontarlier	30 km	3'300	6
Besançon	100 km	25'000	5
Carouge	15 km	4'000	5
Estavayer	8 km	1'200'	5
Soleure	80 km	3'600	5
Amsterdam	900 km	217'000	4
Lucerne	150 km	4'300	4
Total			463

**Tableau 3 (début) : origines et destinations des personnes entrant dans le canton du Léman en 1799
(nombre de voyages)**

Vge : village ; m : montagne. Les cases indiquent le nombre de voyages, suivi par la distance kilométrique entre le lieu d'origine et le lieu de destination, mise entre parenthèses.

Lieux	Statut des lieux de destination ↓	Nb cit	Mouthé	Genève	Ivrée	Dunova-lensia	Habère	Schie-ranco	Sarra-geois	Chaux-Neuve	Val Divedro
Statut des lieux d'origine →			Vge m (1'000 hab)	Ville (25'000 hab)	Ville m (7'000 hab)	Vge m ?	Vge m	Vge m	Vge m (200 hab)	Vge m (800 hab)	Vges m
Neuchâtel	Ville (4'000 hab)	16		6 (130 km)		6 (? km)					4 (270 km)
Morges	Ville (2'100 hab)	11	6 (60 km)						5 (65 km)		
Grancy	Village de plaine (300 hab)	11	11 (45 km)								
L'Isle	Village de plaine (700 hab)	10	10 (35 km)								

Tableau 3 (fin)

Lausanne	<i>Ville (9'000 hab)</i>	8		4 (60 km)						4 (65 km)	
Cossonay	<i>Ville (700 hab)</i>	7	7 (45 km)								
Yverdon	<i>Ville (2'500 hab)</i>	6		6 (90 km)							
Vevey	<i>Ville (3'300 hab)</i>	6			6 (200 km)						
Concise	<i>Village de plaine (600 hab)</i>	5					5 (90 km)				
Jougne	<i>Bourg de montagne (600 hab)</i>	5						5 (300 km)			
Le Locle	<i>Village de montagne</i>	4		4 (160 km)							
Yens	<i>Village de plaine (500 hab)</i>	4	4 (65 km)								
Totaux		93	38	20	6	6	5	5	5	4	4

Notes des tableaux

¹ Cités plus de trois fois.

² Ces distances, approximatives, ont été calculées par rapport aux frontières les plus proches du canton du Léman.

³ Les populations des villes de 5'000 habitants et plus sont arrondies à 500 près, celles en dessous à 100 près. Les données sont tirées de sources diverses, en particulier : MATHIEU, Jon: « Urbanisierung in den Alpen von 1500 bis 1800. Fakten und Thesen », in *Quand la montagne aussi a une histoire. Mélanges offerts à Jean-François Bergier*, Martin KÖRNER et François WALTER éd., Berne etc. 1996, p. 344-5; *Dictionnaire des communes du département du Doubs* (abrégé : DCD), Jean COURTIEU éd., 6 vol., Besançon 1982-1987; RADEFF, Anne : *Du café...*, p. 56-58; BAIROCH, *La population en dernier recours*.

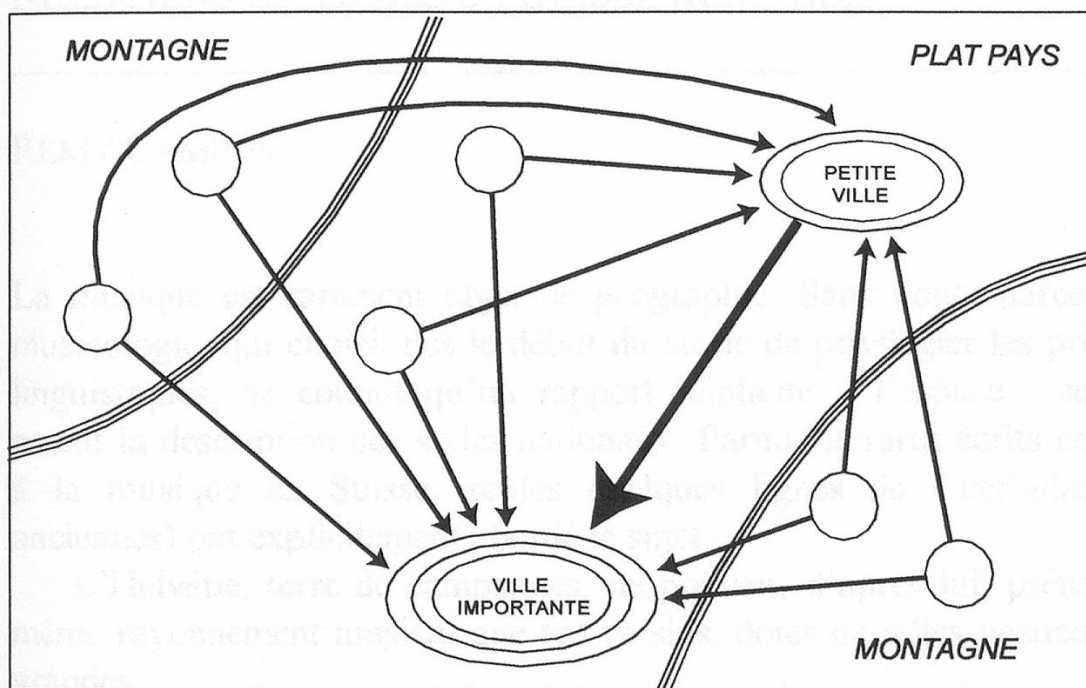
⁴ Lieux cités plus de trois fois.

⁵ Jusqu'aux frontières vaudoises.

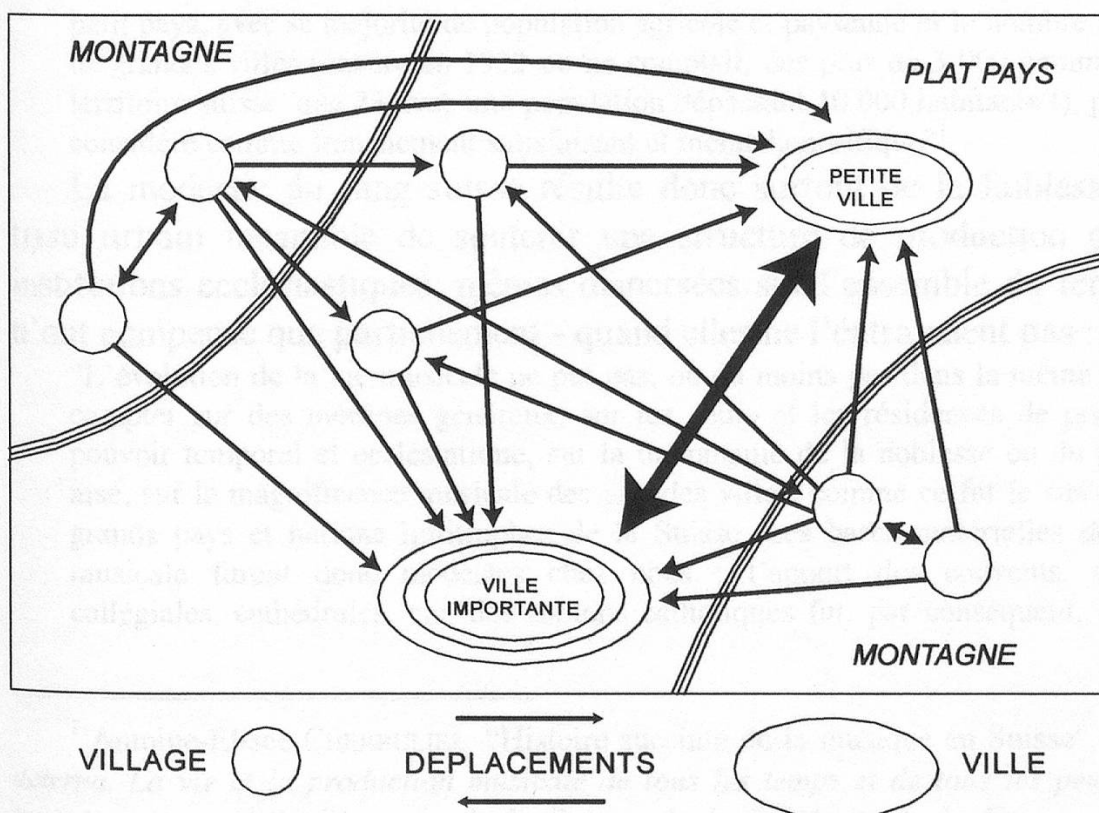
⁶ Archives départementales du Doubs, 1 C 404, 1765-1771: Jougne est un « bourg » de 585 habitants; je remercie Maurice Gresset pour cette indication. En 1790, la population, sans doute surestimée, est évaluée à 983 personnes (DCD, p. 1707).

⁷ Je remercie Hubert Foerster, aux Archives d'Etat de Fribourg, qui m'a communiqué ce nombre (approximatif, comme les autres).

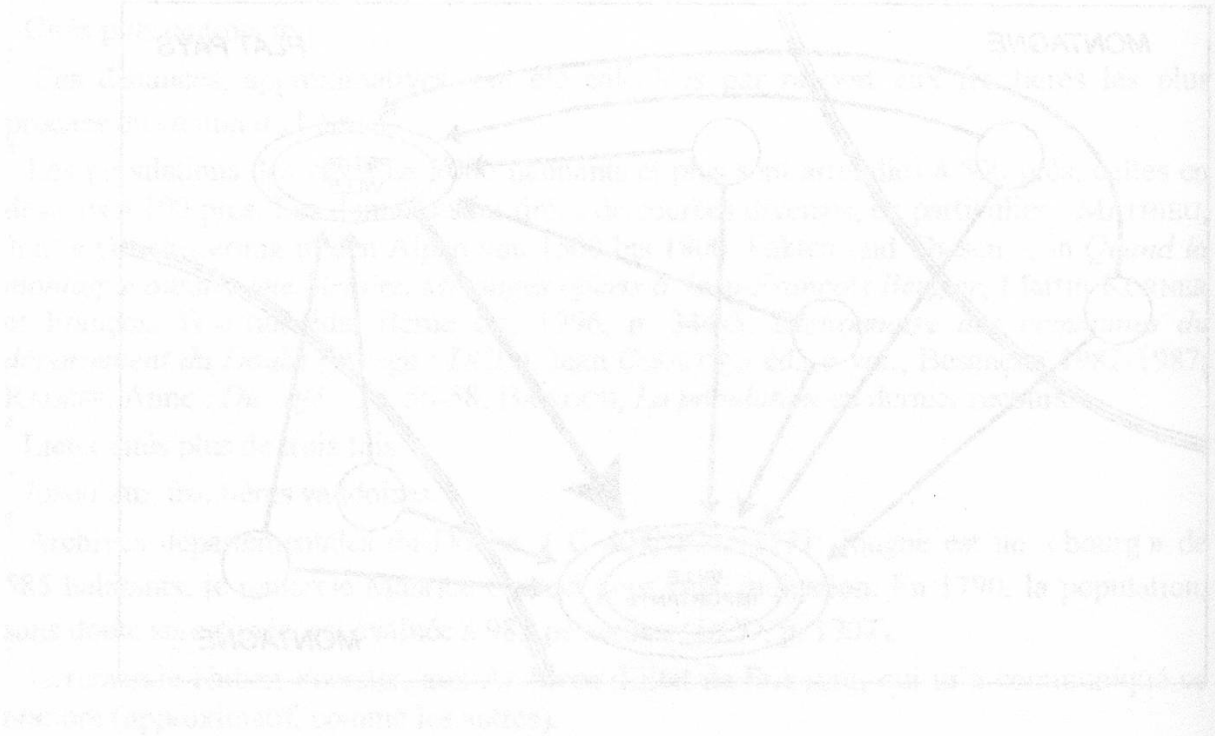
THEORIE DE LA CENTRALITE



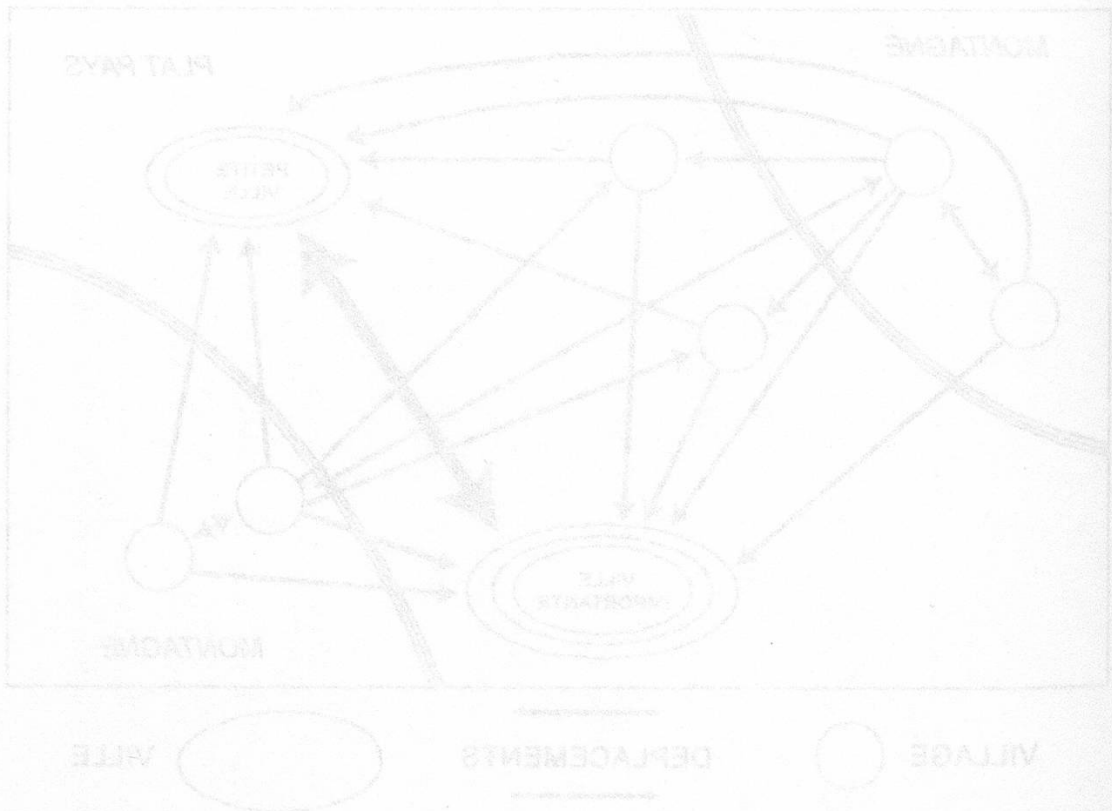
MOBILITES OBSERVEES



Conception et réalisation: Georges NICOLAS, 1999



MOBILITES OBSERVEES



Conception et réalisation: Georges NICOLAS, 1980