

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera  
**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Geschichte  
**Band:** 49 (1999)  
**Heft:** 1: Mobilité spatiale = Räumliche Mobilität  
  
**Artikel:** Loin des centres : consommation et mobilités du XVIIIe au XIXe siècle  
**Autor:** Radeff, Anne  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-81247>

### **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:** 20.02.2026

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

## Loin des centres.

### Consommation et mobilités du XVIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle

Anne Radeff

#### De vifs débats

La richesse des publications sur les mobilités, loin de refléter d'un consensus, témoigne au contraire de nombreux désaccords entre les chercheurs; les historiens suisses, pourtant récemment décrits comme peu enclins aux débats, participent activement aux discussions<sup>1</sup>.

#### Sédentarités et mobilités

L'un des conflits les plus vifs porte sur l'ampleur des mobilités. On a longtemps pensé, à la suite des travaux pionniers de l'école de démographie française, que les sociétés d'Ancien Régime étaient majoritairement sédentaires. Principalement fondé sur l'endogamie des mariages, ce «modèle sédentaire» a été contesté par divers historiens qui ont prouvé l'importante mobilité de centaines de milliers de personnes<sup>2</sup>. Certains démographes ont répondu à cette remise en question en reprochant à leurs détracteurs de confondre mobilité et migration. Ils ont proposé de qualifier de «mobilité habituelle» les milliers de «micro-déplacements dans un espace familial» qui s'observent en Europe, réservant le terme de migrations aux déplacements impliquant un changement durable de résidence. Cette définition qui exclut, entre autres, la plupart des migrants temporaires permet de ne pas remettre en question le modèle de sédentarité<sup>3</sup>. D'autres démographes sont plus critiques: pour Alfred Perrenoud, qui se fonde sur des cas observés dans toute l'Europe, «l'hypothèse de sédentarité doit être fortement nuancée» et Anne-Lise Head-König pense que, «contrairement à ce que l'on a longtemps cru, la société pré-industrielle a été extrêmement mobile»<sup>4</sup>. Le choc des idées est parfois brutal. Jan et

1 Kreis Georg: «Vier Debatten und wenig Dissens», *Revue suisse d'histoire*, 47 (4), 1997, p. 451-476.

2 Moch Leslie Page: *Moving Europeans. Migration in Western Europe since 1650*, Bloomington, Indiana University Press, 1992 (coll. Interdisciplinary Studies in History), p. 22-23; Akerman Sune: «Time of the great mobility. The case of northern Europe», dans *Les migrations internes et à moyenne distance en Europe, 1500-1900*, vol. 1, Eiras Roel Antonio et Castelao Ofelia (éds), Santiago, Xunta de Galicia, 1994, p. 73-99.

3 Dupâquier Jacques: «Macro-migrations en Europe (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)», dans *Le migrazioni in Europa secc. XIII-XVIII*, Cavaciocchi Simonetta (éd.), Florence, Le Monnier, 1994 (coll. Atti delle «Settimane di studi» e altri convegni), p. 65-66.

4 Perrenoud Alfred: «L'incidence de la migration sur la dynamique et les comportements démographiques», dans *Les migrations internes...*, *op. cit.*, p. 485; Head-König Anne-Lise: «Hommes et femmes dans la migration. La mobilité des Suisses dans leur pays et en Europe (1600-1900)», dans *Les migrations internes...*, *op. cit.*, p. 227.

Leo Lucassen ont des opinions tranchées: en 1997, ils écrivent que «*the time when peasants in pre-industrial Europe were perceived as a stable, non-moving, and sedentary world [...] lies behind us*»<sup>5</sup>. Jean-Pierre Poussou est plus réservé; la même année 1997, il constate certes que la sédentarité paysanne concerne surtout la France, tandis qu'on trouve au niveau européen «des zones ou des régions de forte mobilité»; il affirme pourtant que «l'enracinement des paysans reste la norme dans la majorité des pays européens», en se fondant sans doute sur le fait que les zones ou les régions de forte mobilité sont, à son avis, relativement exceptionnelles<sup>6</sup>.

### Modélisation

Un autre débat porte sur les causes des mobilités et les modèles susceptibles de les étudier. Des économistes, des sociologues ou des géographes ont proposé divers schémas explicatifs<sup>7</sup>. Ils reprochent parfois vivement aux historiens leur approche empirique<sup>8</sup>. Plusieurs modèles sont d'ordre macro-économiques: ils étudient plutôt les groupes importants que les individus, privilégient la grande échelle géographique et les causalités économiques. Les motivations individuelles sont cependant de plus en plus souvent prises en considération<sup>9</sup>. Cela ne suffit pas à convaincre nombre de partisans de la microhistoire, persuadés que les mobilités ne peuvent se comprendre que si l'on se situe dans les zones de départ et que l'on travaille à l'échelle des communautés rurales, voire des familles ou des individus<sup>10</sup>.

Les mobilités ne résultent pas de manière mécanique, comme on l'a parfois écrit, d'une trop forte densité du peuplement<sup>11</sup>. Ni d'ailleurs de la pauvreté: certes, des géographes ou des historiens de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle ont beaucoup parlé d'une émigration de la misère, forçant des milliers de personnes à quitter durablement leurs foyers. Mais on a depuis compris qu'il existe aussi une migration de la réussite, pratiquée par des gens issus de couches sociales favorisées que le voyage peut enrichir<sup>12</sup>.

5 Lucassen, Jan et Leo: «Migration, migration history, history: old paradigms and new perspectives», dans Lucassen, Jan et Leo (éds): *Migration, migration history, history: old paradigms and new perspectives*, Berne etc., Lang, 1997, p. 9.

6 Poussou Jean-Pierre: «Migrations et mobilité de la population en Europe à l'époque moderne», dans *Histoire des populations de l'Europe*, Bardet Jean-Pierre et Dupâquier Jacques (éds): I. *Des origines aux prémices de la révolution démographique*, Poitiers, Fayard, 1997, p. 271 et 286.

7 Outre les modèles expliqués p. 139–141 de ce numéro, voir un exemple d'utilisation du système dynamique, sous l'angle macro et micro: Allen Peter M.: «Les migrations génératrices et indicatrices du changement», dans *Vers un ailleurs prometteur... l'émigration, une réponse universelle à une situation de crise?*, Paris/Genève, Presses Universitaires de France et cahiers de l'IUED, 1993 (coll. Cahiers de l'institut universitaire d'études du développement, 22), p. 32.

8 King Russel: «Migration in a world historical perspective», dans *The economics of labour migration*, Van den Broeck Julien (éd.), Cheltenham/Brookfield, E. Elgar, p. 7–75.

9 Cadwallader Martin: *Migration and residential mobility. Macro and micro approaches*, Madison/Londres, The University of Wisconsin Press, 1992, XVI, 275 p., est une bonne et récente présentation des modèles de type macro et micro (cf. le schéma p. 5).

10 Leurs arguments sont développés p. 141–143 de ce numéro.

11 Voir sur ce point les remarques de Mathieu Jon: *Geschichte der Alpen 1500–1900: Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft*, Vienne etc., Böhlau, 1998, p. 105–108, qui connaît bien les thèses d'Esther Boserup, en particulier *Population and technology*, Oxford, Basil Blackwell, 1981.

12 Viazzo Pier Paolo: *Upland communities. Environment, population and social structure in the Alps since the sixteenth century*, Cambridge etc., Cambridge University Press, 1989 (coll. Cambridge studies in population, economy and society in past time, 8), p. 1–15, 143–152, 294–

Les conjonctures des mobilités sont encore très floues. Pour Leslie Page Moch, la croissance des mobilités européennes est nette et s'inscrit en quatre temps<sup>13</sup>. La «phase préindustrielle» débute vers 1650 et s'achève vers 1750. La mobilité, déjà considérable à cette époque, est surtout le fait de migrants saisonniers et de personnes qui viennent s'installer dans les villes. De 1750 à 1815 environ, les phénomènes affectant l'époque précédente (industrie rurale, croissance démographique, mais aussi prolétarianisation ou paupérisation) s'accroissent. Malgré les guerres napoléoniennes qui dévastent l'Europe, les mobilités, surtout saisonnières et temporaires, se multiplient. De 1815 à 1914 environ, le développement de la production industrielle et la croissance exponentielle des villes, souvent nouvelles, augmentent les mobilités des campagnes vers les villes. De plus en plus de gens quittent l'Europe, souvent pour se rendre en Amérique. Les guerres mondiales freinent ou stoppent les migrations internationales liées à la recherche d'un travail, mais provoquent des mouvements forcés de population. Après 1945, les millions de personnes qui viennent s'installer dans les conurbations urbaines viennent de loin. Plusieurs pays européens d'où l'on émigrerait souvent, comme la Suisse, sont devenues des terres d'immigration.

Ce schéma très général varie beaucoup suivant les régions et les types de professions concernées. Les conjonctures des mobilités sont parfois décrites de manière contradictoire. On écrit souvent que les migrations de travail sont de faible ampleur pendant la période napoléonienne<sup>14</sup>. Certains auteurs situent le sommet de l'émigration alpine aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, d'autres au XVII<sup>e</sup>, d'autres enfin au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>15</sup>. L'époque du déclin du colportage est aussi très contestée: Laurence Fontaine a observé un repli sur l'espace régional dès le XVIII<sup>e</sup> siècle et un déclin à partir du milieu du XIX<sup>e</sup><sup>16</sup>. Ces constatations ne sont pas applicables à l'Allemagne<sup>17</sup>.

### *Qui voyage?*

On a longtemps pensé que les montagnes seraient par excellence des zones de départ, tandis que les villes seraient des pôles d'attraction essentiels et parfois uniques. Ces généralisations sont controversées: tous les montagnards ne sont pas des émigrants<sup>18</sup>. Dans un article remettant en question nombre d'idées reçues, Raf-

295; Fontaine Laurence: «Gli studi sulla mobilità in Europa nell'età moderna: problemi e prospettive di ricerca», *Quaderni storici*, nuova serie, 93, 1996, p. 739-755.

13 Moch L. P.: *Moving Europeans...*, *op. cit.*, p. 2-5.

14 Lucassen Jan: *Migrant labour in Europe 1600-1900. The drift to the North Sea*, Londres etc., Croom Helm, 1987, p. 17.

15 Albera Dionigi: «L'émigrante alpine: per un approccio meno statico alla mobilità spaziale», dans *Les hommes et les Alpes*, Grenoble, Cotrao, 1992, p. 180-181.

16 Fontaine Laurence: *Histoire du colportage en Europe, XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1993, 334 p. (coll. L'évolution de l'humanité), p. 51-68.

17 Fontaine Laurence: *Histoire du colportage...*, *op. cit.*, p. 51-68, 177; Walter Rolf: «Träger und Formen des südwestdeutschen Wanderhandels in historischer Perspektive», dans *Wanderhandel in Europa*, Reininghaus Wilfried (éd.), Dortmund, 1993, p. 31 (coll. Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte, 11), p. 101-115 (en particulier carte p. 105); compte-rendu de l'édition anglaise du livre de L. Fontaine par Wilfried Reininghaus: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 85 (2), 1998, p. 292.

18 Viazzo Pier Paolo: *Upland communities...*, *op. cit.*, p. 121-177, 295-296; *Histoire des Alpes*, 3, *Mobilité spatiale et frontières*, 1998.

faello Ceschi a montré que les départs des montagnards peuvent être compensés par l'immigration de personnes venues des environs pour cultiver les terres des absents<sup>19</sup>. Des villages peuvent attirer plus de monde que de petites villes en déclin ou défavorables à l'installation de nouveaux bourgeois<sup>20</sup>.

L'importance des mobilités féminines est très discutée. On lit souvent que les jeunes femmes voyagent beaucoup, parfois même plus que les hommes, mais sur des distances relativement courtes. Après la naissance des enfants, elles se sédentariseront. Ces affirmations sont contestées: dans certaines régions, les femmes peuvent parcourir de très grandes distances<sup>21</sup>.

## **Mobilités suisses et européennes vers 1800: premiers résultats**

### *Des passeports pour les mendiants?*

Des recherches sur les mobilités suisses et européennes, que je suis en train d'achever, permettent de participer activement à ces débats et de proposer quelques réponses<sup>22</sup>. De riches fonds d'archives déposés en Suisse, en France et en Angleterre renseignent sur la nature et l'ampleur des mobilités transfrontalières, à petite et à grande échelle géographique<sup>23</sup>. Les sources suisses les plus riches sont rédigées sous l'Helvétique (1798–1802). Des listes de passeports visés ont été conservées aux Archives fédérales<sup>24</sup>. En juillet 1798 en effet, une loi impose aux sous-préfets et à leurs agents d'avoir «chacun un registre, dans lequel ils inscriront le nom de l'étranger, le but de son voyage et le lieu où il veut aller. Ils enverront chaque semaine au préfet de leur canton un relevé de leurs registres, et celui-ci fera composer un rapport général de tous ces rapports particuliers, et l'enverra tous les quinze jours au ministre de la Police, où il restera déposé»<sup>25</sup>. Les listes contiennent les noms et les prénoms des personnes entrées dans le canton, la date de leur passage, leur vocation (métier), leur lieu d'origine et leur destination. Tous les préfets ne répondent pas avec la même exactitude. Même lorsque leurs tabelles sont exactes, elles ne reflètent qu'imparfaitement la réalité.

19 Ceschi Raffaello: «Migrazioni dalla montagna alla montagna», dans *Gewerbliche Migration im Alpenraum*, Bolzano, Athesia, 1994, 679 p. (coll. Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer), p. 15–45; on retrouve le même phénomène en Savoie, Maistre Chantal et Gilbert et Heitz Georges: *Colporteurs et marchands savoyards dans l'Europe des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Annecy, Académie salésienne, 1992, 268 p. (coll. Mémoires et documents publiés par l'Académie salésienne, 98), p. 73ss.

20 Le cas neuchâtelois est exemplaire: Henry Philippe: «L'évolution démographique», dans *Histoire du Pays de Neuchâtel*, 2, *De la Réforme à 1815*, Hauterive, 1991, p. 152–156 (d'après les travaux d'Yves Froidevaux, que l'auteur présente dans ce numéro, p. 64–86).

21 Sogner Solvi: «Women's position in migration. The norwegian case», dans *Les migrations internes...*, op. cit., p. 27–42; Fauve-Chamoux Antoinette, «Female mobility and urban population in pre-industrial France, 1500–1900», *ibidem*, p. 43–72.

22 Ces recherches ont été soutenues par le Fonds national suisse de la recherche scientifique (subside ATHENA n° 1117–043151.95).

23 Quelques exemples, autour des années 1800: en Suisse, les registres de passeports visés sous l'Helvétique (Archives fédérales, à Berne, abrégé AF: B 1750, 1798–1802); en France, une vaste enquête sur les migrants temporaires (Archives nationales, à Paris, abrégé AN: F/20/434–435, vers 1811); en Angleterre, des listes d'hôtes (Greater London Record Office, WR/A/1–67: Householders notices and overseas returns, 1798).

24 AF, B 1750 a–d, 1798–1802.

25 Strickler Johannes (éd.): *Actensammlung aus der Zeit der Helvetischen Republik (1798–1803)*, vol. 2, Berne, Stämpfli, 1887, p. 614 (25. 7. 1798).



Malgré leurs lacunes, elles relèvent le passage de milliers de personnes pendant une époque troublée où la Suisse est, pour la première fois depuis plus d'un siècle, parcourue par des troupes armées et devient même le théâtre d'affrontements militaires<sup>26</sup>. La guerre rend les communications hasardeuses et plusieurs des débouchés habituels, à commencer par l'Angleterre, sont fermés ou difficiles d'accès<sup>27</sup>. 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-ils d'itinéraires, pour éviter les champs de bataille<sup>28</sup>.

Des sources qualitatives comme les journaux de voyage ou les procédures de justice impliquant des personnes en déplacement prolongent les listes de l'Helvétique dans le temps, pallient leurs imperfections et jettent un éclairage original sur les mobilités. Le fait de devoir se munir d'un passeport à l'époque révolutionnaire et napoléonienne est nouveau pour la plupart des voyageurs. Sous l'Ancien Régime, ce sont plutôt les pauvres gens que les autorités contraignent à acquérir des papiers (passeports, mais aussi patentes<sup>29</sup>) leur donnant le droit de circuler. Les voyageurs aisés acceptent mal de se plier à cette obligation et plusieurs prennent la route sans documents, quitte à s'en procurer en route. En 1810, trois hommes cultivés, intéressés par les exploitations minières, se rendent de Lausanne à Turin, alors chef-lieu de département français<sup>30</sup>. En cette période d'accalmie entre deux guerres napoléoniennes (la paix de Vienne, qui suit la victoire de Wagram, est signée en octobre 1809), le voyage aller se fait sans documents. «Nous étions arrivés à Turin sans passeport et personne ne nous en avait demandé jusqu'à présent mais on nous conseilla de nous mettre en règle pour éviter des désagréments à la frontière. Nous allâmes donc à la mairie pour nous faire donner une déclaration, qui nous fut expédiée sur les dépositions de deux personnes connues et qui nous servit à obtenir des passeports du préfet.» Cette démarche obligatoire déplaît fort aux trois Helvètes et l'un d'entre eux ne se prive pas de le dire: sur le chemin du retour, il rétorque à un gendarme curieux «que ce n'était qu'aux mendiants qu'on demandait ainsi les passeports». Comme le visa turinois manque – les services de la préfecture ont mal fait leur travail – ce voyageur impertinent passe la nuit au cachot, en compagnie de quatre voleurs.

26 Stähelin Andreas: «Helvetik», *Handbuch der Schweizer Geschichte*, Zurich, Berichthaus, 1977, II, p. 789–790, 804–807.

27 Rufer Alfred (éd.): *Actensammlung aus der Zeit der helvetischen Republik (1798–1803)*, vol. 15, *Des Gesamtwerkes der kulturhistorischen Serie*, vol. 5, Fribourg, Fragnière, 1964, p. 447–453.

28 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.

29 Radeff Anne: *Du café dans le chaudron. Economie globale d'Ancien Régime (Suisse occidentale, Franche-Comté, Savoie)*, Lausanne, Société d'histoire de la Suisse romande, 1996 (coll. Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, 4<sup>e</sup> série, IV), p. 206–214, donne un exemple de patentes délivrées à des colporteurs ou des merciers parcourant le territoire bernois.

30 Staatsarchiv Basel-Stadt (abrégé: StABS), PA 478, août 1810; l'orthographe est modernisée. Je n'ai pas (encore?) identifié ces trois Vaudois: l'auteur, anonyme et MM. de Buch et Lardy (peut être Charles Lardy, inspecteur général des forêts vaudoises: Claude André: *Un artisanat minier. Charbon, verre, chaux et ciments au Pays de Vaud*, Lausanne, Imprimeries réunies, 1974, p. 72–73).

Les frontières politiques, culturelles ou religieuses se multiplient et se compliquent sous l'Ancien Régime. Elles n'ont pas empêché les gens de circuler à travers toute l'Europe et au-delà des mers. Certains départs sont définitifs: c'est le cas de nombreux Européens allant vers les Amériques, mais aussi d'Allemands qui s'installent en Europe orientale, tandis que d'autres font des séjours temporaires en France, parfois dans un but linguistique<sup>31</sup>. Les migrants reviennent chez eux plus ou moins régulièrement, comme les colporteurs savoyards qui quittent leur foyer à l'automne pour le réintégrer au début de l'été, ou les négociants qui se rendent chaque année à Londres ou à Paris. Les frontières sont non seulement perméables aux marchandises et aux individus, mais aussi aux idées et aux techniques. Des artisans cheminent aux côtés des ouvriers ambulants, des colporteurs ou des négociants. Ils échangent leurs expériences et leurs savoirs. Les marchands fabricants, les banquiers huguenots, les Juifs et même les contrebandiers contribuent à décroïsser une Europe des régions qui dépérirait si elle se refermait sur elle-même.

Bien avant l'époque contemporaine et malgré la lenteur des transports et le morcellement politique et culturel de l'Europe, des centaines de milliers de personnes parcourent donc le continent ou le quittent pour émigrer. Leur nombre ne doit cependant pas faire illusion: ils sont minoritaires, sauf dans certains villages ou certaines régions qui peuvent temporairement se vider de leur population. Si donc Jean-Pierre Poussou a raison de limiter l'ampleur des mobilités à des zones ou à des régions bien définies, je ne pense pas pour autant que le «modèle de sédentarité» doive être défendu dans toute sa rigidité. En particulier, il est très discutable de réserver le terme de migrations aux déplacements impliquant un changement durable de résidence, excluant ainsi les migrants temporaires ou saisonniers. La volonté de séparer strictement les divers types de mobilités est trop simplificatrice. Le préfet du département du Léman explique par exemple en 1813 que «les marchands colporteurs, peigneurs de chanvre, marchands de graines de jardins, émouleurs, quittent [...] leurs foyers aux approches de l'hiver, parcourent les départements circonvoisins et le canton de Vaud, et rentrent à l'ouverture des travaux de la campagne»; on glisse pourtant insensiblement des déplacements saisonniers aux migrations de plus longue durée: «il se fait cependant de ces émigrations dans toutes les saisons, et les retours ne sont point périodiques, plusieurs individus exerçant un commerce ou une industrie quelconque, soit dans l'intérieur de l'Empire, soit en Allemagne, soit en Suisse, font souvent des absences de 1, 2, 3 ou 4 années»<sup>32</sup>. Certes, il est nécessaire de faire comprendre au lecteur de quoi l'on parle, mais les classifications trop rigides trahissent la complexité des situations anciennes et conduisent à l'anachronisme.

Ceci dit, ce n'est pas tant par leur ampleur que les mobilités transfrontalières sont remarquables que par leur rôle. Elles sont essentielles au fonctionnement de l'économie globale d'Ancien Régime, qui insère l'ensemble de la population dans un jeu d'échanges à l'échelle régionale, nationale et internationale. Les réseaux commerciaux ruraux (foires, marchés, boutiques ou auberges) se densifient, surtout dans les villages. De plus en plus de gens, souvent très modestes, acquièrent des produits nouveaux: du café, un peu de sucre, un fichu de coton. Les paysans,

31 Radeff Anne: «Über die Grenzen hinweg. Reisen und wandern im Ancien Régime», *Scripta Mercaturae*, 1998 (1), p. 24-43.

32 AN, F/20/434, Léman, 13. 2. 1813.

qui représentent la très grande majorité de la population, ne sont pas seulement producteurs mais aussi consommateurs et souvent commerçants. La société d'Ancien Régime participe aux échanges dans sa globalité et l'autarcie paysanne n'existe plus à cette époque<sup>33</sup>.

Ces échanges, indispensables à la survie de tous, impliquent de nombreux déplacements. Bien que les voyageurs soient minoritaires, ils ne sont pas marginaux: loin de représenter un modèle vers lequel tous aspirent, la sédentarité – toute relative – de beaucoup ne peut se comprendre sans la mobilité de centaines de milliers de personnes. Souvent, les historiens, influencés par les sources normatives édictées par les autorités, ont considéré les migrants avec le regard peu amène de sédentaires jaloux de leur concurrence: artisans ou petits commerçants installés dans les villes et désireux de profiter des privilèges urbains traditionnels. On commence à comprendre que les populations rurales accueillent souvent avec gratitude les artisans ambulants ou les colporteurs qui offrent à domicile et à meilleur prix des produits et des services qu'il n'est plus nécessaire de chercher en ville. Ceux qui partent réussissent plus souvent qu'on ne le pense à améliorer leur ordinaire. Ils contribuent parfois à l'enrichissement de ceux qui restent.

### *Des petits colporteurs aux riches négociants*

Les voyageurs appartiennent à des milieux très divers, comme en témoignent les commerçants qui passent en ville de Bâle en 1799. Ils viennent de nombreuses régions d'Europe: Saint Empire romain germanique, Alsace, Principauté de Neuchâtel, nord de l'Italie. Plusieurs négociants aisés voyagent rapidement à travers toute l'Europe occidentale. D'autres cheminent beaucoup plus tranquillement dans des régions moins étendues. Il s'agit souvent de Juifs alsaciens, peut-être marchands de bétail. Ils jouent un rôle essentiel dans la diffusion de capitaux ou de marchandises dans de petites villes. Les colporteurs et les marchands spécialisés se distinguent des négociants aisés sur plusieurs points. Ils transportent eux-mêmes leurs marchandises, parfois sur un char ou un mulet, le plus souvent sur leur dos, dans de lourdes hottes. Ils voyagent moins vite et leur région de vente est plus restreinte. Ils s'arrêtent plus fréquemment dans de plus petites villes et dans des villages. Ils ont une clientèle peu aisée, qui s'insère grâce à eux dans une société de consommation en naissance, en achetant à crédit ou en pratiquant le troc. Ils sont les jalons essentiels de la diffusion de produits parfois venus de fort loin et réalisent ainsi le lien entre l'économie-monde et la consommation locale. Situés aux franges d'une économie de type capitaliste, ils contribuent activement à la constitution de marchés nationaux et internationaux. Les grands négociants s'enrichissent grâce à eux. Ils ont préparé, dans une certaine mesure, la mondialisation actuelle<sup>34</sup>.

Les négociants aisés traversent la Suisse en toute hâte, avec des chevaux ou des bateaux loués. Ils se rendent dans des capitales ou des lieux de foires de réputation internationale comme Francfort-sur-le-Main, là où se trouvent les grandes banques et les clients les plus aisés. Ils ne s'encombrent pas de marchandises qu'ils font

33 Radeff Anne: *Du café...*, op. cit., p. 409–424.

34 Radeff Anne: «De Gênes à Amsterdam. Voyage et consommation à l'époque de la République Helvétique», dans *Histoire de la société de consommation. Marchés, culture et identité (XV<sup>e</sup>–XX<sup>e</sup> siècles)*, Tanner Jakob, Veyrassat Béatrice, Mathieu Jon, Siegrist Hannes et Wecker Regina (éds), Zurich, Chronos, 1998, p. 85–100 (coll. Cahiers de la Société suisse d'histoire économique et sociale, 14).



expédier par des maisons spécialisées. Pour eux, la Suisse – un pays encore relativement pauvre, sauf dans certaines villes (Genève, Bâle, Zurich ou Neuchâtel) où prospèrent des négociants aisés – est un lieu de transit plutôt qu'un pays où l'on prend la peine de s'arrêter longuement. En revanche, les marchands ambulants, parfois venus de loin, voyagent par petites étapes. La Suisse est le but de leur voyage et le lieu d'exercice de leur métier. Les sources permettent de suivre leurs étranges périple, avec des arrêts fréquents, des passages répétés en un même lieu, des zigzags et des allers et retours<sup>35</sup>.

### *Silhouettes de voyageuses*

Plusieurs femmes n'hésitent pas à prendre la route, mais il est souvent difficile de les repérer dans les sources. Les tables de passeports visés en Suisse ne les enregistrent qu'exceptionnellement: les gardes sont surtout chargés d'intercepter les émigrés tentant de rentrer au pays et, en général, les personnes hostiles au nouveau régime. Ils ne se méfient guère des femmes. Les sources qualitatives sont aussi lacunaires. Les correspondances de négociants ou de colporteurs montrent qu'ils laissent, quand ils le peuvent, les femmes à la maison<sup>36</sup>. Par définition cependant, on ne pourra jamais retrouver les lettres échangées entre deux époux voyageant ensemble.

De nombreux indices laissent supposer que plusieurs femmes voyagent, avec leur époux, en compagnie d'autres femmes ou seules<sup>37</sup>. Certaines sont très aisées. Le négociant neuchâtelois Jacques-Louis de Pourtalès est accompagné de sa très jeune épouse en mai 1780. Il couvre – à petite vitesse – le trajet entre Neuchâtel et Paris. Six personnes sont installées dans la grande berline: lui-même, avec son secrétaire particulier et son valet, son épouse, avec sa femme de chambre, et l'un de ses associés; «un domestique courant à franc étrier» est sans doute chargé de reconnaître la route et de retenir des chambres dans les auberges<sup>38</sup>.

D'autres femmes sont poussées sur les routes par la misère. Les procès criminels permettent de mieux les connaître. En 1799 par exemple, six personnes – dont quatre femmes – sont accusées de vol à Lausanne<sup>39</sup>. Elles viennent de régions catholiques et voyagent sans passeport. Les objets qu'elles colportent – du verre et de la faïence – sont souvent achetés en cours de route. Leur vie est dure, mais les femmes semblent mieux s'en sortir que les hommes, puisque plusieurs d'entre elles sont remariées. Ces marchands ambulants font preuve de solidarité, mais des brouilles peuvent briser des couples sur les routes. Des nouveau-nés sont laissés en nourrice en cours de route. Ces gens sont mal logés, mal vêtus et mal nourris. Pendant toute une journée hivernale, les femmes ne semblent pas prendre de repas. Au lever, le matin vers huit heures, elles demandent de l'eau de vie, puis achètent des poireaux

35 Je remercie Martin Körner, qui a attiré mon attention sur cet aspect du voyage des commerçants en Suisse.

36 Maistre et Heitz: *Colporteurs et marchands...*, *op. cit.*, p. 79–81.

37 Radeff Anne: «De Gênes...», *art. cit.*, p. 94–96.

38 Archives d'Etat de Neuchâtel (abrégé: AEN), Archives Pourtalès 7, carnet de voyages, 1772–1798.

39 Archives cantonales vaudoises (abrégé: ACV), H 352/1, 4–23.2.1799; Radeff Anne: «Circulations transfrontalières», dans *De l'ours à la cocarde: régime bernois et Révolution en Pays de Vaud (1536–1798)*, Flouck François, Monbaron Patrick-R., Stubenvoll Marianne et Tosato-Rigo Danièle (éds), Lausanne, Payot, 1998, p. 182–184.

et du café, consommé dans une pinte. L'une d'entre elles, plus dépensière, a acquis de la viande à la boucherie, mais sans la consommer sur place.

*Des montagnes où l'on reste, des villes que l'on quitte*

De très nombreuses données montrent que les montagnes ne sont pas par excellence des lieux de départ. D'abord, elles ne forment pas un bloc qu'on peut opposer au plat pays; les différences entre des régions sises en altitude peuvent être aussi importantes, voire plus, que les différences entre la montagne et la plaine. Ensuite, la montagne n'est pas uniformément pourvoyeuse d'hommes: les départs sont très nombreux dans certains villages et très rares dans d'autres, qui ne sont pourtant pas moins «montagnards» que les premiers. Enfin il existe, à l'échelle européenne, de vastes zones de départ sises dans le plat pays<sup>40</sup>.

Il est aussi discutable d'expliquer l'immense majorité des mouvements de population comme des déplacements de villageois vers les centres urbains. Certes, les villes jouent un rôle considérable. Des métropoles européennes attirent des dizaines de milliers de migrants. Ce n'est cependant pas toujours vers les plus grandes villes que les gens se déplacent. En Suisse, les mobilités sont de moindre ampleur et de nature différente: on ne peut pas comparer l'attraction exercée par Londres, Paris ou Rome, ni même par des nébuleuses de ports comme ceux de la mer du Nord, à celle des villes suisses, même les plus grandes. Elles ne sont d'ailleurs pas les seuls pôles d'attraction. Les déplacements de village à village sont considérables, même sur de grandes distances. De nombreux citadins se risquent sur les routes, ce qui nuance l'affirmation de Jacques Dupâquier, pour qui «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»<sup>41</sup>.

Ces mobilités complexes ne peuvent pas être modélisées de manière satisfaisante en utilisant la théorie de la centralité ou les modèles qui s'en inspirent<sup>42</sup>. Les déplacements ne s'organisent pas en fonction d'une hiérarchie spatiale supposée par la théorie mais jamais vérifiée sur le terrain<sup>43</sup>. Ils ne sont pas déterminés par le milieu physique, ni par le seul attrait de zones à haut salaire parfois situées fort loin du lieu de départ: partout, les traditions locales et régionales contrebalancent l'influence du milieu et parfois l'annihilent. On ne peut pas déduire l'importance des migrations de variables dites explicatives, opérant à l'échelle mondiale ou continentale. Des logiques interviennent à des échelles très différentes. C'est tantôt le grand champ géographique qui l'emporte, tantôt le petit, sans qu'il soit possible de

40 Radeff Anne: «Montagnes, plat pays et remues d'hommes», *Histoire des Alpes*, 3, *Mobilité spatiale et frontières*, 1998, p. 247-266.

41 Dupâquier Jacques: «Mobilité géographique et mobilité sociale», dans *Les migrations internes...*, *op. cit.*, p. 5.

42 Radeff Anne: «Centres, nœuds ou noyaux? Villes et voyages à la fin de l'Ancien Régime», dans *La Suisse comme ville... du XVI<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle. Actes du colloque tenu à Genève en mars 1998* (coll. *Itinera*), à paraître.

43 Christaller Walter: *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Iéna/Darmstadt, Wissenschaftliche Buchbibliothek, 1980, 321 p. (3<sup>e</sup> édition; 1<sup>re</sup>: Iéna 1933). Michalakakis 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.

trouver une explication générale à partir de variables explicatives universelles, opérant à l'échelle européenne ou mondiale.

Je suis en train d'élaborer un schéma général des mobilités observées en utilisant la théorie des structures géographiques<sup>44</sup>. Cette méthode permet de combiner plusieurs catégories d'informations concernant les lieux (ceux où l'on passe, ceux d'où l'on vient et ceux où l'on arrive): plaine et montagne, villes (de taille variable) et villages. Les axes de circulation ont aussi plusieurs dimensions: nombre de passages, direction des déplacements, type de mobilité observée (micro-mobilité, migration temporaire ou saisonnière, définitive) et professions des voyageurs. Ce schéma peut être construit de manière rigoureuse et avec des procédés vérifiables. Les différences les plus importantes avec les schémas élaborés sous l'influence de la centralité concernent les relations réciproques entre villages et entre zones montagnardes. Contrairement à ce que prévoit la théorie, elles sont très fortes: beaucoup de gens se déplacent d'un village à l'autre et de la montagne à la montagne. Les villes exercent certes un pouvoir d'attraction, mais il n'est pas unique et parfois même moins fort que celui de zones agraires. Sous l'Ancien Régime et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, des milliers d'hommes et de femmes, originaires de zones de montagne et de plaine, viennent dans des villes et des villages pour y effectuer divers travaux agricoles, y faire du petit commerce ou de l'artisanat ambulant.

### *Conjonctures de l'économie globale*

Les conjonctures des mobilités sont difficiles à préciser parce qu'elles sont relativement peu influencées par les changements économiques, politiques et même militaires. Les voyageurs ne semblent en effet guère gênés par les crises ou la morosité conjoncturelle, ni par les révolutions, ni même par les guerres. De manière plus générale, les rythmes des mobilités ne reflètent pas toujours les cycles agricoles, industriels et commerciaux, qui sont par ailleurs loin d'être synchrones et parallèles. Les mobilités s'inscrivent dans une économie de base résultant de la «vie matérielle» quotidienne, qui continue à fonctionner en dépit des allers et retours de la conjoncture. L'économie globale, qui comprend la conjoncture générale et l'économie de base, ne change pas sur des périodes de courte durée et n'évolue que très lentement dans le long terme.

Cela ne signifie pas qu'elle est immuable: elle diffère en effet de la mondialisation actuelle, parfois appelée globalisation. La circulation des marchandises, des personnes et surtout de l'information est devenue beaucoup plus rapide, parfois même instantanée. Le village mondial du XX<sup>e</sup> siècle finissant diffère fortement de l'organisation économique de l'Ancien Régime, de type insulaire, avec des zones fortement irriguées (même au cœur des montagnes) et d'autres qui se tiennent encore à l'écart. La spécialisation, autrefois régionale, est devenue mondiale. Les villages, qui jouaient un rôle moteur et méconnu dans l'économie d'Ancien Régime, ont perdu toute importance. Les villes déclinent au profit de métropoles passant les frontières. Les Etats sont parfois impuissants face au pouvoir d'entreprises multinationales.

44 Radeff Anne: «Des voyageurs pressés? Migrants alpins et apennins vers 1800», dans *La montagna mediterranea: una fabbrica di uomini? Mobilità e migrazioni nell'area alpina e nelle montagne del Mediterraneo in una prospettiva comparata*, Actes du Colloque de Cuneo d'octobre 1998, à paraître.

Enfin, les conjonctures internationales, les successions de cycles et les fluctuations lentes de l'économie de base ne peuvent être comprises dans leur globalité qu'en prenant en considération les différents champs géographiques: locaux, régionaux, nationaux et internationaux. Il est grand temps que cessent les débats stériles entre partisans d'une attention rigoureuse au local et défenseurs d'une vision à l'échelle européenne ou mondiale. Les travaux de ces derniers sont parfois hâtivement assimilés à de la synthèse, alors que les approches locales tiendraient plutôt de l'analyse. En fait, les deux angles de vue ne s'excluent pas mais se complètent. Les micromobilités ne peuvent pas être fondamentalement dissociées des macromigrations. L'attention au détail débouche sur l'universel, à condition d'utiliser des modes de pensée assez rigoureux pour que ces «jeux d'échelle» ne soient pas de purs jeux d'esprit.