Étude sur la dynamique, l'évolution et les conséquences des migrations, II

Trois siècles de mobilité spatiale en France

par
Daniel Courgeau
Institut National d'Études Démographiques, Paris

unesco

Table des matières

INTRODUCTION

I. MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE AVANT LA RÉVOLUTION FRANÇAISE 9

Introduction 9

1. La mobilité vue à travers divers filtres 9

a) la famille et les relations affiliatives 11

b) l'économie 12

c) le politique 16

d) le religieux et l'éducation 17

2. Un essai d'approche plus quantitative de ces déplacements 17

a) estimations partielles 17

b) essai d'estimation de la mobilité à la fin du XVIIIe siècle 18

Conclusion 19

II. MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE DE LA RÉVOLUTION A LA FIN DE LA 2e GUERRE MONDIALE 21

Introduction 21

1. La mobilité géographique vue au travers de divers filtres 23

a) la famille et les relations affiliatives 23

b) l'espace vu au travers des bouleversements économiques 24

c) l'apparition d'un espace politique 31

d) l'évolution des autres espaces 31

2. Approche quantitative de ces déplacements 32

a) évaluation des déplacements et des migrations au milieu du XIXe siècle 32

b) évaluation des migrations et des déplacements au milieu du XXe siècle 38

c) Évaluation de l'urbanisation en France de 1806 à 1945 39

Conclusion 40

III. MOBILITÉ ET MIGRATIONS AU COURS DE LA PÉRIODE ACTUELLE 43

Introduction 43

1. La mobilité vue au travers des divers filtres 43

a) la famille 43

b) l'économie 44

c) le rôle croissant du politique 47

d) les autres espaces 48

2. Quelques précisions quantitatives sur les effectifs de migrants internes 48

Conclusions 50

CONCLUSIONS 51

APPENDICE : APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE 55

I. Les divers découpages du territoire utilisés 55

1. Echelons géographiques 55
2. Catégories de communes 58

II. Présentation des sources de données sur la mobilité géographique en France 59

1. Période antérieure à 1791 59
2. Période de 1791 à 1880 60
3. Période de 1880 à 1961 61
4. Période actuelle depuis le recensement de 1962 62

Conclusion 62

III. Méthodes de mesure indirectes des migrations 63

1. Migration nette 63
2. Estimation des migrations intercensitaires à l'aide de données sur le lieu de naissance 63

Conclusion 64

IV. Les méthodes d'analyse utilisées 64

1. Approche démographique 64
   a) l'analyse longitudinale 64
   b) l'analyse transversale 64
   c) les modèles démographiques 65
2. Approche géographique 65
   a) analyse de la différentiation spatiale 65
   b) analyse d'interaction spatiale 65
   c) les modèles spatiaux 65
3. Approche économique 65
4. Approche globale 65

BIBLIOGRAPHIE 67

Trois siècles de mobilité spatiale en France

Daniel Courgeau

Préface

Ce rapport fait partie d'une série d'études sur la dynamique, l'évolution et les conséquences des migrations effectuées dans le cadre du programme de la Division de la Population intitulé « Développement et Promotion de la Recherche sur la Dynamique des Populations ». Les phénomènes migratoires sont désormais largement pris en compte dans les prévisions concernant l'aménagement du territoire et leur connaissance prend donc une importance croissante. Le programme de recherche de l'Unesco a pour but principal d'examiner l'évolution des phénomènes migratoires, ainsi que leurs causes et leurs conséquences dans un certain nombre de pays des différentes régions du monde. Il met en particulier l'accent sur les interactions entre milieu rural et milieu urbain afin de mettre en évidence les divers aspects du processus d'évolution spécifique à chaque pays.

Le présent rapport est le second de cette série à paraître dans les Rapports et Études en Sciences Sociales. *La précédente étude publiée était consacrée à la ville de Mexico.*

Cette étude, entreprise par Daniel Courgeau, analyse l'historique de la mobilité en France du début du XVIIIe siècle à nos jours.

La mobilité est considérée ici sous ses formes les plus diverses, tant temporaires que définitives, en vue de déceler tous les changements qu'elle traverse. Il est ainsi possible de montrer les modifications dans ces déplacements et dans la perception de l'espace qu'entraîne le passage d'un monde agricole à un monde industriel et urbain.

Les résultats de cette analyse font intervenir non seulement les changements économiques, mais également ceux du monde politique et religieux et de la famille (qui apparaît comme un recours au sein d'une société en constante mutation), ainsi que ceux qui touchent l'éducation et les loisirs. Cela permet de mieux cerner les raisons de l'évolution si originale suivie en France tout au long de son histoire démographique et de son urbanisation. Ainsi la mise en évidence d'une considérable mobilité temporaire et de son évolution au cours du XIXe siècle, permet d'éclairer d'un jour nouveau la situation à bien des égards similaire rencontrée actuellement par les pays en voie de développement. Les conclusions que l'on peut en tirer dépassent donc le cadre de la France pour donner une vue plus générale des déplacements humains.

Ce rapport, qui apporte un point de vue nouveau dans l'étude des migrations, devrait s'avérer d'une grande utilité pour tous ceux qui s'intéressent aux aspects historiques des mouvements migratoires et à leurs interconnections avec le processus d'industrialisation et de développement. Tout particulièrement les démographes trouveront ce rapport utile puisqu'ils pourront l'étudier en relation avec la théorie de la transition démographique.

Les opinions exprimées sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les vues de l'Unesco.

(*) Département de Démographie Générale, Institut National d'Études Démographiques, Paris.

Introduction

Nous allons essayer de donner, dans cet ouvrage, une vue d'ensemble de la mobilité géographique en France depuis la fin du XVIIe siècle. Nous verrons que la notion de migration, définie comme changement de résidence, n'est pas suffisante pour saisir cette évolution : cette notion paraît trop liée à une vue de la mobilité géographique, propre à notre civilisation actuelle. Durant le passé, celle-ci a pu en fait se développer dans d'autres directions, qu'il nous faudra explorer.

Ces directions seront d'ailleurs à rapprocher des formes de mobilité qui se déploient dans les pays en voie de développement où la notion de migration paraît tout autant insuffisante pour les saisir toutes. Il en résulte un nouvel intérêt de cet ouvrage, qui fournira une vue d'ensemble de l'expérience que la France a connue au cours d'une longue période. Les solutions qui ont été prises pour résoudre certains problèmes, pourront fournir des éléments de réflexion aux pays en voie de développement, qui rencontrent des difficultés de même type.

Ces diverses formes de mobilité qui peuvent se substituer les unes aux autres, sont plus généralement liées à la perception de l'espace et aux déplacements possibles pour la population française. Certains types de déplacements se sont substitués à d'autres, devenus inadéquats, certaines formes de mobilité, minoritaires durant une période, deviennent très importantes par la suite. Il importe donc de décrire le passage d'un type de perception de l'espace à un autre, en liaison avec les principaux changements que rencontre la population française : changements démographiques, économiques, politiques, sociaux...

Pour ce faire il nous faudra considérer ici la plus grande variété des déplacements : navettes, déplacements temporaires, déplacements saisonniers, vacances, migrations internes, migrations internationales... Nous verrons les périodes d'apparition, de disparition, de fort développement de chacune de ces formes de mobilité. Il sera également intéressant d'essayer de saisir les rayons d'action de ces types de mobilité et leurs changements au cours du temps.

Pour mettre clairement en évidence ces changements il nous faut travailler sur une longue durée. Bien que les statistiques françaises soient loin d'être aussi satisfaisantes dans le passé que celles d'autres pays (Suède, Belgique...) nous utiliserons des recoupements entre diverses sources pour essayer d'en fournir la meilleure description possible. Nous avons pu ainsi remonter jusqu'au XVIIIe siècle. Aller plus loin dans le passé impliquait des hypothèses trop importantes, que la démographie historique ne peut, pour le moment, éclairer. D'ailleurs, pour les périodes plus récentes déjà, de nombreux éléments nous manquent et les résultats de ce travail sont à considérer comme provisoires. En effet de nombreux travaux de longue haleine, à partir des données des registres paroissiaux, permettront à l'avenir de répondre avec plus de précision à certaines de ces questions.

En dépit de ces restrictions, les éléments que nous avons recueillis fournissent déjà une vue suffisamment précise de l'évolution de la mobilité. Nous pourrons, en particulier, essayer de voir comment certains modèles plus généraux sur cette évolution, s'appliquent au cas de la France.

Parmi ces modèles, celui développé par Wilbur Zelinsky dans un article publié en avril 1971 dans *Geographical Review* « The hypothesis of the mobility transition », nous paraît être le plus intéressant. En fournissant une vue suffisamment générale de cette évolution mise en parallèle avec la transition démographique, il permet de situer ce travail dans un cadre plus complet : l'évolution souvent parallèle, mais se produisant à des moments différents selon les lieux observés, fait passer les populations d'une civilisation d'un type ancien à une société de type moderne.

Nous allons maintenant essayer de décrire plus en détail cette évolution, avant d'aborder le cas plus précis de la France.

La société traditionnelle se caractérise par une mortalité et une natalité d'un niveau élevé, qui s'équilibrent à long terme. Cependant, sur le court terme, des différences importantes peuvent intervenir du fait des épidémies, des crises de subsistances ou, au contraire, des périodes de récupération. Cette société ne connaît que de rares migrations, qui sont pour la plupart des migrations par mariage. Certains déplacements temporaires s'inscrivent dans cette société, le plus souvent situés dans le même espace social : déplacements vers les champs, les foires, les lieux de culte religieux ; visites dans la même communauté ; déplacements dus aux guerres. Seule une petite partie de la population participe à des déplacements plus lointains qui permettent des échanges avec d'autres civilisations, d'autres cultures : déplacements de marchands, d'étudiants, de militaires, de marins, d'aristocrates... Ces déplacements portent en germe une partie de la mobilité future, mais sont très réduits dans cette société essentiellement immobile.

L'entrée de la société dans une seconde phase est marquée par un rapide déclin de la mortalité, tandis que la fécondité reste à un niveau toujours élevé. Il en résulte un fort accroissement de la population qui va aller de pair avec une nouvelle vue de l'espace. La société agricole va connaître un certain nombre de changements dans les modes de tenure et d'exploitation des terres. L'agriculteur, pour répondre à la demande accure en produits, doit adopter un mode de production plus intensif pour augmenter les rendements de sa terre. D'autres sont également amenés à utiliser des terres d'accès et de culture difficiles, en vue d'augmenter la surface cultivée.

L'émigration internationale fournit une seconde soupape de sûreté à cet accroissement de la population. L'existence de terres occupées par d'autres types de sociétés (chasseurs-cueilleurs, par exemple), fournit une possibilité d'installation pour ces agriculteurs émigrants (Amérique, Australie...). Bien entendu cette installation se réalise à travers de très durs rapports de forces, mais la société agricole l'emporte le plus souvent, par des défenses militaires plus sophistiquées et par l'introduction involontaire de maladies contre lesquelles les populations indigènes ne disposaient d'aucune défense immunitaire.

La troisième soupape est fournie par l'industrialisation qui se développe dans ces pays. Ce changement est très

important car il favorise les villes, alors que dans une étape antérieure, cette industrie se déployait sur l'ensemble du territoire rural. Mais très rapidement l'importance de la localisation se fait sentir : localisation près des ressources en charbon ou en minerai, localisation à des noeuds du trafic maritime ou routier. Ces villes industrielles dont l'expansion est très forte au cours de cette période, vont constituer des lieux d'appel très importants pour des ruraux. Notons cependant que cette migration vers les villes se produit après le démarrage de l'émigration internationale qui constitue en fait la réponse la plus rapide à un accroissement de population.

Enfin cette période connaît un début de développement des déplacements temporaires sur lesquels l'auteur n'insiste pas.

Cette seconde place est suivie d'une troisième qui est marquée par une diminution de la fécondité, faible au début, très forte ensuite, avant de ralentir à nouveau, tandis que la mortalité poursuit, puis ralentit son déclin. Il en résulte une diminution de l'accroissement de population, qui va se situer à un niveau nettement inférieur à celui atteint lors de la seconde phase.

Cette nouvelle phase va également entraîner des changements dans la mobilité. Le monde agricole est profondément modifié par l'utilisation de techniques nouvelles (engrais, motorisation...) et va marquer un arrêt des conquêtes de terres d'exploitation difficile. Dans l'autre sens ces techniques vont libérer une main-d'œuvre utilisable dans les villes industrielles. Cependant au cours de cette phase ces flux vont se ralentir. Enfin l'émigration internationale va, elle aussi, fortement décroître et même s'arrêter.

La quatrième phase est marquée par le contrôle de la fécondité qui oscille autour d'un niveau beaucoup plus faible que le niveau initial. La mortalité est également stabilisée à un niveau très bas et équilibre à peu près la natalité. Il en résulte un très faible accroissement de la population qui peut même être nul.

De nouvelles formes de mobilité apparaissent, tandis que d'anciennes disparaissent. Parmi les disparitions citons les conquêtes de terres d'exploitation difficile, qui non seulement ne se développent plus, mais correspondent à un abandon de ces terres devenues non rentables, du fait des nouvelles méthodes de culture. L'émigration internationale, si elle subsiste, est également profondément modifiée : il s'agira d'une main-d'œuvre de haut niveau qui est demandée par les pays en voie de développement.

La direction et le volume de ces flux dépendent fortement des conditions spécifiques et sont sévèrement contrôlées par le monde politique.

Par contre une nouvelle forme de migration internationale se développe, en sens contraire de la précédente. Les besoins en main-d'œuvre peu spécialisée vont nécessiter un appel à l'immigration de travailleurs de pays moins développés, car le ralentissement de la croissance nationale ne permet plus aux autochtones de fournir cette main-d'œuvre. Les mouvements du rural vers l'urbain, qui en étaient les pourvoyeurs, sont en effet fortement réduits au cours de cette phase.

De nouvelles formes de mobilité interne se développent, tels les migrations entre villes ou les déplacements internes à une agglomération urbaine. Les changements de logement se situent à un taux élevé. Enfin des déplacements tels les navettes, les déplacements touristiques ou de travail... introduisent de nouveaux types de mobilité temporaire.

Le schéma comporte également une cinquième phase qui cherche à prédire l'évolution future de nos sociétés. Nous ne la décrirons pas ici en ce qu'elle sort de ce que l'on peut observer à l'époque actuelle.

En revanche il est intéressant de dire quelques mots, non plus de l'évolution temporelle, mais de l'extension spatiale à un moment donné des divers territoires. C'est également un apport de cette théorie d'avoir montré que, non seulement les divers pays sont à des étapes différentes de leur transition, mais que des régions d'un même pays ne sont pas forcément synchrones. La diffusion dans l'espace du modèle de mobilité suit des chemins qui vont des capitales vers des zones plus éloignées. Ce modèle est transmis par les flux de migrants antérieurement installés et par la diffusion des idées et des innovations.

Nous essayerons, au cours de cet ouvrage, de suivre dans le temps et dans l'espace l'évolution de la mobilité en France, et la thèse que nous venons d'exposer nous servira de référence. Nous dégagerons ensuite en quoi les déplacements des Français se sont éloignés de ce modèle.

Le présent ouvrage va donc décrire et analyser l'évolution de la mobilité spatiale en France au cours de trois siècles, divisés en grandes périodes. La première période correspond à l'Ancien Régime, antérieur à la Révolution française de 1789 où la société française était essentiellement agricole. La seconde période couvre cent cinquante ans, de la Révolution à la fin de la seconde guerre mondiale et correspond au passage d'une société agricole à une société de type moderne où l'industrialisation et l'urbanisation dominent. La troisième période couvre l'après-guerre jusqu'aux années récentes. Observée sans recul historique il est plus difficile d'en saisir les évolutions fondamentales pour l'avenir, mais les modifications récentes dans la mobilité nous semblent d'un intérêt suffisant pour être présentées ici.

Il est évident qu'il n'est pas possible ici de donner une description très fine des diverses formes de mobilité. Nous renvoyons chaque fois le lecteur à des ouvrages plus détaillés, lorsqu'ils existent, de façon à ne pas alourdir cette présentation. Par contre, nous avons essayé de présenter toutes les formes de mobilité en présence à un moment donné, de façon à montrer la variété de ces formes et pouvoir mieux décrire les changements dans les types de mobilité au cours du temps.

En appendice, nous présenterons les diverses sources et les divers moyens dont nous disposons en France pour étudier la mobilité. Cette partie méthodologique est divisée en quatre chapitres qui distinguent :

— les divers découpages du territoire utilisés ;
— la présentation des sources de données sur la mobilité géographique en France ;
— les méthodes de mesure indirecte de migrations ;
— les méthodes d'analyse utilisées.

I

Mobilité géographique avant la Révolution française

Introduction

Avant de développer l'approche spatiale propre à cet ouvrage, il est nécessaire de tracer un tableau d'ensemble sur l'évolution de la population française au cours du XVIIIe siècle. Ce tableau constituera pour la suite du chapitre une référence indispensable. Notons cependant que nous évitons de remonter plus avant dans le temps, car les données, déjà rares et discutables pour le début de ce siècle, deviennent trop peu sûres pour les périodes antérieures. Nous ne pouvons donc analyser avec précision que la dernière transition, tant démographique que spatiale, laissant dans l'ombre des transitions antérieures (passage d'une économie de chasse et de cueillette à une économie agricole, par exemple) sur lesquelles les informations sont trop rares.

La population française, après avoir traversé une longue période marquée par de graves épidémies, des guerres meurtrières, des famines ou au contraire des années d'accalmie et de reprise, voit émerger une nouvelle évolution dès le début du XVIIIe siècle. A une oscillation de ses effectifs autour de vingt millions environ, succède une période de forte croissance.

Cette croissance est d'abord liée à un déclin de la mortalité, déjà sensible dès 1715 (1), qui devient très net à partir de 1750. Plusieurs raisons expliquent cette baisse de mortalité. Vient d'abord le recul de la peste qui, partant de la France de l'extrême ouest, passant par la France du nord et de l'est, s'achève dans le sud, avec l'ultime peste de Marseille de 1720. Vient ensuite le recul des famines qui s'éteignent dans la plupart des régions à partir de 1720 en dépit des sursauts, comme la crise des subsistances de 1740-1741. Nous développerons plus loin les causes de ces disparitions qui tiennent plus à l'amélioration des transports et au perfectionnement des stockages qu'à une réelle augmentation du rendement des grains. Enfin apparaît une période de paix relative quand on la compare aux épisodes guerriers des siècles antérieurs, qui amenaient avec eux massacres, épidémies et famines. De plus les pillages dus aux troupes s'estompent du fait qu'elles sont mieux payées qu'au siècle précédent.

En dépit de ces améliorations il ne faut pas cacher que la mortalité reste encore très élevée. Ainsi les hommes vivent en moyenne 27,5 ans en 1789 contre 23,8 ans en 1740 et les femmes 28,1 ans contre 25,7 ans (3). Les progrès de la médecine sont encore très restreints : le premier vaccin contre la variole n'apparaît qu'à la fin du XVIIIe siècle. Une baisse plus substantielle de la mortalité n'interviendra en fait qu'après la Révolution.

A ce léger recul de la mortalité correspond une fécondité qui reste élevée tout au long du siècle, avec cependant une diminution sensible dans les années qui précèdent la Révolution. Ainsi les Françaises avaient-elles une fécondité cumulée de 5,44 enfants par femme vers 1740 (4), correspondant à un taux brut de natalité de 40 pour 1 000. Cependant dès 1780-1784 cette fécondité tombe à 5,08 enfants par femme. Bien que cette baisse soit réduite, trois facteurs permettent de mieux la comprendre.

— En premier lieu une baisse de la nuptialité est sensible tout au long du siècle : la proportion de femmes célibataires à 50 ans croît de 7,5 % dans les générations nées au début du siècle à 11,7 % dans celles nées vers 1760.

— D'un autre côté l'âge au premier mariage s'est régulièrement accru, passant en cent années de 25 ans à 26,5 ans pour les femmes.

— Enfin une baisse de la fécondité par âge au mariage paraît dès les générations nées après 1750, liée à un début de contraception.

Cette conjonction d'un mariage tardif, d'une augmentation du célibat et d'un début de limitation des naissances conduit donc à une légère baisse de la fécondité à la fin du siècle. En dépit de cela notons que la natalité reste tout au long du siècle à un niveau supérieur à celui de la mortalité, ce qui entraîne, s'il n'y a pas d'émigration, une augmentation de la population française.

Il nous faut donc voir maintenant si ces migrations internationales sont importantes. Nous verrons plus loin que ces migrations sont encore rares et que la France n'a participé au peuplement du Nouveau Monde que par quelques milliers d'émigrants à la fin du XVIIe siècle et au début du suivant. On peut donc, en première approximation, les considérer comme négligeables, tout au long de la période qui nous intéresse ici.

Il en résulte que l'on peut assez correctement estimer l'évolution de la population française tout au long de ce siècle (6). Cette population de l'ordre de 21,5 millions d'habitants au début du siècle, atteint 24,6 millions en 1740 et 28,1 millions en 1790. C'est donc un accroissement de 6,5 millions d'individus en cent ans que l'on observe en France au cours du XVIIIe siècle. Cette augmentation de 30 % risque d'entraîner des changements profonds dans sa structure sociale et dans sa distribution spatiale.

C'est ce dernier point de vue que nous allons maintenant étudier.

1. La mobilité vue à travers divers filtres

Si la démographie historique commence à nous donner une vue d'ensemble de l'évolution de la population française au cours du XVIIIe siècle, elle ne fournit encore qu'une approche très imparfaite des populations régionales et encore moins bonne de leurs déplacements. La lourdeur et le coût des dépouillements à réaliser, leur imperfection dans certains cas, en sont les causes principales. Cependant un certain nombre de résultats partiels nous permettent actuellement de préciser certaines hypothèses et de fournir une première approche, grossière sans doute, mais cependant intéressante, de cette mobilité.

Nous abordons ici ces déplacements de façon très descriptive, n'utilisant les chiffres obtenus que pour préciser

Carte n° 1 : Les anciennes provinces de la France

certains points. Pour ce faire nous utiliserons divers filtres qui mettent en valeur certains types de déplacements, en cherchant à effacer au maximum les autres. Ces filtres sont constitués par les diverses structures sociales, telles que la famille, les relations affiliatives, l'économie, le politique, le religieux et l'éducation. Elles sont assez générales pour se retrouver dans de nombreuses cultures, mais la forme qu'elles y prennent et l'espace qu'elles engendrent sont chaque fois particuliers. D'où l'intérêt de les considérer ici en rapport avec les déplacements de la population française.

a) La famille et les relations affiliatives

La famille constitue le regroupement le plus général et le plus simple. On la retrouve dans la plupart des sociétés. Essayons d'abord de cerner l'espace qu'elle définit lors de sa création. Celle-ci unit deux individus jusqu'alors séparés. On voit donc l'intérêt de connaître ce champ matrimonial et son évolution au cours du temps. L'existence de registres d'actes de mariage qui portent, du fait de la publication des bans, les domiciles respectifs des futurs époux, permet de bien saisir cette mobilité (7).

On constate que dans la France rurale la proportion d'époux résidant dans la même paroisse est restée constante, à un niveau élevé, de 1740 à 1789 : 60 % des garçons épousent une jeune fille de la même paroisse, l'équivalent de la commune actuelle. Cela revient à dire qu'ils trouvent leur conjoint dans un rayon de moins de trois kilomètres ! Le reste des mariages interparoissiaux se produit pour 41 % entre paroisses voisines ou pour 86 % entre paroisses d'un même diocèse. Seuls 14 % de ces mariages unissent des conjoints plus éloignés dans l'espace. Ces répartitions restent très stables jusqu'en 1789, montant un espace matrimonial très restreint et centré sur la paroisse rurale.

Il est cependant intéressant de voir si certaines régions divergent dans leurs comportements (8). On distingue alors la France atlantique qui semble entamer un mélange de population plus accentué : de 1740 à 1789 le pourcentage d'époux résidant dans la même paroisse passe de 53 % à 51 % en Normandie, de 69 % à 66 % en Bretagne et en Anjou et de 62 % à 59 % en Charente et dans le Berry. Au contraire la France du Nord et du Massif Central voit ses paroisses se refermer sur elles-mêmes, ces paroisses passant de 57 % à 62 % dans le Nord, de 54 % à 58 % dans le Massif Central, au cours de la même durée. Notons cependant que ces variations restent faibles et que la plupart des autres régions n'ont aucun changement dans leur proportion de mariages endogames. A cette forte endogamie géographique correspond d'ailleurs une forte endogamie professionnelle que l'approche économique, prise plus loin, éclairera.

Qu'en est-il au cours de la même période dans la France urbaine qui est alors fortement minoritaire ? Notons d'abord que l'endogamie y est plus élevée qu'en milieu rural. Cela s'explique sans peine par la taille plus importante de ces villes : il est plus facile de trouver un conjoint dans une ville de 10 000 habitants que dans une paroisse rurale de 200 habitants. De plus l'augmentation de la population urbaine au cours du siècle peut entraîner, en partie, un accroissement de l'endogamie. C'est bien ce que l'on observe : alors qu'en 1740, 83 % des mariages urbains étaient endogames, en 1790 ce pourcentage passe à 86 %. Cependant, en dépit de cette endogamie croissante, la répartition dans l'espace des mariages hors de la ville se modifie. On observe une augmentation de la proportion de mariages hors du diocèse qui passe de 39 % à 43,5 %. On peut sans doute relier cette augmentation à la présence de nobles ou de riches bourgeois, dont le champ des unions est non plus paroissial, mais national.

L'étude plus détaillée de la ville de Bordeaux (9) éclairera mieux ces migrations. Comme pour l'ensemble des villes, on y observe une légère augmentation de l'endogamie, mais surtout, étant donné sa taille, le pourcentage de mariages endogames, y est très élevé : 6,2 % des mariages célébrés au cours de la période 1737-1791 ont été le fait d'hommes habitant hors de Bordeaux. Notons ici que la population de cette ville est passée de 45 000 habitants vers 1700 à plus de 110 000 en 1790. Cette étude permet de voir plus en détail l'ensemble des échanges entre villes et rural et entre villes elles-mêmes, occasionnés par le mariage. Nous constations d'abord que ces mariages n'unissent pas en majorité des hommes et des femmes originaires du rural, mais au contraire des Bordelaises de naissance avec des hommes originaires du rural (10). On peut donc penser qu'après leur mariage ces femmes partent vers la campagne. Dans l'autre sens l'examen d'une paroisse rurale, située à 33 km de Bordeaux, montre que les mariages qui s'y célèbrent concernent, pour une part, des jeunes filles épousant un Bordelais, qui partiront sans doute vers cette ville par la suite. Enfin sur les mariages bordelais qui correspondent en fait à une émigration vers le Lot-et-Garonne, près de la moitié sont des mariages entre citadins, appartenant donc aux couches supérieures dont les échanges à longue distance sont permanents.

Ces exemples montrent donc l'extrême complexité des échanges par mariage entre villes et campagnes, qui n'ont pas lieu à sens unique, mais dans les deux sens et des échanges entre villes, qui unissent les couches supérieures de la société. Il est donc nécessaire de dépouiller non seulement les registres d'une ville, mais ceux de toutes les paroisses et villes voisines, pour avoir une vue suffisamment claire des échanges matrimoniaux qui la concernent. On voit que cela nécessite un travail énorme qui en est tout à fait à ses débuts.

Une fois la famille constituée par mariage, voyons quels déplacements son développement engendre. En fait, il faut voir que les structures familiales sont très variées en France et cette diversité entraînera une vue de l'espace propre à chacune des régions considérées. A nouveau il ne peut être question d'en donner ici une vue détaillée, mais seulement d'en décrire les grandes lignes.

Les types de famille que l'on peut observer se situent entre trois grands groupes : la famille patriarcale, la famille souche et la famille instable ou nucléaire. Le premier type regroupe sous l'autorité d'un chef de famille ses fils, petits fils, leurs épouses ainsi que leurs enfants. Ce chef de famille possède et gère tous les biens de la communauté dont la dimension peut être importante. On voit sans peine que la mobilité engendrée par ce type de famille sera restreinte aux échanges par mariage, que nous avons déjà considérés, et à quelques déplacements temporaires.

Le second type, la famille souche, garde certaines caractéristiques de la famille patriarcale, mais sa souplesse d'organisation permet une adaptation facile à des

conditions économiques variées. De la famille patriarcale elle garde le maintien de la propriété dans l'indivision, un seul héritier étant désigné dans chaque génération. Par contre, ses frères et sœurs ont une plus grande liberté de manœuvre. En particulier ils sont libres d'émigrer et de trouver d'autres moyens d'existence s'ils veulent fonder une famille. Dans le cas d'un échec de leur migration, ils ont toujours la possibilité de réintégrer la famille. On voit donc que ce type déploiera dans l'espace une mobilité plus forte.

Le troisième type, la famille nucléaire, ne comporte plus que deux générations au maximum : les parents et les enfants mineurs. Dès que ces enfants atteignent l'âge adulte ils quittent le noyau familial, soit vers des exploitations agricoles libérées ou vers la ville. Ce type de famille engendrera la mobilité la plus forte, par son instabilité territoriale.

Alors que de nombreux pays ne connaissent qu'un seul de ces types de famille, en France, selon les régions considérées, leur diversité s'étend sur tout l'ensemble du spectre (12). Ainsi les observations faites dans certains pays de montagne comme le Pays basque montrent une structure de famille patriarcale, où l'on retrouve sous un même toit un groupe familial très large. Notons que ces régions de montagne étaient encore, en 1861, celles où la proportion de non natifs était la plus faible. A l'inverse une région comme la Normandie présente, à la même époque, un modèle de famille nucléaire, réduite aux couples et aux enfants non encore mariés. En 1861 ces régions comportent une proportion de non natifs de deux à trois fois plus élevée que dans les pays de montagne. Enfin le type médian, la famille souche va, bien entendu, se retrouver dans les régions intermédiaires. Ainsi en Auvergne et en Limousin la transmission des terres entraîne-t-elle tout un système d'arrangements, dans lesquels les déplacements temporaires et les migrations vont jouer un grand rôle.

En effet, en vue d'éviter le morcellement des terres, la propriété familiale n'est pas partagée. En revanche l'héritier, qui reçoit tous ces biens familiaux, doit dédommager les cohéritiers qui recevront leur part en espèces, avant d'émigrer. Il lui est souvent nécessaire de s'endetter et ensuite d'effectuer des déplacements temporaires en vue de trouver le numéraire indispensable pour rembourser ses dettes. Selon l'importance de l'héritage, le nombre d'héritiers et les gains tirés de ces déplacements, la période de déplacements temporaires sera plus ou moins longue.

Une autre raison se trouve dans la nécessité de constituer des dots, pour permettre le mariage des filles. Dans de nombreux cas, le père de famille y pourvoit grâce aux gains que lui procurent des déplacements temporaires. C'est encore ce que l'on peut constater en Auvergne et en Limousin. Nous verrons ces déplacements plus loin car, bien entendu, ils sont liés à l'économie : les besoins urbains en main-d'œuvre temporaire sont le moteur de ces déplacements. Ce ne sera qu'au XIXe siècle que l'on verra, non plus les pères, mais les jeunes rurales elles-mêmes, venir en ville pour se constituer une dot. Notons enfin dans l'autre sens, les mises d'enfants en nourrice qui constituaient de nombreux déplacements des villes vers le rural proche, comme des déplacements liés à la famille.

Le rôle des structures affiliatives est beaucoup plus malaisé à mettre en évidence, bien qu'ayant joué un rôle important dans la mobilité du XVIIIe siècle. La stabilité au cours du temps de nombreux courants, montre leurs liens avec l'information dont disposent les habitants d'une zone de départ sur un certain nombre de destinations. Ainsi voit-on se constituer des équipes ou brigades d'individus d'un même village, ayant une spécialité très précise (scieurs de long, bûcherons, artisans, commerçant...) dont les cheminements suivent des trajets souvent très précis, liés aux relations qu'ils ont dans une ville ou une région.

b) L'économie

En fait la plupart de ces déplacements ont déjà une signification économique prépondérante. Il faut maintenant aborder cette structure et voir quel espace elle engendre. Au XVIIIe siècle l'économie est d'abord agricole mais le commerce et même l'industrie s'y développent rapidement... Nous envisagerons ces diverses économies séparément, puis nous montrerons comment elles sont liées et comment peut s'effectuer le passage des unes aux autres. Mais d'abord nous essayerons de voir quelles modifications a connu ce monde économique au cours du XVIIIe siècle.

Bien qu'on ne puisse parler de bouleversements économiques au cours de ce siècle, l'agriculture et l'industrie restant encore en deçà de toute révolution, d'importants changements apparaissent cependant, tant dans les possibilités de transport, que dans le développement des « plaques tournantes » que sont les villes, et dans les lieux d'implantation de l'industrie.

L'amélioration des transports affecte diverses voies. En premier lieu les routes font l'objet d'un développement particulier tout au long du siècle. La « corvée royale », étendue à toute la France, permit de mobiliser tous les ans des centaines de milliers d'hommes en vue de la réalisation des grandes routes du XVIIIe siècle. Cette conscription de la main-d'œuvre, honnie par les paysans, réalisa à bon compte des travaux importants. Elle ne sera remplacée qu'en 1787 par une contribution en argent... Cet effort changea de façon importante la vue de l'espace français. Alors qu'en 1765 il fallait près de trois jours pour aller de Paris à Orléans et plus de quinze jours pour se rendre à Toulouse, en 1780, un jour suffit pour le premier trajet et huit jours seulement pour le second (13). On voit le raccourcissement de l'espace produit par ces routes. D'autres directions sont également privilégiées, vers l'est et vers l'ouest : Strasbourg, à onze jours de Paris, se trouve ramené à moins de cinq jours, Rennes, à huit jour de Paris est ramené à trois jours. Seules les voies antérieurement construites maintiennent leurs temps de trajet, déjà compétitifs : Paris-Lyon en cinq jours, Paris-Lille en deux jours et Paris-Rouen en un jour. On voit aussi se dessiner une France plus homogène, bien que toujours centrée sur Paris. Notons cependant quelques routes transversales : celle allant de Lyon à La Rochelle en passant par Limoges et Clermont. A la fin de l'Ancien Régime, 40 000 km de routes sont utilisables.

En second lieu les transports par voie d'eau se sont également développés. La construction du canal des Deux-Mers (l'actuel canal du Midi) permet de relier à partir de 1680 l'océan à la Méditerranée. La jonction de la Seine à la Loire est réalisée par le canal de Briare dès 1642 et achevée par le canal d'Orléans (1692) et le canal du Loing (1724). Le canal Crozat (1738) permet de relier

l'Oise et la Somme. De nombreux autres travaux sont entrepris, mais restent encore inachevés (canal du Charolais reliant la Loire à la Saône, par exemple). On peut dire qu'en 1789 la France disposait de 1 000 km de canaux, son réseau navigable, fleuves compris, étant estimé à 8 000 km.

Enfin les transports par mer nous ouvrent de nouveaux horizons sur le commerce international. Si les chemins de la Méditerranée restent ce qu'ils étaient par le passé, le commerce vers les pays d'Europe du Nord étant entre les mains de l'étranger, seul le commerce océanique constitue un espace ouvert, d'une part vers les îles antillaises, d'autre part vers les ports d'Afrique et d'Asie. Notons cependant que son extension reste limitée au cours du XVIIIe siècle : le commerce vers les îles passe de 224 tonneaux en moyenne en 1750, à 291 tonneaux en 1788 (14).

A ces réseaux de voies de communication répond le développement des centres urbains, situés à leur intersection. Ces villes qui contenaient moins du cinquième de la population française en 1806, entament dès le milieu du XVIIIe siècle leur croissance. Cela paraît très clairement pour une ville comme Bordeaux dont la population est passée de 45 000 habitants vers 1700 à plus de 110 000 en 1790, à la suite de son développement commercial. Mais cela reste vrai pour des villes plus petites dont on verra plus loin l'augmentation de divers indicateurs démographiques, tels que naissances, mariages et décès, beaucoup plus forte qu'en milieu rural. Dans de nombreux cas ce développement semble beaucoup plus lié au développement du commerce qu'à celui de l'industrie, dont la localisation reste en grande partie rurale au XVIIIe siècle.

Ayant posé ces grands jalons, voyons plus en détail comment l'économie a pu modifier la structure de l'espace. En premier lieu le monde agricole, qui domine l'économie de ce siècle, n'est pas si immobile que le laisserait penser l'immuabilité des terres cultivées. L'accroissement de la population française, constaté au cours de ce siècle, nécessite de nouvelles ressources agricoles. Ce n'est pas une révolution agricole, comme elle est constatée en Angleterre à la même époque, qui répondra à ce problème. On ne voit pas paraître en France, du moins dans son ensemble, l'équivalent des méthodes de production intensive. En dépit de cela le produit brut agricole a augmenté, de 1700 à 1789, au moins dans des proportions équivalentes à celles de la population, qui rappelons-le a été de 30 %.

Notons en premier lieu que la France est un des territoires les plus densément peuplés à l'époque. Les défrichements, qui ont été fortement favorisés dès 1760, ont sans doute permis de mettre en culture de nouvelles terres, ou des terres n'ayant donné aucune récolte depuis vingt ou quarante ans (15). Mais la surface ainsi ajoutée, quelques centièmes de la surface cultivée, ne suffit pas à expliquer l'augmentation de la production agricole.

Le rôle de l'amélioration des transports semble avoir joué beaucoup plus fortement, entraînant d'ailleurs les changements importants dans la répartition spatiale des cultures. La plus grande facilité des transports a permis une spécialisation régionale, plus conforme au climat et aux terres utilisées. Ces transports peuvent en effet s'effectuer sur des routes nouvelles avec des frais diminués des deux tiers ou, dans certaines régions, sur des canaux avec une réduction encore plus forte. Ainsi le haut Languedoc peut-il s'engager dans la mono-culture du froment qu'il peut écouler vers le golfe du Lion, de même que la Brie et la Beauce avec le centre parisien proche. Certaines régions se spécialisent dans l'élevage, telle la Normandie, tandis que d'autres s'engagent dans le développement de la vigne (Auxerrois) ; les spécialisations entraînent un double mouvement, que nous allons décrire plus en détail. D'une part, pendant de très courtes saisons, ces régions vont avoir un besoin accru de main-d'œuvre temporaire, pour effectuer les moissons ou d'autres travaux. D'autre part, l'exportation de leur surplus de production, vers des régions demandeuses, va développer une demande de transport, jusqu'alors réduite.

Le premier type de déplacement, vers les régions céréalières, prend des formes diverses selon les régions françaises. Notons d'abord que pour les travaux de défrichement, même lorsque de nouvelles terres sont mises en culture, et pour ceux de semailles, l'apport de main-d'œuvre extérieure n'est généralement pas nécessaire. Les moissons qui doivent s'opérer très rapidement, mais à des dates différentes selon les régions, vont par contre entraîner de nombreux déplacements. En effet, l'utilisation, en France, de la faucille, préférée à la faux (en particulier du fait que le chaume devait être laissé à la vaine pâture) exige pour la moisson d'énormes effectifs, que les populations présentes ne peuvent pas fournir. Les déplacements de moissonneurs qui en résultent sont de plusieurs types. Une première forme est le déplacement à double sens, généralement local, qui permet un échange de service entre cultivateurs dont les céréales arrivent à maturité à quelques semaines d'écart. Une seconde forme de déplacement est à sens unique. Ces moissonneurs, généralement issus de zones montagneuses, où les moissons sont plus tardives, se déplacent au fur et à mesure que se fait la maturation. Ainsi des moissonneurs issus du Massif Central, se rendent dans le Midi méditerranéen (Gard, Hérault), remontent ensuite par la Lozère et le Cantal où les récoltes sont plus tardives, pour terminer dans le Puy-de-Dôme. Il ne peut être question de tracer ici une vue détaillée de ces déplacements très divers et touchant une population difficile à dénombrer (16), mais d'en donner les grandes lignes.

Les zones d'attraction de ces déplacements se trouvent dans toutes les régions céréalières. En premier lieu le Bassin parisien va attirer des travailleurs venus de Normandie, de Champagne et même de Basse-Bourgogne. L'Alsace fait appel à des moissonneurs venus des montagnes avoisinantes : Vosges et Jura. De même les plaines de la Saône et du Rhône attirent les habitants des montagnes voisines : Jura, Massif Central, Alpes selon le cas. Nous avons déjà cité le cas des plaines du Bas-Languedoc qui attirent aussi bien des moissonneurs du sud du Massif Central — qui font ensuite les moissons successives rencontrées en remontant vers leur zone de départ — que des moissonneurs des Pyrénées voisines. On voit donc que ces déplacements, le plus souvent à courte distance, peuvent cependant, dans certains cas, pour les montagnards en particulier, être de beaucoup plus grande amplitude.

Les régions qui se sont spécialisées dans la culture de la vigne vont également avoir un besoin accru de main-d'œuvre pendant les vendanges. A nouveau c'est donc une demande de courte durée, mais d'importance considérable. Cependant, dans certaines régions comme

le Bordelais, la demande de main-d'œuvre pour les gros travaux d'hiver, défrichements, plantation, n'est également pas négligeable.

Les grandes zones d'attraction sont autour de Bordeaux, qui attirent tant des Pyrénées que du Massif Central, de Vendée et même parfois de Bretagne. Le Midi méditerranéen attire des travailleurs d'Auvergne, du Rouergue et des Alpes du sud. Ce sont les deux grandes régions dont les déplacements sont de forte amplitude. Les autres régions attirent pour les vendanges une main-d'œuvre beaucoup plus proche. Un cas cependant mérite d'être signalé : celui des montagnards du Jura, du Massif Central et des Alpes, qui ne pouvant produire leur vin chez eux, faisaient l'acquisition d'un vignoble dans le « Bas pays », souvent situé à 30 ou 40 km. La culture et les vendanges étaient alors l'occasion de déplacements temporaires, très particuliers, il faut le reconnaître.

D'autres cultures attirent encore quelques main-d'œuvre. Ainsi le chanvre, introduit dans la région de la moyenne Garonne à la suite de l'interdiction en 1720 de cultiver du tabac en France, nécessite-t-il pour son arrachage une main-d'œuvre abondante, entre les mois d'août et d'octobre. Ces déplacements n'ont pas survécu à l'Ancien Régime du fait de la disparition de la manufacture de toiles d'Agen (17). De même, la récolte des olives est l'objet de déplacements d'hiver des montagnards vers la Provence, ainsi que des cultures maraîchères dans le voisinage des grandes villes.

A côté de tous ces déplacements temporaires, l'agriculture entraînait aussi des déplacements définitifs, comme nous le montrent les congés et translations de domicile (18). Ces déplacements touchent en grande partie les laboureurs qui ne possèdent pas de ferme, mais seulement leur matériel, leur cheptel et un capital d'exploitation : ils ont donc la possibilité d'améliorer leurs profits en changeant d'exploitation. Cette mobilité est loin d'être négligeable puisqu'elle touche 1 % des familles par an dans l'élection de Mantes. Mais surtout elle est liée au type de culture pratiqué : la mobilité devient double lorsque l'on considère les zones de céréaliculture. De plus cette mobilité, bien que considérée à courte distance, comporte des migrations beaucoup plus lointaines, non négligeables : près de 25 % des migrants sont originaires d'une autre élection que celle de Mantes, dont le diamètre moyen s'étend pourtant sur près de 30 km.

Envisageons maintenant l'autre type de mobilité, induit par des moyens de transport plus faciles et moins coûteux. En fait, ces déplacements existent déjà en partie avant la période que nous considérons. Les ruraux, en particulier, sont conduits à utiliser leurs animaux de portage et de trait, lors de la morte saison. Ils peuvent dès lors aider les professionnels qui se chargent des transports par route et par voie d'eau (19). Les déplacements de muletiers jouent ainsi un grand rôle dans les montagnes, d'autant que dans ces régions les routes carrossables ont été tardivement construites. De même, dans la Montagne Noire les métayers faisaient déjà dès 1750 des transports de produits de la région (bois, charbon, ajoncs, foin, laine) vers les plaines. Ils ramenaient ensuite dans la montagne des produits de consommation originaires des plaines. Les Grandvalliers, originaires d'une région du Jura, ont également commencé dès le XVIe siècle à transporter leur production vers les plaines de la Saône ou de Lyon. Ils deviennent dès lors, grâce à la qualité de leurs voitures, des rouliers saisonniers, voire pluri-annuels, se rendant dans divers pays d'Europe, jusqu'aux Balkans.

La construction de routes nouvelles développe ces déplacements, en particulier le roulage ou transport par voiture sur route. Cette fructueuse ressource, notamment pour la morte-saison, occupe de nombreux paysans. Dans certaines régions ces transports s'opèrent à longue distance et font même parfois concurrence à l'agriculture, surtout à proximité des grandes villes. Les transports par voie d'eau, par contre, nécessitent une main-d'œuvre de moindre importance et touchent peu les ruraux. Notons cependant les conducteurs de trains de bois sur diverses rivières du Bassin parisien, dans le bassin du Rhône et dans celui de la Garonne.

Le ravitaillement des villes en combustible nécessitait non seulement le transport du bois et du charbon des forêts d'origine, mais également des déplacements importants dans ces forêts de bûcherons, écorceurs, charbonniers... Cette forme de mobilité ancienne est formée de courants issus en majeure partie du Massif Central et à titre moindre des Pyrénées ariégeoises (20). La main-d'œuvre forestière très spécialisée, issue de ces régions, va migrer vers toute la France et même, pour les forestiers de l'Ariège, vers l'Espagne. Les forêts d'Aquitaine, du Val de Loire, de Bourgogne voient se déplacer ces forestiers qui fournissaient les villes en combustible, mais également de nombreuses industries ou activités artisanales, telles que des forges, verreries...

Citons également les courants pastoraux, déjà très anciens, qui suivent des chemins et des rythmes précis. Les troupeaux séjournant dans le bas Languedoc, le Roussillon et la Provence en hiver, vont se déplacer vers les montagnes voisines en été. Ces déplacements nécessitent une organisation très minutieuse. En particulier les chemins suivis sont très précis, tels que la carraïre en Provence ou la draille en Languedoc (21). Un troupeau nécessitait la présence d'un homme pour environ 350 bêtes. Ces pasteurs, originaires des montagnes voisines, doivent accompagner de nombreux troupeaux. Une estimation faite vers 1790 conduit à 500 000 moutons dans le seul département des Bouches-du-Rhône. Les cinq ou six départements de la région d'hiver doivent donc nécessiter près de 7 000 pasteurs. Dans l'autre sens, des familles vivant l'été dans les montagnes, descendent leurs troupeaux vers des zones plus clémentes en hiver. Dans ce cas, tandis qu'un membre de la famille gardait les bêtes, les autres se plaçaient comme domestique durant la mauvaise saison, les personnes âgées restant dans la montagne pour garder la maison familiale.

Nous abordons donc là, à nouveau, la pluriactivité qui a joué un rôle important dès le XVIIIe siècle. Les ruraux, en effet, disposaient d'un important temps libre, en dehors de leur activité agricole.

Notons d'abord que cette pluriactivité n'entraînait généralement pas de mobilité géographique. En effet, les mêmes individus, selon les saisons, cultivent leurs champs proches du village ou au contraire s'assoient devant leur rouet ou devant leur métier à tisser. Aussi vers 1680 a-t-on estimé à 450 000 les ouvriers du textile dans le Languedoc viticole (22). C'est donc une industrie décentralisée, familiale, qui domine encore le XVIIIe siècle. Cependant la concentration et la mobilité géographique qui se développeront au cours du siècle sui-

vant, apparaissent déjà dans certains domaines que nous allons maintenant observer.

En premier lieu la situation particulière dans l'espace de certaines matières premières va orienter certains déplacements. Ainsi le chanvre, dont nous avons vu plus haut qu'il pouvait également induire des déplacements agricoles (23), conduit à des déplacements en vue de sa transformation en fibre textile. En effet, cette plante, cultivée dans toute la France, nécessitait un travail important, auquel ne pouvaient suffire les sédentaires, pour transformer la filasse en étoupe, puis en fil, à l'aide de peignes de plus en plus fins (24). Un petit nombre de zones montagneuses fournit la majorité de ces peigneurs qui se dirigent vers de nombreuses régions d'accueil. Ces peigneurs qui sont issus d'un petit nombre de cantons du Puy-de-Dôme et du Jura, se déplacent pendant les mois d'hiver.

La sériculture nécessite, pour l'éducation des vers à soie, une main-d'œuvre supplémentaire sur une courte période, de cinq semaines environ, en mai. L'essentiel de la production des cocons revient aux départements de l'Ardèche, de la Drôme et du Gard (25). Il s'agit souvent d'une migration familiale, car pendant que les hommes s'occupent de l'éducation à proprement parler, les femmes et les enfants se chargent de la cueillette des feuilles de mûrier. A nouveau ces courants sont issus de régions très précises : les Cévennes et le Dauphiné. Ces déplacements se font donc à assez longue distance et sont souvent combinés avec des moissons faites en juin.

La production de laine est le plus souvent le fait de sédentaires. Cependant l'importance du troupeau d'ovins estimé en 1789 à 20 millions de têtes (26), amène certaines régions du sud de la France à demander une main-d'œuvre supplémentaire pour la tonte des moutons et parfois le cardage.

Dans un autre sens les exploitations de minerai et de houille étaient forcément localisées près des mines. Le plus souvent mineurs et paysans se distinguaient difficilement les uns des autres. On peut cependant mettre en évidence deux catégories qui se différencient sans peine (27). La première correspond à des agriculteurs qui cherchaient à occuper leur temps d'inaction et trouvaient un travail temporaire dans les mines. Pour ceux-là l'essentiel de leur activité était lié au travail des champs, auquel la mine apportait un complément. La seconde catégorie correspond à des ouvriers qui passent près de neuf mois dans les mines et abandonnaient cette activité lors du plus gros des récoltes, dans l'espoir d'un revenu plus élevé à ce moment-là. Ces mines étaient en fait très dispersées sur tout le territoire français et attiraient de préférence des ruraux des régions proches. Ainsi les Limousins et les Auvergnats descendaient vers les mines languedociennes, autour d'Alès et de Carmaux. On voit également paraître des migrations de mineurs étrangers, en particulier des Allemands et des Belges, comme chefs d'équipes. On voit cependant se dégager des régions particulières où la présence des mines importantes commence à centraliser certaines industries. Ainsi le Nord voit se constituer, pour la métallurgie la compagnie d'Anzin (1757) et pour la verrerie celle d'Aniche (1773), qui vont permettre un développement spectaculaire de cette région, jusqu'alors secondaire.

On doit également citer les industries du bâtiment, dont la localisation est centrée sur les villes et qui nécessitent de ce fait une main-d'œuvre importante, souvent temporaire. L'activité du bâtiment est en effet en plein essor au cours du XVIIIe siècle, tant pour la reconstruction que pour l'extension. De nombreuses équipes de Limousins constituent à Paris les manœuvres, les maçons ; les plus habiles pouvant s'élever dans la hiérarchie du travail.

Par contre, les autres activités industrielles, très réglementées sous l'Ancien Régime, offrent peu de place aux aides temporaires dans les ateliers ou les manufactures urbaines. Ce sont surtout des migrations vers les villes qui alimentent ces effectif de travailleurs. On a pu ainsi observer, surtout au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle, une très forte augmentation des populations ouvrières de nombreuses villes. Bien que l'on soit mal renseigné sur les variations des effectifs d'ouvriers, on peut, en se basant sur des comptes purement économiques, estimer l'augmentation des ouvriers uniquement industriels, entre 150 % et 200 % au cours de ce siècle (28) : ceux-ci seraient passés d'un nombre de 150 000 à 200 000 hommes au temps de Vauban, à un nombre de 400 000 à 500 000 ouvriers à la veille de la Révolution. Bien entendu il faudrait ajouter à cet effectif les femmes et les enfants dont le nombre était loin d'être négligeable. Le recrutement de ce monde ouvrier est encore très local : la banlieue et la campagne proche, dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres, fournissent le gros des effectifs migrants. Cependant, des migrations interurbaines paraissent déjà, dans certains cas, comme non négligeables. Mais l'absence de statistiques permet difficilement de les chiffrer. De même, les étrangers sont loin d'être absents parmi ces migrants : ce sont souvent des techniciens très qualifiés, parfois de simples travailleurs. Dans l'autre sens, l'émigration d'une certaine main-d'œuvre française à l'étranger, en dépit d'une politique tendant à conserver sa population, est non négligeable. On trouvera un grand nombre de colonies ouvrières françaises dans de nombreux pays d'Europe, allant parfois jusqu'en Russie ou aux Etats-Unis.

Ainsi, loin d'avoir amené une concentration accrue, l'évolution de l'économie française au cours du XVIIIe siècle a conduit à un éclatement de l'industrie, tant en milieu rural, que dans de nombreuses villes. Bien plus, à l'opposé d'une concentration industrielle, on va voir se développer une multitude de déplacements d'artisans ou de commerçants, qu'explique parfaitement cette société préindustrielle éclatée. Les transports, facilités comme nous l'avons vu par la construction de routes et de canaux, les déplacements d'artisans, de marchands... vont se multiplier au cours de ce siècle, comme nous le verrons maintenant. Le plus souvent il s'agira de déplacements temporaires d'agriculteurs, en vue d'obtenir du numéraire, de plus en plus nécessaire. Parfois il s'agira de migrations permettant l'installation de tout un réseau de commerçants.

Voyons d'abord les déplacements d'artisans. Ceux-ci sont pour la plupart originaires des régions de montagne, souvent spécialisés dans une activité précise : chaudronniers, forgerons, « émouleurs » ou « repasseurs » de rasoirs, de couteaux et de ciseaux, cordonniers, savetiers... L'Auvergne et le Limousin fournissent une grande part de ces artisans (29) se dirigeant non seulement vers toutes les régions françaises, mais également vers l'Espagne. Surtout attirés par les métiers du cuir et

des métaux, les Auvergnats se spécialisent en particulier dans la chaudronnerie. D'où la dénomination de ces déplacements temporaires sous l'expression parlante « aller au chaudron ». Citons encore, dans les Pyrénées, les forgerons du pays de Foix qui cherchent à passer la frontière espagnole, en dépit de la prohibition de l'émigration par l'administration royale.

Le colportage a également entraîné de nombreux déplacements. A nouveau, ils sont originaires de régions de montagne, mais cette fois les Alpes et les Pyrénées viennent en tête, loin devant le Massif Central. Ainsi les hommes de l'Oisans dans le Haut Dauphiné, allaient-ils vendre dans les plaines voisines divers éléments de leur fabrication locale : lainages, toiles, vaisselle de bois... Certains hommes de la même région ont colporté des plantes médicinales originaires de leurs montagnes, tandis que d'autres ont vendu des minerais jusqu'en Russie ou en Amérique. D'autres paroisses des Alpes ont également colporté vers des pays lointains, tels que droguistes du village de Saint-Etienne-des-Orgues... Le colportage pyrénéen repose sur la vente d'objets très divers : vaisselle de terre, articles de verrerie, objets de bois... D'autres régions participent au colportage dans une moindre mesure : citons l'Auvergne, certains pays de l'ouest, la Thiérache (au nord du département de l'Aisne) qui produit une grande quantité de toiles (30)... Une catégorie proche des colporteurs, celle des rammasseurs-vendeurs, effectue également de nombreux déplacements. Elle est toujours originaire de l'Auvergne et du Limousin.

Les déplacements de marchands viennent couronner cet édifice. Ces marchands sont d'ailleurs souvent d'anciens colporteurs, ayant réussi. Leur métier même les appelle très souvent à se déplacer, non seulement en France, mais hors de France. Citons à titre d'exemple la migration commerciale vers l'Espagne, originaire de quelques paroisses du Cantal, qui a conduit au XVIIIe siècle à la création de la « Société de Chichon » (31). Cette société comptait 24 magasins ou comptoirs dans la province de Tolède et de la Manche, à partir desquels rayonnaient les marchands avec des ballots de mercerie et d'étoffes. Dès seize ans, l'apprenti originaire du Cantal se rendait en Espagne pour une dizaine d'années. Ensuite, devenu marchand, il pouvait alterner des séjours de deux ans en Espagne et de deux ans en France. A la veille de la Révolution, cette société rassemblait 400 Cantaliens. De nombreuses autres sociétés se sont ainsi créées en Suisse allemande, Autriche, Bavière, Pays de Bade...

La société de haut niveau, le plus souvent installée dans les villes, nécessite des services accrus. Mais ces services peuvent également être demandés en milieu rural, oú la domesticité agricole est recherchée pour effectuer des travaux très divers. Aussi les déplacements d'instituteurs-domestiques, originaires des Alpes, ont-ils eu un rôle important dans le sud-est de la France, bien avant la création des écoles publiques (32). Ces déplacements hivernaux les conduisaient dans diverses régions, jusqu'au Languedoc où ils étaient recrutés par les fabriques paroissiales, les communes ou même certaines familles. Ils enseignaient l'alphabet, apprenaient à lire et à calculer et faisaient divers travaux matériels de domestiques ou de service. Un autre type de déplacement se dirigeait, soit vers les campagnes, soit vers les villes : ceux des ramoneurs. Originaires de Savoie et d'Auvergne, ces déplacements d'enfants se faisaient sous la conduite de chefs plus âgés et couvraient une grande partie de la France. En particulier à Paris, leur présence était importante. Enfin, dans les villes, de nombreux services occupent une grande partie des ruraux, qui s'y déplacent de façon temporaire : porteurs d'eau (en grande partie Auvergnats à Paris où ils sont estimés à près de 20 000), décrotteurs, hercules, porteurs de chaises... sans oublier les mendiants, éclopés...

Cette population, caractérisée par l'administration sous le terme de « flottante », a pu être estimée par Necker, sous le règne de Louis XVI, à plus de 40 000 personnes (33). Si l'on y ajoute les personnes qui ne retourneront chez elles qu'après plusieurs années de séjour à Paris (domestiques et portiers, par exemple), on peut penser que cette population constitue plus du sixième des Parisiens.

Ainsi les structures économiques de l'époque conduisent-elles à une mobilité difficile à saisir parce que le plus souvent temporaire, mais néanmoins très importante.

c) Le politique

Essayons maintenant de voir les aspects politiques de la vue de l'espace au XVIIIe siècle.

Notons, en premier lieu, que les frontières sont loin de jouer le rôle de barrières difficiles à franchir, qu'elles ont actuellement. En dépit de mesures et de peines rigoureuses prévues contre l'expatriation de la main-d'œuvre,les départs n'en seront guère affectés (34). Ce n'est que beaucoup plus tard que le politique peut jouer sur cette notion de frontière qui se trouvera alors affectée d'une signification non seulement administrative, mais également sentimentale.

Beaucoup plus importants, dans la perception de l'espace, ont été les déplacements de militaires. Bien que l'armée de métier ait été composée d'engagés volontaires (en dépit de certaines obligations) elle a entraîné une mobilité géographique non négligeable de nombreux Français (35). Indiquons d'abord le rôle de la milice en temps de guerre. Elle était alors tirée au sort parmi les jeunes hommes de chaque paroisse. Devant ce risque, de nombreux miliciens potentiels préféraient la fuite, l'insoumission ou la désertion. Au lendemain de la guerre de Sept Ans, de 1756 à 1763, on rendait la désertion responsable de la fuite de 12 000 hommes. Cette mobilité géographique amenait les insoumis à se diriger vers d'autres régions et surtout d'autres pays.

Ceux qui, au contraire, choisissaient, ou au moins acceptaient ce service militaire, étaient également mis en contact avec de nouvelles régions, de nouveaux pays. Cela pouvait les amener à se fixer dans une région différente de celle de leur naissance, lorsqu'ils se mariaient par exemple. De même, une fois redevenus civils, on constate que de nombreux soldats s'installaient dans des zones différentes de leur origine. Mais, très souvent, il s'agit de regroupements de soldats d'un même régiment, issus d'une même région, qui s'établissent dans des paroisses proches de leur lieu d'origine.

De toutes façons, le passage dans l'armée, souvent choisi comme moyen d'échapper à une communauté très preignante au cours de ce siècle, a permis à un nombre

non négligeable d'hommes de connaître autre chose que leur paroisse de naissance.

d) Le religieux et l'éducation

Bien qu'il soit a priori surprenant d'introduire le monde religieux dans les déplacements terrestres des hommes, nous alons voir que son rôle est loin d'être négligeable.

Ce monde religieux se manifeste d'abord en un certain nombre de lieux sacrés qui attirent des foules nombreuses, venues là en pèlerinage. Ainsi a-t-on rattaché les migrations du Cantal vers l'Espagne, que nous avons décrites plus haut (36), au fait que cette partie de l'Auvergne se trouvait sur la route reliant les deux grands pèlerinages du Puy et de Saint-Jacques-de-Compostelle. Les marchands qui suivaient ces pèlerins ont ainsi pu saisir les possibilités qui s'offraient à eux en Espagne.

Ce monde se manifeste également par le rejet hors du territoire français des religions différentes de la religion catholique, alors prépondérante. Ceci a en particulier entraîné le départ de nombreux protestants, qui se prolonge tout au long du XVIIIe siècle, surtout après la révocation de l'Édit de Nantes. L'estimation de ces départs est délicate, d'autant plus qu'il est difficile de distinguer un départ définitif d'un départ provisoire. Les estimations oscillent entre 100 000 et un million (37) ! On peut cependant centrer plus précisément ces départs autour de 200 000. En particulier, notons que ces émigrations ne se dirigeaient pas forcément vers l'étranger et qu'une bonne part d'entre-elles ont été internes à la France. Dans l'autre sens, des catholiques, chassés de pays en majorité protestants, se sont réfugiés en France. Ainsi un bon nombre de Suisses catholiques vinrent s'installer sur des terres relevant du Roi de France, en particulier l'Alsace, à la fin du XVIIe siècle et au début du XVIIIe siècle. De même les Irlandais catholiques, chassés par l'emprise protestante, forment des groupes non négligeables dans la région de Bordeaux et en Languedoc.

Enfin les missionnaires envoyés de par le monde, forment une population de migrants dont le rôle a été important.

Nous n'avons pas distingué ici les mouvements liés à l'éducation car ils sont faibles et souvent fonction de l'implantation des écoles ou des universités religieuses. Notons toutefois les déplacements de quelques étudiants vers les villes universitaires ou de professeurs et de savants à travers l'Europe.

2. Un essai d'approche plus quantitative de ces déplacements

Nous avons jusqu'à présent donné une vue surtout qualitative des déplacements que divers documents et sources permettaient de mettre en évidence dans la France du XVIIIe siècle. Cette approche a pu nous montrer la diversité, tant typologique — car déplacement temporaires et migrations s'y trouvent intiment liés — que relationnelle — car la plupart de ces déplacements lient en fait l'économique, le familial, le politique.

Il est cependant intéressant de fournir une vue plus quantitative de ces déplacements, pour essayer d'en dégager l'importance dans la société française de l'Ancien Régime. Si l'estimation des migrations des régions et des villes est pour le moment impossible, certaines données permettent d'avancer des hypothèses plus pécises sur ce qu'était la mobilité du XVIIIe siècle.

a) Estimations partielles

Il existe un certain nombre de sources qui nous donnent des précisions sur les migrations du passé. Ainsi, dans le cas de Paris, nous avons indiqué en appendice l'existence d'une carte d'identité obligatoire (38) qui fournit, en particulier, la date d'arrivée à Paris des provinciaux. Un dépouillement des 30 sections, sur les 48 au total, pour lesquelles les registres de délivrance de ces cartes existent, est actuellement entrepris. Pour le moment, seules trois de ces sections ont été analysées, celles de Popincourt, de la Place des Fédérés et du Faubourg Saint-Germain (39). Les migrations vers ces trois secteurs ont été très stables tout au long de la deuxième moitié du XVIIIe siècle. Étendues à l'ensemble de la capitale, elles indiqueraient une immigration de 12 500 personnes des deux sexes par an. Or on sait que la population de Paris a peu varié au cours de ces quarante ans : elle a dû rester aux alentours de 600 000 habitants. Il en résulte que l'on ne peut expliquer la forte proportion, de l'ordre de 60 %, de non natifs de Paris observés dans ces trois sections, qu'en supposant qu'elles diffèrent beaucoup de l'ensemble ou, plus vraisemblablement, que l'émigration de natifs de Paris est importante. Bien entendu, ces deux explications ne sont pas exclusives l'une de l'autre. A l'appui de la seconde, citons le pourcentage de Versaillais natifs de Paris en 1792 (40), 10 % de personnes, qui ne sont pas nées dans cette ville, sont originaires de Paris.

L'étude de l'origine des migrants vers Paris est également intéressante. Elle permet de voir que Paris attirait déjà ses migrants dans une zone très vaste. Jusqu'à près de 300 km, son attraction reste ce qu'elle sera un siècle plus tard. Au-delà elle est plus faible, bien que loin d'être négligeable. Ainsi le Cantal fournit-il déjà de forts effectifs de migrants vers Paris. On peut cependant se demander s'il s'agit de migrants définitifs ou de simples migrants temporaires, comme nous en avons observé lors de l'étude qualitative.

Le cas de la ville de Lyon, seconde ville française après Paris, est également intéressant à analyser (41). Contrairement à Paris, qui semble avoir vu sa population rester à un niveau assez stable au cours du XVIIIe siècle, Lyon progresse tout au long de ce siècle. Si aux alentours de l'année 1710, on peut estimer sa population à 100 000 habitants, celle-ci atteint 150 000 habitants à la veille de la Révolution. Cette croissance ne peut, à nouveau, s'expliquer par l'accroisement naturel, tant les conditions sanitaires dans les villes sont défavorables, mais uniquement par des arrivées massives de migrants. Ainsi, si autour de 1730 les nouveaux époux nés dans la ville sont encore légèrement majoritaire (52,3 % des hommes et 60,9 % des femmes), à la veille de la Révolution ils sont devenus minoritaires (42,2 % des hommes et 47 % des femmes) ; cela est d'autant plus net que le nombre des mariages a presque doublé au cours de la même période. La zone d'attraction est bien moins étendue que celle de Paris : 80 % des migrants viennent d'une distance de moins de 100 km, plus de la moitié a fait moins de 50 km pour s'y installer. Ces migrants sont d'origine plutôt rurale quand ils viennent de régions proches, mais deviennent de plus en plus urbains au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Lyon.

La ville de Bordeaux a également été analysée très en détail et nous fournit une vue encore plus claire de l'attraction urbaine (42). Cette fois-ci ce n'est plus une augmentation de 50 % de sa population comme dans le cas de Lyon, mais un accroissement de plus de 100 % que l'on observe : sa population est passée de 45 000 habitants vers 1710 à près de 110 000 en 1790. A nouveau le mouvement naturel paraît totalement incapable d'expliquer cet accroissement dû aux migrations. Leur étude a pu être entreprise grâce aux actes de mariage et aux sépultures des hôpitaux, qui donnent également une vue des déplacements saisonniers ou temporaires. Comme dans le cas de Lyon, on constate une forte augmentation des mariages dont les conjoints sont nés hors de Bordeaux : ils passent de 22 % à 35 % de 1740 à 1790. Bien que plus faibles qu'à Lyon, ces pourcentages montrent l'importance des migrations vers Bordeaux. L'examen des décès survenus dans les hôpitaux permet d'avoir une idée des déplacements temporaires et saisonniers. Les décès concernent des migrants dans près de 80 % des cas dès 1740 : ce pourcentage monte à plus de 85 % autour des années 1860, pour décroître ensuite à près de 65 %. Notons cependant qu'en valeur absolue ces décès ont plus que doublé au cours de la période de cinquante ans étudiée.

L'origine régionale de ces migrants est intéressante à observer. Bien que Bordeaux attire des hommes originaires de toute la France, cette attraction est cependant fortement concentrée dans son voisinage. Autour de 1740 51,7 % des migrants par mariage étaient originaires du département de la Gironde. En prenant la couronne des départements entourant la Gironde, ce pourcentage monte à 73,6 % à la même date. Au cours du temps, cependant, cette zone d'attraction se diversifie. Vers 1790 ces pourcentages tombent respectivement à 39,8 % pour la Gironde et à 61,2 % pour la couronne. Il est intéressant de voir que cette migration, plus masculine que féminine, touche tous les niveaux de la hiérarchie sociale, tant dans le secteur tertiaire que secondaire.

Examinons maintenant le cas d'une plus petite ville. La ville de Caen, dont la population est passée de 1753 à 1793 de 32 000 à 35 000 habitants, est intéressante à considérer (43). Il est tentant d'assimiler l'accroissement naturel de 2 600 individus, au cours de ces quarante ans, à l'augmentation de la population de cette ville. Cette vue trop simple, laisse de côté l'énorme brassage de population que cette ville a connu, au cours de la même période : 8 800 entrées et 1 500 départs de 1753 à 1774, 12 000 entrées et 17 000 départs de 1775 à 1793 ! L'introduction des migrations bouleverse la vue simplifiée que donnait le simple décompte des naissances et décès.

b) Essai d'estimation de la mobilité à la fin du XVIIIe siècle

En 1970 J.-P. Poussou (44) ne pouvait que reprendre l'estimation de P. Goubert, situant la mobilité en France autour de 400 à 500 000 déplacements, pour la plupart temporaires ; seule une minorité correspondait à des migrations proprement dites. Les travaux effectués depuis cette date, permettent de cerner avec plus de précisions ces migrations.

En premier lieu l'enquête par sondage de l'INED (45) fournit des précisions sur la mobilité par mariage. Nous avons vu qu'en milieu rural sur 200 000 mariages célébrés chaque année 40 %, soit 80 000, correspondaient au moins à une migration par mariage interparoissiale. En milieu urbain ces migrations sont plus rares : seules 16 % correspondent à une migration, soit environ 6 000 mariages.

L'utilisation des congés et translations de domicile permet de compléter la mobilité rurale hors mariage. Du fait que les nouveaux mariés n'ont, la plupart du temps, jamais été inscrits sur les rôles fiscaux, cette source est complémentaire de la précédente. Notons que la mobilité temporaire ou saisonnière y échappe, car les individus qui la pratiquent restent cotisables dans la paroisse où réside la famille. C'est donc bien une mesure des migrations que fournit cette source. Nous ne disposons malheureusement, pour le moment, que de rares dépouillements. C'est la raison pour laquelle nous ne l'utiliserons ici que pour la mobilité rurale, car, sur les villes, d'autres sources existent. Les résultats obtenus pour l'élection de Mantes montrent une mobilité interparoissiale de l'ordre de 1 % de la population par an. Si nous supposons que ce chiffre s'applique à l'ensemble de la population rurale française, soit environ 23,6 millions à la veille de la Révolution, nous arrivons à 236 000 changements de paroisse par an.

Il nous reste maintenant à effectuer une estimation de la mobilité urbaine. Nous la ferons en deux temps : d'abord une estimation de la migration nette, qui permet non seulement le maintien, mais également l'accroissement de la population des villes ; puis une estimation de la mobilité de remplacement qui, nous l'avons vu, est loin d'être négligeable.

La migration nette sert, d'une part, à compenser les vides que laisserait un accroissement naturel négatif et d'autre part, à fournir l'excédent de population que nécessite la croissance urbaine. A nouveau, l'enquête par sondage de l'INED pourra nous être utile. D'après cette enquête l'accroissement naturel urbain a été très faible au cours de la période de cinquante ans qui précède la Révolution. Or nous savons que, si les naissances ont été correctement enregistrées, les décès d'enfants ont connu un fort sous-enregistrement. D'autre part, la mise en nourrice pratiquée dans les villes conduit à des décès en milieu rural qu'il faut également combler. L'enquête INED permet d'estimer ces décès à plus de 30 000 enfants par an vers 1789 (46). De plus, sachant que pour les générations nées vers 1750 le sous-enregistrement des décès atteint 13 %, on peut estimer que les villes perdent, par accroissement naturel négatif, près de 10 000 personnes par an, aux alentours de 1790. C'est donc une migration nette de 40 000 personnes par an qui permettrait le maintien de la population des villes à leur niveau. Notons que ce chiffre est voisin de celui obtenu par M. Garden sous d'autres hypothèses (47), soit 50 000 décès, ce qui montre son intérêt. Mais nous devons, en plus, faire intervenir la croissance de la population urbaine française, si celle-ci se produit bien.

L'enquête par sondage de l'INED nous fournit encore des éléments utiles. On constate en effet, au cours d'une période de quarante ans, une augmentation de 19 % des naissances et de 20 % des mariages urbains. La cohérence de ces deux résultats, alors que l'on sait qu'au cours de cette période la natalité et la nuptialité ont légèrement baissé, permet de penser que les villes ont eu, au cours de cette période, une migration nette de cet ordre

de grandeur. Si celle-ci était continue tout au long de la période, elle se produirait avec un taux annuel de 0,5 %. Ce qui conduit à une migration nette, en fin de période, de 22 500 individus par an. Nous arrivons ainsi à une estimation globale de la migration nette des villes d'environ 62 500 individus avant la Révolution, qui permet d'expliquer l'évolution de leur population sous les contraintes des naissances et des décès qui s'y produisent.

Mais à cette migration nette correspondent des flux beaucoup plus importants. Nous avons vu en effet que les flux vers les villes n'étaient pas à un sens unique, mais correspondaient à un brassage plus important de leur population. A nouveau nous disposons de certaines estimations de ce brassage. Nous avons vu plus haut qu'on pouvait estimer une immigration de plus de 12 000 personnes par an à Paris, soit près de 2 % de sa population, pour une migration nette beaucoup plus faible. Les données sur la ville de Caen montrent un taux annuel d'immigration de 1,9 % et d'émigration de 2,7 % : à une migration nette de – 0,8 % correspond une migration de remplacement de 1,9 %, du même ordre de grandeur que ce que l'on observait pour Paris. Si l'on suppose un comportement semblable des autres villes françaises, avec une migration de remplacement de l'ordre de 2 % par an, on arrive à 90 000 migrations.

Il resterait, pour compléter ces chiffres, à estimer la migration internationale, qui, nous l'avons vu, est faible, et la migration des militaires, mobilité d'un type très particulier, que nous n'aborderons pas ici. En additionnant tous les chiffres précédents, on arrive à un nombre de près de 500 000 migrations interparoissiales annuelles, soit un taux de 1,8 % à la fin du XVIIIe siècle. On voit donc que ces migrations étaient loin d'être négligeables, quand on sait que le taux annuel de migration intercommunale est actuellement de l'ordre de 6,4 %. D'autant plus que nous n'avons pas encore estimé les déplacements saisonniers et temporaires.

Cette estimation est beaucoup plus difficile à faire, car ces déplacements ne sont généralement pas comptés, même partiellement. Cependant, étant donné qu'il s'agit de déplacements anciens qui se perpétueront jusqu'à la fin du XIXe siècle, on peut estimer leur ordre de grandeur à quelques centaines de milliers de déplacements. J.-P. Poussou avance les chiffres de 100 000 temporaires, auxquels il faut ajouter près de 200 000 saisonniers (44), qu'il est souvent difficile de distinguer les uns des autres.

Conclusion

A l'accroissement de la population française, observé tout au long du XVIIIe siècle, correspond une évolution dans les chemins et dans les flux de migrations ou de déplacements, qui se produisent conjointement. Alors que le modèle familial conserve un espace encore très fermé sur lui-même, l'économie entraîne les principaux changements. Bien qu'on ne puisse encore parler ni de révolution agricole, ni de révolution industrielle, l'accroissement de la population conduit à une modification de l'espace économique. En premier lieu, un début de spécialisation agricole entraîne une augmentation des effectifs d'agriculteurs, non proportionnelle à celle de la population totale. Par contre, la mobilité saisonnière et temporaire s'en trouve accrue, du fait de périodes de pointe, en particulier pour les moissons, encore tributaires de la faucille. L'excédent de main-d'œuvre, soit temporaire, pendant les périodes d'hiver, soit à plus long terme, se dirige vers l'industrie et le commerce urbain. L'industrie dans la plupart des cas, n'entraîne pas de mobilité : le métier à tisser est sur place, dans la ferme. En revanche, le commerce urbain conduit à un important brassage de population dont on commence à mettre en évidence l'ampleur.

Les causes de ces migrations sont multiples et si l'on a, à juste titre, beaucoup insisté sur le surpeuplement et la misère des zones de départ, situées en particulier dans les montagnes, il est important de voir que la migration est également le fait de personnes beaucoup plus riches. Pour celles-ci le déplacement dans l'espace fait partie d'une tactique qui permet à l'individu de choisir les lieux les plus efficaces pour son activité.

Notes :

(1) Voir D. Rebaudo : « Le mouvement annuel de la population française rurale de 1670 à 1740 » *Population,* n° 3, 1979, 589-606.

(2) Notons cependant que, pour la période qui nous intéresse, ces décès sont sous-estimés, surtout ceux des enfants.
Voir Y. Blayo : « Mouvement naturel de la population française de 1740 à 1829 » *Population,* numéro spécial, novembre 1975, 15-64.

(3) Voir Y. Blayo : « La mortalité en France de 1740 à 1829 », *Population,* numéro spécial, novembre 1975, 123-142.

(4) Il s'agit du nombre moyen d'enfants qu'aurait eus une femme soumise tout au long de sa vie féconde aux conditions de fécondité par âge du moment. On parle encore de somme des naissances réduites.

(5) Estimations faites par P. Festy : « La fécondité des pays occidentaux de 1870 à 1970 », *Travaux et Documents de l'INED,* Cahier n° 85, Paris, 1979, 213-215.

(6) Voir pour plus de détails sur cette estimation, L. Henry et Y. Blayo : « La population de la France de 1740 à 1829 », *Population,* numéro spécial, novembre 1975, 71-122. Celle-ci est faite dans le territoire de 1861, qui est, à peu de choses près, le territoire actuel.

(7) L'article de J. Houdaille « Résidence des époux » qui doit être publié dans la revue *Population,* fournira plus de détails sur cette mobilité.

(8) La comparaison des mariages endogames entre les diverses régions, ne peut être réalisée sans faire intervenir la taille des communes, très variable de l'un à l'autre.

(9) Voir pour plus de détails, J.-P. Poussou : *L'immigration bordelaise, 1737-1791.*

(10) Voir pour plus de détails, J.-P. Poussou : « Les relations villes-campagnes en Aquitaine dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle » in *Démographie urbaine XVe-XXe siècle,* 185-206.

(11) F. Le Play : « *L'organisation de la famille* », Marne, Tours, 1875.

(12) Voir en particulier certaines études publiées dans P. Laslett (éditeur) : « *Household and family in past time* ».

(13) Voir G. Arbellot : « La grande mutation des routes en France au XVIIIe siècle », *Annales,* 1973, 790.

(14) Voir : « *Histoire économique et sociale de la France* » tome 2, 1660-1789, PUF, 1970, 202.

(15) Idem, 418-432.

(16) Voir A. Chatelain : « *Les migrants temporaires en France de 1800 à 1914* », tome 1, 155-246.

(17) Idem, tome 2, 672-674.

(18) Voir M. Lachiver : « Une source méconnue pour l'étude de la mobilité géographique en France au XVIIIe siècle : les congés et translations de domicile », *Population,* numéro spécial, septembre 1977, 353-373.

(19) Voir A. Chatelain, op. cit., Tome 1, 403-408.

(20) Idem, 249-335.

(21) Idem, 337-376.

(22) Voir F. Braudel : « *Les jeux de l'échange* », 1979, 266-269.

(23) Voir page 15.

(24) Voir A. Chatelain, op. cit., tome 1, 386-392.

(25) Idem, 395-403.

(26) Voir : « *Histoire économique et sociale de la France* », tome 2, 1660-1789, 230.

(27) Voir M. Rouff : « *Les mines de charbon en France au XVIIIe siècle* », Paris, 1922.

(28) Voir : « *Histoire économique et sociale de la France* », tome 2, 656-661.

(29) Voir A. Chatelain, op. cit., tome 1, 420-434.

(30) Idem, 434-458.

(31) Idem, 459-470.

(32) Idem, 481-485.

(33) Idem, 565.

(34) Voir : *Histoire économique et sociale de la France* », tome 2, 661.

(35) Voir A. Corvisier : « Service militaire et mobilité géographique au XVIIIe siècle », *Annales de démogaphie historique 1970,* 1, 185-204.

(36) Voir page 22.

(37) Voir J.-P. Poussou : « Les mouvements migratoires en France » *Annales de démographie historique 1970,* 56-59.

(38) Voir Appendice, II.

(39) Voir L. Henry et D. Courgeau : « Deux analyses de l'immigration à Paris au XVIIIe siècle », *Population,* n° 6, 1971, 1073-1092.

(40) Voir J. Combes-Monier : « L'origine géographique des Versailais en 1792 », *Annales de démographie historique 1980,* 237-250.

(41) Cette ville a été analysée avec une grande précision par M. Garden. Voir en particulier de cet auteur : « *Lyon et les Lyonnais au XVIIIe siècle* », Paris, Les belles lettres, 1970 ; et « L'attraction de Lyon à la fin de l'Ancien Régime », *Annales de démographie historique 1970,* 205-222.

(42) Voir la thèse de J.-P. Poussou.

(43) Voir J.-C. Perrot : « *Genèse d'une ville moderne, Caen au XVIIIe siècle* », Paris, Mouton, 1975.

(44) Voir J.-P. Poussou : « Les mouvements migratoires en France » *Annales de démographie historique 1970,* 76.

(45) Enquête sur la population de la France de 1670 à 1829. Voir Population, numéro spécial, novembre 1975.

(46) Ce chiffre nous a été aimablement communiqué par J. Houdaille. Pour plus de détails voir L. Henry et C. Lévy : « Quelques données sur la région de Paris au XVIIIe siècle, *Population,* n° 7, 1962, 297-326 ; et J. Houdaille : « La mortalité des enfants en Europe avant le XIXe siècle ».

(47) Voir M. Garden : « La démographie des villes françaises du XVIIIe siècle », Démographie urbaine, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, n° 8, 61-63.

Résumé

Le XVIIIe siècle est marqué par un accroissement important de la population française, qui induit des changements dans sa répartition spatiale. Ces changements, encore réduits dans l'espace familial et politique, touchent une plus grande partie de l'économie. Dans ce monde encore essentiellement agricole, une mobilité temporaire se développe, du fait d'une spécialisation accrue des cultures et d'une multiplication des transports. Elle fournit également un surplus de numéraire indispensable pour les populations rurales. Mais le monde urbain, essentiellement commercial, attire également les migrants ruraux qui alimentent sa croissance et comblent sa forte mortalité. Il en résulte, pour le XVIIIe siècle, une mobilité non négligeable, mais difficile à saisir, car il s'agit, en grande partie, d'une mobilité saisonnière et temporaire.

II
Mobilité géographique de la Révolution à la fin de la seconde guerre mondiale

Introduction

Comme précédemment nous allons d'abord dresser un tableau d'ensemble de l'évolution de la population française au cours de ces cent cinquante années.

En premier lieu la mortalité, dont nous avions observé une légère baisse avant 1790, entame dès lors une phase de diminution importante, qui fait passer le taux de mortalité d'une valeur proche de 35 p. 1 000 en début de période, à 30 p. 1 000 en 1800, 24 p. 1 000 en 1850, 20 p. 1 000 en 1900 pour atteindre une valeur de 13 p. 1 000 au lendemain de la seconde guerre mondiale. Le début de cette baisse est antérieur à l'introduction de la médecine préventive et a lieu en dépit des facteurs d'aggravation que furent les massacres et exécutions de la Révolution, dont l'ampleur n'a cependant pas été susceptible d'affecter sensiblement le niveau national de la mortalité, et les pertes de guerre, beaucoup plus importantes, sous le Consulat et l'Empire.

Le vaccin contre la variole, découvert à la fin du XVIIIe siècle, se propage très lentement, en dépit d'exemples frappants comme la vaccination de la Grande Armée de l'Empire en 1805. Il faudra en fait attendre les découvertes de Pasteur dans le dernier quart du XIXe siècle, pour que des progrès décisifs interviennent dans la lutte contre les maladies contagieuses.

Cette baisse de la mortalité paraît liée à la diminution des crises de subsistances, qui avaient remplacé les famines, mais dont l'effet subsiste jusque sous le Second Empire, et au progrès de l'hygiène, grâce, en particulier, aux travaux d'urbanisme et d'assainissement des eaux, effectués tout au long du XIXe siècle. Les progrès médicaux et d'hygiène corporelle joueront à fond sur la diminution de la mortalité, au cours du XXe siècle.

Notons cependant que cette baisse n'est pas continue, mais marquée par des paliers ou même des remontées pendant les périodes d'épidémies, de crises de subsistances et de guerres. Ainsi les guerres de la Révolution et de l'Empire qui ont entraîné 1,3 millions de décès de 1790 à 1815 (1) se repèrent par une légère remontée des taux de mortalité en 1790-1794 et 1810-1814. L'épidémie de choléra de 1831-1832, maladie jusqu'alors inconnue en Europe, cause plus de 150 000 morts... D'autres épidémies, plus localisées, entraînent de ce fait moins de décès.

Parmi les guerres il faut citer en particulier la guerre franco-allemande de 1870-1871 qui fit quelque 140 000 victimes parmi les militaires, la première guerre mondiale, qui entraînera 1,35 millions de morts et enfin la seconde guerre mondiale qui fit près d'un million de victimes françaises. Enfin les crises de subsistances furent les moins meurtrières : citons les crises des années 1817-1818, 1846-1847 et la dernière disette suffisamment grave des années 1853-1854.

En termes d'espérance de vie à la naissance, la baisse de la mortalité conduit, pour la population féminine, aux chiffres suivants : 32,1 ans pour la période 1790-1799 ; 35,6 ans pour la période 1801-1805 ; 40,2 ans pour la période 1851-1855 ; 49,1 ans pour la période 1901-1905 et enfin en 1946, 67,4 ans. Pour la population masculine cette espérance de vie est toujours plus basse, de 0,6 ans en début de période, à 5,5 ans en 1946. La différence entre hommes et femmes augmente donc avec le temps.

Il nous faut maintenant décrire rapidement ce qu'était la mortalité des départements français et, en particulier, indiquer les différences importantes entre les villes et le rural (2). En début de période d'observation (1801-1805) trois régions se distinguent par une espérance de vie à la naissance supérieure à 45 ans pour les femmes (3), soit de plus de 10 ans au-dessus de la moyenne nationale ; la Normandie, avec le Calvados et la Manche ; le sud du Massif Central, avec la Lozère (le Cantal, l'Ardèche et l'Aveyron approchant cette valeur) ; les Pyrénées, avec l'Ariège mais également les Pyrénées-Atlantiques et les Hautes-Pyrénées approchant cette valeur. A l'autre extrême se distinguent les départements fortement urbanisés : la Seine, les Bouches-du-Rhône et le Rhône (respectivement Paris, Marseille et Lyon), dont l'espérance de vie est proche de 30 ans. On y trouve également, au plus bas, des départements du centre de la France, en particulier le Loiret et le Loir-et-Cher où cette espérance de vie est proche de 20 ans. On constate donc, au début du XIXe siècle, une extrême diversité dans la mortalité des régions françaises, les espérances de vie à la naissance allant de 21,3 ans à 47,8 ans, soit plus que du simple au double. Au cours du XIXe siècle ces écarts vont se réduire. Les départements ayant une forte espérance de vie à la naissance, observent une faible augmentation de celle-ci tout au long de ce siècle : ainsi le Calvados, dont l'espérance de vie était de 47,8 ans en 1801-1805, passe à une valeur de 49 ans en 1901-1905. Au contraire, les départements les plus en retard, arrivent à la fin du siècle à des valeurs élevées : ainsi le Loir-et-Cher dont l'espérance de vie n'était que de 21,3 ans en 1801-1805, passe à une valeur parmi les plus élevées : 55,1 ans an 1901-1905. On voit donc fortement se réduire la disparités régionales de mortalité. Au début du XXe siècle cette espérance de vie est la plus faible dans le sud-est de la France. Elle est également faible en Bretagne et en Normandie, dans le nord de la France et dans toute la région de l'est : on voit se former le négatif du croissant fécond qui regroupe, à partir du début du XXe siècle, ces mêmes régions. Cette vue est parfaitement confirmée par la carte des espérances de vie départementales des années 1950.

Voyons plus en détail ce qu'il en est pour les grandes villes françaises. Nous avons indiqué que leur espérance de vie était fortement en dessous de la moyenne française au début de XIXe siècle. Cela s'explique facilement par les conditions d'hygiène déplorable qui y régnaient, la promiscuité qui favorisait l'extention rapide des épidémies. En particulier, l'alimentation en eau et le déversement

des eaux usées étaient sans doute une des causes principales de cette forte mortalité. Tout au long de la première moitié du XIXe siècle l'absence d'une politique en vue de remédier à ces inconvénients, maintient la mortalité urbaine à un très haut niveau. La ville de Lyon la première, aux alentours de 1850, développa une politique d'assainissement des eaux qui conduisit à une amélioration des conditions d'hygiène et amena une baisse de la mortalité dès les années 1860. Paris suivit ce mouvement tout au long de la période 1850-1900. Marseille par contre, approvisionnée en eau par un canal découvert, n'améliore sa situation qu'à la veille du XXe siècle. Les améliorations qui ont suivi tout au long du XXe siècle et les développements de la médecine, en particulier dans les grands centres urbains, ont renversé cette situation. Les grandes villes sont maintenant celles où la mortalité est la plus basse.

Passons maintenant à l'évolution des naissances en France. A nouveau, nous avons décelé, dès la fin du XVIIIe siècle, un début de baisse de la fécondité des jeunes Françaises. Celle-ci se poursuivit tout au long des périodes qui nous intéressent ici.

Voyons d'abord les variations du taux de natalité, à mettre en parallèle avec celles du taux de mortalité. Nous avons vu que ce taux de natalité, aux alentours de 40 p. 1 000 en 1740, n'est déjà plus que de 37 p. 1 000 en 1790-1794. Il entame alors une chute accélérée jusqu'en 1850, avec un léger ralentissement lors de la deuxième moitié du XIXe siècle : de 32 p. 1 000 en 1800 il tombe à 26 p. 1 000 en 1850, pour atteindre 22 p. 1 000 en 1900, et enfin 15 p. 1 000 en 1941-1945. Ainsi la France, contrairement aux autres pays européens qui ne virent leur natalité baisser qu'à la fin du XIXe siècle, entame, avec près d'un siècle d'avance, ce que l'on a appelé sa transition démographique. Cette baisse de la natalité, qui accompagne celle de la mortalité, est beaucoup plus difficile à expliquer, car les raisons de cet ajustement sont multiples et complexes.

Éliminons d'abord l'effet de la structure par âge, qui peut brouiller les résultats, en calculant, comme plus haut, un indice de fécondité cumulée (4). Les variations de cette fécondité suivent bien celles déjà mises en évidence : partant de 4,9 naissances par femme en 1790-1794, il tombe à 4,5 enfants de 1800-1804 ; 3,5 enfants autour de 1850, pour rester stable jusqu'en 1875, entraînant à nouveau une descente à 2,8 enfants en 1900-1905, qui se termine à 2,1 enfants en 1941-1945. On voit, bien entendu, paraître l'effet des guerres, en particutier la première guerre mondiale, au cours de laquelle cet indice tombe à 1,65 enfant par femme.

L'effet de la nuptialité, loin d'aider cette baisse, va en sens contraire. La proportion de femmes célibataires à 50 ans décroît en partant de plus de 13 % pour les générations nées en 1830, à 8 % pour celles nées dans la première moitié de ce siècle et l'âge au mariage des femmes baisse de 26,1 ans pour celles nées en 1820, à 23 ans pour celles nées dans la première moitié de ce siècle.

C'est donc ailleurs qu'il faut rechercher les raisons de la baisse de la fécondité française. On assiste en fait aux progrès de la contraception, qui vont de pair avec des changements sociaux très importants depuis la Révolution. Ce sont ces mêmes changements qui entraîneront des modifications dans la vue de l'espace de la population française.

Voyons maintenant si ces modifications de la fécondité se sont déroulées simultanément sur tout le territoire français ou si, comme pour la mortalité, on trouvait des différences importantes entre régions. La carte des fécondités départementales françaises en 1831 (5) montre des différences allant du simple au double. La Normandie (Manche, Calvados, Eure et Orne) a la fécondité la plus basse en France. Notons qu'elle avait, à la même époque, l'espérance de vie la plus élevée. A l'autre extrémité se trouvent la Bretagne (Finistère, Morbihan, Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine), les pays du nord et de l'est (6) (Nord, Ardennes, Vosges, Haute-Saône et Doubs) et des pays de montagne, Massif Central (avec en particulier les départements de la Corrèze, la Haute-Vienne, la Creuse, l'Allier, la Loire, la Haute-Loire, la Lozère et l'Ardèche), Alpes et Pyrénées de l'est (Ariège et Pyrénées-Orientales).

Pour voir la position des grandes villes sur cette carte il faut observer les départements qui les contiennent. La carte des fécondités reste, en 1861, ce qu'elle était 30 ans plus tôt. On peut constater que les départements du nord-est (Moselle, Bas-Rhin, Haut-Rhin) vérifient la forte fécondité mise en évidence dans le Nord en 1831. Les villes se distinguent fortement dans cette carte. D'une part Paris et Lyon (7) ont déjà entamé la baisse de fécondité qui les amènera au minimum des départements français dès 1910. Par contre, une ville comme Marseille est, en 1860, dans le département le plus fécond de France. De même, les départements fortement urbanisés et industrialisés comme le Nord, le Pas-de-Calais, la Seine-Maritime, le Gard, le Vaucluse, le Var et les Alpes-Maritimes, ont tous une fécondité beaucoup plus forte que la moyenne. Ainsi, tout au long du XIXe siècle, les villes de province ont-elles connu une fécondité relativement élevée par rapport à des zones rurales où une forte limitation des naissances a eu lieu beaucoup plus tôt.

Avec le début du XXe siècle ce paysage va changer. On voit se résorber les zones montagneuses de haute fécondité ; le Massif Central n'a plus que deux départements de très haute fécondité (Cantal et Lozère) ainsi que les Alpes (Savoie, Hautes-Alpes). Les Pyrénées ont maintenant une faible fécondité, relativement à la moyenne française. Par contre, on voit se dessiner ce qu'il est convenu d'appeler le croissant fertile qui, partant de la Bretagne passe maintenant par la Normandie, le Nord, la Lorraine et vient se terminer dans le Jura. La fécondité des zones fortement urbanisées décroît, aboutissant à l'inverse de ce que l'on observait au siècle précédent. Les zones rurales ont une fécondité plus élevée que celle des villes, cela quelle que soit la taille de ces villes.

Ainsi, sur une fécondité d'ensemble décroissante, voit-on se dessiner des cheminements très différents au cours du siècle et demi d'observation. Certains départements ruraux, qui avaient une faible fécondité au début du XIXe siècle, suivent, sur certaines périodes, un cheminement inverse de celui de la France entière.

Les départements de la Normandie, en particulier le Calvados et l'Orne, dont nous avons déjà indiqué la très faible fécondité en 1831, voit celle-ci croître à partir de 1851 et cela jusqu'en 1946. D'autres, au contraire, ont gardé très longtemps une très forte fécondité et ne l'ont vu diminuer qu'au cours du XXe siècle. Ainsi les départements de la Bretagne et de la Lorraine n'ont entamé une véritable baisse de leur fécondité qu'après la première

guerre mondiale. Enfin, si Paris et Lyon ont commencé très tôt la chute de leur fécondité, cela a eu lieu beaucoup plus tard pour Marseille et les villes de moindre importance, au début du XXe siècle seulement.

Nous allons maintenant aborder le troisième élément qui permet d'expliquer la variation globale de la population française, tout au long de ces cent cinquante années : la migration internationale. Nous ne nous intéressons pas encore au détail de cette migration, mais ne considérerons ici que la migration nette, complément de l'accroissement naturel. Compte tenu des variations dans l'imprécision des données des recensements successifs, cette migration nette est en fait grossièrement estimée (9). Très faible au début du XIXe siècle, on peut l'estimer pour la période 1801-1821, à un excédent d'immigration de 8 600 individus par an ; elle croît ensuite, de 1821 à 1851, à plus de 20 000 personnes par an. La période 1851-1872 marque un palier dans cette migration nette qui devient négative, avec une perte de 16 000 personnes par an. A partir de 1872 elle entame une phase de nouvelle croissance, avec des variations assez importantes d'une période à la suivante, jusqu'à la crise des années 1930 : de l'ordre de 20 000 à 30 000 par an, selon les estimations (10), jusqu'à la première guerre mondiale. Elle atteint une valeur de 175 000 par an de 1921 à 1931. Après la seconde guerre mondiale, cette immigration nette reprend, mais a un niveau plus faible, de l'ordre de 70 000 par an de 1946 à 1954.

L'effet conjoint des naissances, décès et migrations internationales, conduit à une croissance de la population française, à territoire constant (1), qui passe de 28,1 millions en 1790, à 40,5 millions en 1946. Notons que cette croissance s'est produite en fait au cours des deux premiers tiers de la période considérée, car en 1896 la population française atteignait déjà 40 millions.

A cet accroissement de la population correspond des changements importants dans sa vue de l'espace, que nous allons maintenant essayer de cerner.

1. La mobilité géographique vue au travers de divers filtres

Dans le chapitre précédent nous avons introduit avec succès un certain nombre de filtres (famille, économie, politique...) pour décoder les déplacements de la population dans l'espace. Nous reprenons donc ici ces mêmes distinctions pour voir les changements qu'elles ont connu au cours de ces cent cinquante ans et quelles modifications dans la perception de l'espace elles ont pu entraîner.

a) La famille et les relations affiliatives

Nous avons vu précédemment que 60 % des mariages ruraux unissaient des conjoints de la même commune et que ce pourcentage montait à 85 % pour les villes françaises à la veille de la Révolution.

Cette situation se prolonge sans grandes modifications après la Révolution jusque vers 1830 environ, date à laquelle ces pourcentages sont respectivement 61 % et 87 %. On constate même une légère augmentation de l'endogamie sous la Révolution et l'Empire, dans les zones rurales du sud de la France où la conscription fut moins intense et les désertions plus nombreuses.

Dès le milieu du XIXe siècle, cette situation va se modifier profondément sous l'effet conjoint de l'urbanisation, d'une part, et de l'éclatement des isolats ruraux, qui se développe tout au long de la période considérée, d'autre part. Pour mettre clairement ces divers effets en évidence, nous observerons d'abord ce qui se passe dans des communes rurales, puis dans des communes plus densément peuplées, avant d'aborder une estimation globale.

Voyons en premier lieu les communes rurales de l'Ardèche qui ont été étudiées sur une durée de plus de cent ans (12). La proportion de mariages endogames qui se situait à une valeur proche de 60 % au cours des années 1830-1840 entame une décroissance régulière, passant de 52 % en 1865, 35 % en 1935, pour atteindre une valeur de 16 % à la fin des années 1960. Par interpolation on peut penser que cette proportion était aux alentours de 30 % à la fin de la deuxième guerre mondiale. L'examen plus détaillé des origines des conjoints montre que cet éclatement du champ matrimonial ne se produit pas par une extension vers d'autres communes rurales plus éloignées, mais par une mise en rapport avec des centres urbains couvrant la France entière. De la même façon, l'étude des communes rurales du Loir-et-Cher et du Finistère (13) nous donne une échelle voisine de la précédente. Dans le Loir-et-Cher l'endogamie des communes rurales passe de 38 % en 1870-1877, à 27 % en 1946-1954 ; dans le Finistère elle passe de 45 % en 1911-1919, à 23 % en 1951-1953. Mais cette étude, en distinguant les communes selon leurs tailles, permet d'observer que cette baisse de l'endogamie est vraie pour toutes les tailles de communes et surtout pour les villes de ces départements. Ainsi, dans le Loir-et-Cher, les villes de plus de 8 000 habitants voient leur taux d'endogamie passer de 68 % en 1870-1877, à 57 % en 1919-1924 et à moins de 50 % en 1946-1954, alors que leur population moyenne a crû tout au long de cette période. On constate également l'extension dans l'espace national de ces migrations par mariage. Ainsi les pourcentages de mariages où l'un des conjoints vient de l'extérieur du département du Loir-et-Cher passe de 13 % en 1870-1877, à plus de 28 % en 1946-1954.

Ainsi donc, bien que l'urbanisation, en concentrant la population en un petit nombre de villes, aurait dû entraîner accroissement des mariages endogames, c'est au contraire une forte diminution de ces mariage que l'on observe tout au long de la période. Alors que 65 % des mariages avaient lieu à l'intérieur d'une même commune en 1789, ce pourcentage tombe à 52 % en 1946. On peut penser qu'il est passé, pour les communes rurales, de 60 % à 30 % et pour les villes, de 85 % à près de 65 % : ces pourcentages nous fournissent bien ce que l'on observe pour la France entière en 1946. On peut donc dire qu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, sur près de 400 000 mariages que l'on observe, plus de 200 000 entraînent une migration.

Voyons maintenant la mobilité impliquée par le type familial prépondérant, que nous avons déjà présenté au chapitre précédent : la diversité des types familiaux observée au XVIIIe siècle, va se resserrer et l'on voit se développer la famille restreinte dans les régions de la Provence, du Massif Central... où la famille souche et même la famille étendue prédominaient (14). Cette extension de la famille restreinte va de pair avec le développement industriel et urbain qui se réalise au cours du XIXe siècle. La mobilité de la population, nécessaire pour

le monde industriel, est ainsi facilitée par la mise en place du type de famille qui la permet.

b) L'espace vu au travers des bouleversements économiques

Sur une durée de cent cinquante ans, nous allons passer d'une France principalement agricole à une France industrialisée et ayant en même temps fortement augmenté son secteur tertiaire. Voyons d'abord les principaux changements qui ont pu jouer sur la répartition spatiale de la population française, avant de décrire les déplacements qu'ils induisent.

En premier lieu, l'accroissement de la population qui se produit au XIXe siècle, va nécessiter un accroissement de la production agricole. Plusieurs solutions de ce problème sont en fait possibles.

La première consiste à étendre au maximum les terres cultivables. C'est bien ce que l'on observe tout au long du XIXe siècle, jusqu'en 1880 environ : de 1840 à 1882 les terres incultes passent de 18 % du territoire national, à près de 12 %. Cette extension se réalise grâce à la conquête de landes, de bruyères et de friches. Dans les pays de montagne, ce sont les terres médiocres conquises par la construction de terrasses jusqu'à une altitude élevée. Mais le développement d'autres solutions entraîne, au cours de la première moitié du XXe siècle, un nouvel abandon de ces terres trop difficiles à cultiver et d'un rendement médiocre : entre 1921 et 1938 les forêts gagnent 400 000 hectares et les terres cultivées se réduisent de 1 700 000 hectares.

Parmi les autres solutions se trouve le recul des jachères. Bien que très lent à se réaliser, ce recul est lié, en grande partie, au développement des moyens de reconstitution de la fertilité des sols. En premier lieu se développe le marnage qui consiste à répartir sur le sol des éléments calcaires qui lui faisaient défaut. Bien que déjà utilisé dans certaines régions avant 1800, il ne se développe dans d'autres que vers 1850. Vient ensuite le chaulage qui représente un progrès considérable, car le calcaire naturel est difficilement soluble. Par simple calcination de la craie on obtient de la chaux. Les fours à chaux se développent au cours du XIXe siècle. Ils permettent une forte réduction des jachères et une augmentation des rendements agricoles. Ainsi, en Mayenne, les jachères qui couvraient plus de 150 000 hectares en 1840, n'en occupent plus que 25 000 en 1890. De nouvelles possibilités s'offrent avec l'utilisation de nitrates, phosphates et potasse, dont la production commence au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle. Ces engrais chimiques se développent fortement au cours du siècle suivant et prennent le relais du marnage et du chaulage. En dépit de tous ces moyens, la jachère, bien que fortement réduite, existe encore à la fin de la période. Une statistique de 1938 évalue les superficies en jachère à 1 700 000 hectares !

Le développement de cultures nouvelles va entraîner des progrès dans les rendements. La pomme de terre, déjà connue au XVIIIe siècle, permet d'utiliser des terres médiocres pour une production très nourrissante. Son extension est alors très rapide : un million d'hectares sont cultivés vers 1845, un million et demi au cours de la première moitié du XXe siècle. La betterave, dont l'utilisation pour la fabrication du sucre a été proposée par le chimiste André Markgraf en 1747, s'étend rapidement en France dès le début de XIXe siècle.

Enfin l'amélioration des moyens de culture va entraîner une modification profonde du monde agricole et des déplacements de population qu'il connaît. En premier lieu, pour les techniques de labour, on voit paraître la charrue, qui améliore les possibilités de l'araire en permettant de retourner profondément le sol. Apparue en Lorraine dès 1820, elle s'étend en cinquante ans sur la plus grande partie du territoire français. Cependant, jusqu'au milieu de XXe siècle, la plupart des exploitations ne sont pas motorisées : c'est toujours la traction animale qui l'emporte. Pour la moisson, la faux va, au cours du XXe siècle, se substituer à la faucille et les faucheuses, introduites en France vers 1860, ne se répandent vraiment qu'à partir de la fin du siècle. Enfin, les machines à battre le blé remplacent le battage au fléau à partir de 1850. Cette amélioration des moyens de culture s'est réalisée très lentement, avec des décalages importants entre régions. Il faut voir qu'elle modifie très fortement les besoins en main-d'œuvre et que cette adoption est souvent liée à un manque de bras dans une région.

A ces changements dans l'agriculture correspondent des modifications, peut-être plus importantes, dans l'industrie. Nous avons vu précédemment, qu'au XVIIIe siècle, cette industrie était très éparpillée sur l'ensemble du territoire français, sans séparation nettement tranchée entre le domaine industriel et celui de l'agriculture. Les aciéries, les forges, les papeteries, les tanneries, les fabrications textiles diverses (draperies, toileries...) étaient répandues dans toutes les régions de France, dans des milliers de villages et de fermes. Cette dispersion était liée à celle des matières premières : chanvre, lin, vers à soie, moutons... sont éparpillés sur tout le territoire ; l'eau motrice qui actionne de nombreux ateliers est très dispersée ; le combustible, qui est très souvent le bois, se trouve dans toutes les forêts. Enfin, la main-d'œuvre est constituée par les ouvriers-paysans, qui alternent travail agricole et travail industriel selon les saisons, selon même les heures de la journée.

Cet équilibre va peu à peu se rompre au cours du XIXe siècle. Ainsi la production nationale des laines, malgré des progrès considérables, va devenir insuffisante et nécessiter des importations accrues. Il en est de même pour le lin, la soie... qui sont de plus en plus importés de pays éloignés. L'importance accrue du coton, importé dès l'origine, montre également que les industries textiles se libèrent de la main-d'œuvre paysanne. Ces industries vont se concentrer dans des régions spécialisées, fonction maintenant des grandes voies du trafic et de la présence de capitaux. Ce changement dans les sources de matières premières textiles montre bien une rupture dans l'approvisionnement purement national qui imposait une grande dispersion des fabrications d'étoffes.

Une autre rupture intervient avec les sources d'énergie. Les ressources forestières, en dépit de nombreuses mesures de reconstitution du patrimoine français, vont vite s'avérer insuffisantes pour la demande d'une métallurgie, dont les besoins doublaient de 1819 à 1937. Des petits gisements houillers qui existaient sur de nombreuses parties du territoire français, vont se dégager de grands bassins houillers : d'une part, le Massif Central dont les gisements de Rive-de-Gier et de Saint-Etienne sont les plus productifs, d'autre part, le bassin du Nord, exploité dès le XVIIIe siècle par les compagnies d'Anzin et d'Aniche. La production houillère de la France va grim-

per de moins d'un million de tonnes en 1790, à près de 20 millions de tonnes en 1880, 40 millions de tonnes en 1913 et rester autour de 42 millions de tonnes en 1946.

A ce développement des grands bassins houillers correspond celui de la sidérurgie française, dont les forges s'installent dans le voisinage de ces sources d'énergie, en particulier dans le Nord, en Lorraine et dans le Massif Central (le Creusot, Saint-Chamond, par exemple).

Ainsi s'individualisent des régions industrielles, dont la situation géographique est liée, soit à la présence de ressources naturelles importantes, soit à la proximité de lieux de livraison privilégiés (ports, métropoles...). L'essaimage de l'industrie à la campagne, qui caractérisait encore le début du XIXe siècle, devient une concentration dans un petit nombre de centres urbains dont les rythmes de travail, les modes de vie, les mentalités contrastent fortement avec ceux du milieu agricole.

Cette évolution a été rendue possible par les progrès important des transports tout au long des cent cinquante années. Nous avons déjà constaté, au cours du XVIIIe siècle, un effort important pour la construction de routes. Cet effort se poursuit tout au long du XIXe siècle, avec les progrès techniques qui améliorent ce réseau : invention de revêtements solides, études de profils, des courbes, des rampes et des tracés. Le réseau des routes royales à l'état d'entretien passe de 14 000 km en 1824 (sur un total de 32 000 km en tout état), à 35 000 en 1855. Le réseau vicinal créé en 1830 s'étend, en 1841, sur 60 000 km et, en 1870, sur 320 000 km.

L'effort dans l'extension du réseau navigable est moins intense, surtout quand on le compare à ceux de Grande-Bretagne ou d'Allemagne. Cependant, tout au long du XIXe siècle, on est passé d'un réseau de canaux de l'ordre de 1 200 km en 1821, à 4 200 km en 1860 et à peu près de 5 000 km à partir de 1903.

Mais c'est sans conteste le chemin de fer qui a permis l'éclatement de l'espace français. Bien que lent à démarrer — les premières lignes sont créées dès 1830, mais en 1850 on compte encore moins de 2 000 km de lignes exploitées — l'élan décisif est donné dès cette date. On a alors près de 17 500 km de lignes en 1870, pour culminer à plus de 40 000 km à partir de 1914. Les perfectionnements dans la vitesse, les capacités de transport feront du chemin de fer le moyen de transport le plus efficace et le moins coûteux. A la fin de la dernière guerre mondiale, l'automobile et, à plus forte raison l'avion, commencent à peine à se développer : en 1946, un million seulement de voitures particulières circulaient.

Il nous faut maintenant voir les changements dans la mobilité, dans la vue de l'espace qu'induisent ces modifications profondes de l'économie française.

La mobilité de la population rurale va passer par plusieurs phases : la première va voir une forte augmentation des déplacements temporaires qui sera suivie par une diminution de ces déplacements. Alors des migrations de plus en plus définitives, du rural vers l'urbain, se développeront, entraînant des changements importants dans la répartition spatiale de la population française. Nous allons décrire en détail ces diverses étapes.

Nous avons déjà indiqué, au chapitre précédent, l'importance des déplacements temporaires des populations rurales. Ces déplacements avaient surtout lieu au moment des récoltes.

Ainsi les déplacements pour les moissons, déjà nombreux au XVIIIe siècle, vont augmenter avec l'accroissement des emblavures. Celles-ci passent de 4,6 millions d'hectares en 1815, à 6 en 1850 (15) et nécessitent, tant que la faucille est utilisée, une importante main-d'œuvre temporaire. Or, nous avons vu qu'avant 1850 celle-ci règne en maîtresse pour les moissons. Ces déplacements sont dès lors très importants. L'enquête de 1852 nous apprend que pour le Bassin parisien les moissons devaient attirer près de 110 000 travailleurs, issus de régions voisines et même de régions plus lointaines (Flamands ou Belges, par exemple) Pour la Lorraine, les besoins sont également importants : en 1852 près de 60 000 travailleurs viennent y faire la moisson. Les courants plus traditionnels, constatés dans la vallée du Rhône et en Auvergne se maintiennent, tandis qu'en Provence on doit faire appel à des moissonneurs piémontais. A partir du milieu du siècle apparaissent des perfectionnements technologiques qui accompagnent une diminution importante des déplacements de moisson. Dès le Second Empire, la faux commence à remplacer la faucille et marque la réduction des besoins de main-d'œuvre. Dès la même époque également, les moissonneuses mécaniques font leur apparition, mais elles ne se répandront pas avant 1890. Bien que les emblavures continuent à augmenter pour atteindre près de 7,5 millions d'hectares en 1860 et à se concentrer dans le Bassin parisien, ces progrès techniques vont accompagner une lente diminution de main-d'œuvre saisonnière. En effet il semble que c'est beaucoup plus un manque de bras qui a conduit à l'adoption de ces moyens mécaniques que l'inverse. Ainsi, dans le Bassin parisien, le rayon d'attraction des moissonneurs s'étend par manque de main-d'œuvre locale. Les Bretons, jusqu'alors très sédentaires, commencent à affluer jusqu'au centre du Bassin parisien. Les ouvriers originaires de Belgique, de la Prusse rhénane, du duché de Luxembourg, s'y rendent également. Devant l'aggravation de cette crise de main-d'œuvre, la mécanisation des moissons va s'imposer dès 1866. On voit rapidement se répandre les machines dans tout le Bassin parisien, qui petit à petit vont supprimer les besoins en main-d'œuvre temporaire, de plus en plus difficile à trouver. De même, dans le Midi provençal, en dépit de la possibilité de recruter des moissonneurs piémontais, la mécanisation finit par l'emporter. Restent encore les déplacements dans le Massif Central, qui continuent à attirer jusqu'à la fin du siècle des moissonneurs nécessaires pour leurs récoltes. Mais avec le début du XXe siècle, ces migrations vont s'éteindre. Les emblavures vont se concentrer sur quelques régions du nord de la France et diminuer fortement dans le sud. Les déplacements saisonniers continuent encore à se produire vers le Bassin parisien, mais sont principalement le fait de Belges. Après la première guerre mondiale, avec une mécanisation accrue, les déplacements de moissonneurs disparaissent complètement. Ainsi, ce rapide survol nous a montré un développement intense des déplacements de moissonneurs qui culmine au milieu du siècle dernier pour s'éteindre avec le début de notre siècle.

Nous avions décrit précédemment l'importance des migrations viticoles qui, pour la récolte du raisin en particulier, nécessitaient une main-d'œuvre importante. Au cours de la période considérée ici, la superficie des vignobles et la production du vin ont augmenté jusqu'à la crise phylloxérique qui débute vraiment en 1872 : de

1,6 millions d'hectares, donnant une production de 36 millions d'hectolitres au début du XIXe siècle (16), on passe à près de 2,5 millions d'hectares vers 1875, donnant une production moyenne de 52 millions d'hectolitres au cours de la période 1870-1879. La crise phylloxérique frappe de plein fouet la production française : en 1881-1885 celle-ci tombe à 33 millions d'hectolitres. Les moyens de lutte contre le phylloxéra, tels que la submersion des pieds de vigne, le traitement chimique et finalement l'introduction de plants américains, permettent de surmonter cette crise dès la fin du XIXe siècle. Bien que la superficie des vignobles se stabilise autour de 1,6 million d'hectares dès 1900, la production de vin augmente, pour passer à près de 60 millions d'hectolitres à la veille de la seconde guerre mondiale.

Les vendanges nécessitent un surcroît de main-d'œuvre important au cours d'une brève période. Ainsi les départements du Bordelais (Gironde, Charente-Maritime, Charente) font appel à un nombre croissant, tout au long du XIXe siècle, de vendangeurs temporaires issus des régions voisines : Vendée, Deux-Sèvres, Vienne, Dordogne, Lot-et-Garonne, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées. Même des départements plus éloignés comme le Morbihan ou l'Ardèche envoient un contingent de vendangeurs. La seconde région d'accueil est constituée par le Midi méditerranéen (Hérault, Gard, Var) qui fait appel aux vendangeurs des départements montagnards voisins : Tarn, Aveyron, Lozère, Basses-Alpes, Hautes-Alpes. Une troisième région est constituée par le couloir Saône-Rhône, qui attire également des vendangeurs des montagnes voisines.

Les travaux dans les vignobles et les plantations nécessitaient aussi un surplus de main-d'œuvre, qui a été, au début du XIXe siècle, temporaire. Cependant ces besoins, mieux répartis au long de l'année, permettent la fixation de ces travailleurs dans les régions de vignobles dès le milieu du siècle.

La crise phylloxérique va fortement toucher les déplacements de vendangeurs qui se trouvent contraints de trouver d'autres travaux. Ainsi la construction de voies ferrées dans le sud du Massif Central permet aux montagnards de trouver d'autres ressources. La liaison directe avec la capitale, dès 1889, va détourner les courants traditionnels. Une fois la crise phylloxérique passée, si certains de ces courants se rétablissent, de nouveaux doivent se créer. Ainsi l'appel à des saisonniers étrangers va se développer : ces vendangeurs sont plus de 20 000 dès 1910, plus de 40 000 en 1960, première année où la venue des vendangeurs est contrôlée (17). Ils se rendent dans le Midi méditerranéen. En Provence la venue de vendangeurs piémontais est de grand secours. Dans le Bordelais les besoins en vendangeurs ont été réduits par un allongement du temps de vendanges et par la recherche de la qualité au détriment du rendement. Au milieu du XXe siècle, on voit donc que les déplacements de vendangeurs sont toujours nécessaires, en particulier dans le Midi viticole. Bien qu'ayant fortement diminué dans les autres régions, elles attirent en Languedoc un nombre croissant d'Espagnols. Nous verrons plus loin que cet appel de main-d'œuvre se maintient encore à notre époque.

Le développement de cultures nouvelles va introduire d'autres besoins. Ainsi la betterave qui, nous l'avons vu, s'étend tout au long du XIXe siècle dans certaines régions, nécessite une main-d'œuvre importante pour sa culture intensive et son ramassage. La production de sucre de betterave passe de 1 500 tonnes en 1826, à près de 50 000 tonnes en 1836 et à plus de 200 000 tonnes en 1852. A cette date, à la culture de la betterave sucrière va s'ajouter celle de la betterave de distillerie. La superficie cultivée en betterave industrielle ne va cesser de croître tout au long du XIXe siècle et du XXe siècle : de moins de 60 000 hectares en 1840, elle passe à plus de 110 000 hectares en 1852, 240 000 hectares en 1882, plus de 300 000 en 1910 et 400 000 en 1950. Initialement répartie dans toutes les régions de plaines, elle se concentre, dès 1837, dans la moitié nord de la France où sa culture intensive est possible à proximité du combustible nécessaire à sa transformation en sucre. La présence, dans ces régions, de main-d'œuvre saisonnière venue pour les moissons, profitera au développement de la culture des betteraves. Des ouvriers originaires de l'ouest et du nord de la France et de Belgique participent à la fois aux moissons, au binage, au sarclage et à la récolte des betteraves. Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle où, nous le verrons, l'attraction des villes et de l'industrie attirera de nombreux ruraux, les progrès de la culture betteravière vont définir des flux précis de saisonniers : venus du nord de la France, de Belgique, de Bretagne, de Bourgogne et du Nivernais ils se dirigent vers les départements du Bassin parisien, de l'Artois et de la Picardie. Au début du XXe siècle les courants nationaux vont s'épuiser et les Belges vont les relayer, suivis plus tard par des courants d'Italiens et de Polonais. Les Belges, dès le milieu du XIXe siècle, se rendent dans les campagnes françaises à la suite de la concurrence des machines à tisser et de l'abandon du travail industriel à domicile. Leur présence, pour la culture et la récolte des betteraves, est à son maximum au début du XXe siècle. On peut l'estimer à plus de 50 000 travailleurs agricoles en 1900. Les Polonais viennent prendre la relève dès le début du XXe siècle. Initialement implantés en Lorraine, dès 1907, ils vont s'établir en Champagne, en Bourgone et dans la Région parisienne. Il ne s'agit déjà plus de déplacements saisonniers, mais de déplacements à plus longue durée et ces ruraux vont plus tard s'installer dans des activités plus industrielles et urbaines. En fait, jusqu'en 1950, on peut dire que les saisonniers belges ont conservé la plus grande partie des travaux de sarclage et de récolte de la betterave.

D'autres cultures industrielles ont pu attirer quelques saisonniers, mais ces apports sont négligeables par rapport aux précédents. Citons la culture du lin, du houblon, des plantes à parfum, des fruits et légumes..., qui nécessitaient pour leur récolte un surplus de main-d'œuvre. De la même façon, les déplacements pastoraux qui nécessitaient un nombre important de saisonniers au cours du XVIIIe siècle, vont voir ces effectifs diminuer tout au long du XIXe siècle. Le recul de la vaine pâture, les limites aux terrains de parcours vont rendre ces déplacements de plus en plus difficiles. Les possibilités offertes par les chemins de fer pour le transport des troupeaux dès 1878, vont également réduire ces déplacements, qui se trouvent très réduits dès le début du XXe siècle.

Les migrations de ruraux, en particuliers d'ouvriers agricoles, continuent à se produire. Nous avons vu qu'avant la Révolution une source permettait de les saisir : les congés de translation de domicile. La suppression

de cette source, lors de la Révolution, rend leur estimation plus difficile pour les périodes ultérieures. Notons que si cette mobilité de remplacement a présenté un faible intérêt pour les chercheurs, elle est loin d'être négligeable dans les migrations françaises. Une étude approfondie du rôle du partage des terres, du partage des communaux, du métayage... sur l'évolution de cette mobilité reste encore à faire.

Nous disposons par contre de beaucoup plus d'éléments pour étudier les déplacements des ruraux vers les villes et le processus d'urbanisation qui s'est développé tout au long de la période étudiée. Ces déplacements sont de deux types :

— déplacements temporaires d'abord, qui ont atteint pour amplitude maximale au cours du XIXe siècle ;

— migrations ensuite, qui bien qu'ayant toujours existés, se sont développées au maximum au cours du XXe siècle.

C'est donc ce double mouvement que nous allons maintenant aborder.

Les déplacements forestiers sont les plus proches des déplacements purement agricoles. Cependant il faut voir qu'ils sont déjà liés à l'industrie, en ce qu'ils fournissent une source d'énergie importante au début du XIXe siècle et à l'urbanisation, en ce qu'ils permettent d'approvisionner en bois de chauffage les villes. Nous avons déjà vu leur rôle au XVIIIe siècle. Ces courants issus, pour la plus grande part du Massif Central, se dirigent vers toutes les régions françaises, en particulier vers les départements forestiers : Landes, Gironde, Charente-Maritime, Seine-et-Marne... Il s'agit de déplacements hebdomadaires, pour les régions proches, saisonniers pour les plus lointaines. Ainsi, les énormes besoins en bois de chauffage pour Paris, font vivre tout un monde de bûcherons, de charbonniers..., pour la plupart saisonniers, dans les forêts du Nivernais et du Morvan. Cependant, dès la première moitié du XIXe siècle, l'emploi du charbon de terre commence à concurrencer ces métiers, de même que l'apparition des scies mécaniques, qui rivalisent avec les scieurs de long, dès le Premier Empire. A partir du milieu du XIXe siècle, les transformations dans les métiers forestiers rendent ce travail de moins en moins attractif pour les travailleurs français. On voit alors apparaître un recrutement de travailleurs forestiers étrangers, qui va croître rapidement. Les Italiens apparaissent dans les Alpes et la Provence, pour s'étendre dès la fin du XIXe siècle vers le Jura et la Bourgogne. Apparaissent également les Belges et Luxembourgeois dans les forêts lorraines, normandes et de la Région parisienne. Au début du XXe siècle les étrangers ont presque entièrement remplacé les forestiers français. Leur nombre ne cesse de décroître tout au long du XXe siècle : en 1955 ils sont moins de 2 000, en majorité d'origine italienne.

Parmi les activités très proches de l'agriculture, nous avons déjà noté les déplacements de peigneurs de chanvre durant le XVIIIe siècle. Ces déplacements se poursuivent au XIXe siècle, toujours alimentés par le département du Puy-de-Dôme. Dès 1850 leur effectif décroît rapidement pour devenir négligeable après 1870. D'autres sources de revenus, dans les régions de départ et les progrès dans l'outillage de l'industrie textile, expliquent cette disparition.

De la même façon, l'élevage des vers à soie, qui attire au début du XIXe siècle de nombreux saisonniers, originaires des Alpes et du Massif Central à destination du Rhône et de la Provence, va, après l'épidémie de pébrine qui s'étend dès 1853, rapidement diminuer. La concurrence des soies importées va arrêter complètement ces déplacements.

Avant la construction des chemins de fer, c'est-à-dire principalement pendant la première moitié du XIXe siècle, les transports ont encore occupé de nombreux ruraux. Parallèlement, la construction de routes plus praticables se développe au cours de la même période, avec un fort appel de main-d'œuvre temporaire. Ensuite, la construction du réseau ferroviaire nécessite encore un appel constant des mêmes travailleurs, en grande partie limousins ou auvergnats, mais aussi originaires du Piémont. L'échelonnement de 1850 à 1914 de cette construction, les 40 000 km de voies de chemin de fer à poser, les nombreux travaux d'art à réaliser, montrent l'importance des besoins de main-d'œuvre. Cependant ceux-ci vont cesser dès la première guerre mondiale, le réseau français étant presque achevé.

Les déplacements d'artisans, qui existaient déjà au XVIIIe siècle, sont originaires des pays de montagne (Auvergne, Alpes, Pyrénées) ou des régions excentrées telles que la Lorraine et la Basse-Normandie. Ces déplacements touchent des métiers très divers : chaudronniers, ferblantiers, rémouleurs, fondeurs, rhabilleurs en cuir et en cuivre, lanterniers, potiers d'étain, savetiers, cordonniers... Ils se maintiennent au cours de la première moitié du XIXe siècle, mais diminuent rapidement dès le début de la seconde moitié de ce siècle avec la transformation des déplacements saisonniers en migrations définitives et l'industrialisation urbaine qui se développe.

Les déplacements de colporteurs, également importants au cours du XVIIIe siècle, suivent une évolution semblable. Originaires des mêmes régions de montagne ou des régions excentrées, pour les tissus et les légumes, leur nombre diminue dès le milieu du XIXe siècle. Le développement des moyens de transport peu coûteux, en particulier par chemin de fer, le nouveaux comportements des ruraux, amènent leur disparition presque complète dès la fin du siècle. Il en est de même pour les déplacements des ramasseurs-revendeurs qui achètent aux particuliers des objets usagés divers qu'ils revendent en grosse quantité à des usines papetières, pelletières, chapellières..., à des fonderies...

Plus complexes sont les déplacements de marchands de bestiaux, de toiles, de vin... qui suivent des cheminements très précis des lieux de fabrication ou d'élevage, aux lieux de vente aux foires... La mise sur pied d'une organisation très poussée caractérise les déplacements internationaux de commerçants. Nous avons déjà abordé précédemment les déplacements des Cantaliens de la « Société de Chinchon » vers l'Espagne au XVIIIe siècle. D'autres sociétés de même type se développent, avec des destinations plus éloignées, au XIXe siècle. Ainsi les déplacements des « Barcelonnettes » vers le Mexique débute dès 1821 et prend de l'ampleur tout au long du XIXe siècle. Cette entreprise commerciale qui acquiert un succès remarquable, va attirer vers le Mexique une cinquantaine de commerçants alpins dès la fin du XIXe siècle. Mais la première guerre mondiale vient arrêter l'extension de ces déplacements. De même, on peut observer des déplacements de Queyrassins, dans les

Hautes-Alpes, vers le Brésil, puis vers divers pays d'Amérique latine.

A tous ces déplacements temporaires, dont l'importance va diminuer dès le milieu du XIXe siècle, vont s'opposer des déplacements, au début également temporaires, mais qui vont rapidement devenir définitifs, vers les centres urbains. Nous avons indiqué précédemment les changements importants développés par l'industrialisation française, tout au long du XIXe siècle. A partir d'une répartition très dispersée des métiers, des usines, les nécessités industrielles vont les regrouper en un petit nombre de lieux urbains ou qui vont s'urbaniser, du fait de la présence de sources d'énergie importantes (bassins houillers du Nord, de la Lorraine ou de la région de Saint-Etienne) ou de lieux d'échanges important (ports ou villes situés sur des routes convergentes). Le développement de ces villes va nécessiter une migration car leur fécondité est très faible. Cette migration est accompagnée de déplacements temporaires dès la première moitié du XIXe siècle. Déplacements déjà décrits dans la partie consacrée au XVIIIe siècle, de ramoneurs, de porteurs d'eau, de décrotteurs, de mendiants... dont le nombre s'élève au cours de la première moitié du XIXe siècle, pour décroître lentement à partir de cette période.

Mais maintenant des déplacements vers les activités du bâtiment et les activités industrielles vont devenir prépondérants. Nous allons rapidement les décrire avant de passer aux migrations définitives du rural vers l'urbain.

En premier lieu, au cours de la première moitié du XIXe siècle, la croissance plus rapide de la population urbaine par rapport à la population rurale, va nécessiter un besoin accru en terrassiers, manœuvres, maçons... pour la construction urbaine. Le recrutement de ces ouvriers du bâtiment se fait dans un petit nombre de régions françaises. La principale regroupe certains départements du centre de la France : surtout en Limousin (Haute-Vienne, Creuse, Corrèze) mais également en Auvergne (Puy-de-Dôme, Cantal, Haute-Loire) et dans certains départements du pourtour (Charente, Dordogne, Deux-Sèvres, Vienne, Indre, Cher...). La suivante regroupe des départements de l'ouest de la France (Bretagne, Normandie, Maine) et la troisième des départements des Alpes du nord. Les étrangers sont également déjà présents dans cette main-d'œuvre, dès le XVIIIe siècle. En particulier des Piémontais, des Suisses, des Belges et même des travailleurs originaires des pays germaniques, se rendent en France pour l'industrie du bâtiment. Les grandes villes constituent les zones d'appel majoritaires, en premier lieu la capitale, Paris. Le préfet de police recense à Paris près de 25 000 ouvriers du bâtiment en 1807. Mais les autres grandes villes sont également très attractives pour ces ouvriers : Lyon, Le Havre, Bordeaux, Dijon... occupent de nombreux maçons. On voit donc que ces déplacements se font dans des directions très variées, selon les besoins des villes concernées.

Dès le milieu du XIXe siècle ces déplacements vont changer. L'importance des besoins, les nouveaux matériaux utilisés vont nécessiter le présence permanente de ces maçons dans les villes et les déplacements, initialement saisonniers et temporaires, selon les besoins, vont devenir de plus en plus des migrations définitives. Dans le même temps, les progrès dans les méthodes agricoles, vont commencer à réduire les besoins de main-d'œuvre dans les campagnes. Les zones de recrutement vont cependant rester les mêmes et les cheminements vers les villes sont déjà en grande partie desssinés par les routes suivies par les saisonniers. Le Massif Central fournit les tailleurs de pierre et les maçons limousins, ainsi que les terrassiers. La Normandie et plus tard la Bretagne donnent des tailleurs de pierre et des terrassiers. Les étrangers sont toujours originaires d'Italie (Piémontais principalement), de Belgique, de Suisse et d'Allemagne.

Le même cheminement sera suivi par les déplacements concernant le commerce, l'industrie et les services qui vont devenir des migrations de plus en plus définitives au du moins avec une installation dans le milieu urbain, au cours de la seconde moitié de XIXe siècle.

Ainsi les porteurs d'eau auvergnats, dont on avait décrit la présence, en particulier dans la capitale, vont se transformer, au cours du XIXe siècle, en marchands de vin-charbonniers. En effet la multiplication des fontaines, l'installation de conduites d'eau dans les étages des immeubles, vont entraîner une modification de leur activité. Celle-ci s'opère rapidement sous le Second Empire où l'on voit paraître des boutiques de marchands de vin-charbonniers. L'acquisition de ce fonds de commerce va en même temps stabiliser en milieu urbain les migrants qui, tout en gardant des liens avec le milieu d'origine, n'y retourneront qu'une fois leur retraite prise.

De la même façon les artisans-commerçants ambulants vont se fixer en milieu urbain dès la seconde moitié du XIXe siècle. Le fort accroissement de la population de ces villes va en effet leur fournir une clientèle suffisante pour permettre leur installation à demeure. On constate la formation de véritables colonies de migrants originaires des mêmes régions, l'appel de nouveaux migrants se faisant par l'intermédiaire des réseaux de relations des migrants déjà installés.

Mais c'est surtout l'industrie, dont la localisation va être bouleversée au cours du XIXe siècle, qui va drainer vers les villes industrielles les plus forts flux de main-d'œuvre d'origine rurale. Conjointement, la disparition du petit artisanat familial et rural va aller dans le même sens. Enfin, la nécessité d'une main-d'œuvre industrielle permanente entraîne des déplacements non plus temporaires, mais définitifs. Bien qu'il existe encore quelques usines-internats où les jeunes rurales sont occupées pendant la semaine et renvoyées le dimanche dans leur commune rurale (en particulier dans la région lyonnaise où ces usines ont existé jusqu'au début du XXe siècle) la plupart des besoins industriels sont comblés par des migrations définitives ou du moins de longue durée. Conjointement, les villes vont attirer d'autres types de migrants pour le commerce ou pour les besoins administratifs grandissants. Ainsi de 1846 à 1946 la population urbaine va passer de 9 millions d'habitants à près de 22 millions, alors que la population rurale, maximale en 1846 à près de 27 millions d'habitants, n'en contient plus que moins de 19 millions en 1946. Il faut voir également que la chute de la population agricole (18) a été encore plus forte puisque cette population est passée de 53 % de la population totale en 1856 à 25 % en 1946. Notons cependant que cette diminution a été faible jusqu'en 1900 et qu'elle ne s'est vraiment développée qu'après la première guerre mondiale.

Nous allons donc maintenant essayer de dégager une fresque de ces migrations vers les villes, que l'on a souvent qualifiées d'« exode rural », bien que ce terme nous

paraisse excessif, car ces départs se sont produits de façon continue tout au long du XIXe et du XXe siècles. Il ne s'agit pas d'une émigration massive et soudaine, que laisse entendre le terme d'exode, mais d'une émigration continue sur une période très longue, avec également des migrations de sens inverse, de l'urbain vers le rural.

Nous avons déjà indiqué qu'une migration non négligeable du rural vers l'urbain se produisait au XVIIIe siècle, pour compenser la forte mortalité qui sévissait dans les villes et permettre la croissance de nombreux centres urbains. Ces migrations se poursuivent tout au long du XIXe siècle car les conditions sanitaires, nous l'avons vu, sont déplorables dans les villes, tandis que leur population entame une croissance importante : ainsi elle passe de 5,5 millions d'habitants en 1800 à près de 9 millions en 1846, pour atteindre, comme nous l'avons déjà indiqué, près de 22 millions d'habitants en 1946.

Les principales zones rurales touchées par ces migrations sont les mêmes que celles qui fournissent la main-d'œuvre temporaire. Les zones pauvres de montagne du Massif Central, des Pyrénées, des Alpes et des Vosges sont les principaux centres d'émigration ; la Normandie, les départements de l'Oise, de la Somme et du Pas-de-Calais, une partie de la Bretagne fournissent le complément de migrants vers les villes au cours de la pre mière moitié du XIXe siècle. Les causes de ces migrations sont multiples, mais l'absence de données sur ces causes (19) ne permet aucune conclusion. On peut cependant dire que pendant cette période, la population rurale a continué d'augmenter, mais à un rythme moindre que la population urbaine. Sans doute le surpeuplement rural a-t-il dû jouer, de même que les premiers progrès technologiques. Mais les débuts de l'industrialisation française et de sa concentration ont également modifié l'espace des travailleurs : vers 1850 le gain d'un ouvrier du bâtiment est au moins le double du gain d'un journalier agricole (20).

Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, ces migrations du rural vers l'urbain se poursuivent en s'amplifiant. Les régions de départ comprennent les mêmes que celles de la période antérieure, auxquelles s'ajoutent de nouveaux départements : extension dans les départements du Massif Central, dans les Landes et en Normandie. Cette zone d'émigration qui comprenait 30 départements en 1830, en comprend 57 en 1850 et 65 entre 1851 et 1866. Elle touche les départements d'agriculture pauvre, à des dates différentes, les départements du Finistère et du Morbihan en Bretagne, étant les plus tardivement touchés (leur population rurale ne commence à diminuer qu'au début du XXe siècle). L'examen détaillé de certains cantons ruraux, au cours de cette deuxième moitié du XIXe siècle, va éclairer le mécanisme de ces migrations vers les villes (21). Dans ces cantons, l'émigration touche principalement les habitants ayant une activité non agricole : ouvriers du textile travaillant à domicile, artisans, indigents, marginaux. Par contre, les agriculteurs ont été peu touchés par cette migration. On voit donc, si cet exemple est vérifié pour la France entière, comment a pu se modifier la population rurale : départ successif des catégories qui permettaient l'existence d'une véritable communauté rurale, ne laissant dans les campagnes que des communautés exclusivement agricoles. Bien entendu, la diversité des situations économiques régionales va introduire une grande variété dans l'évolution de cette émigration au cours du temps. Cependant tous les départements, après un maximum de population rurale, vont voir cette dernière décroître rapidement : ce maximum est atteint entre 1840 et 1906. Il se produit avant 1860 dans tout le sud-ouest, à l'exception de la Gironde, dans les Alpes du sud, dans la Normandie et la Picardie et dans le sud du Massif Central, Entre 1860 et 1880, les départements des Alpes du nord, de la Lorraine et de l'Alsace l'atteignent. Enfin après 1880 les départements du nord du Massif Central, suivis par la Vendée, des Deux-Sèvres et de la Seine-et-Oise et en dernier lieu par la pointe de la Bretagne (Finistère et Morbihan), le département de la Gironde et la Corse entament la décroissance de leur population rurale.

A l'autre extrémité de la chaîne, Paris et les grandes villes de province vont entamer une croissance effrénée. Paris d'abord voit rapidement ses limites éclater et devient une ville multicommunale, dont on ne peut saisir l'évolution, à périmètre constant, qu'en travaillant sur l'ensemble de la région parisienne : 1,35 million d'habitants en 1801, 2,8 millions en 1861, 4,7 millions en 1901 et 6,6 millions en 1946. Ceci correspond à une multiplication par cinq de la population entre 1801 et 1946, alors que la population française, dans le même temps, ne croît que de 40 %. La migration a joué un rôle prépondérant dans cette croissance, car en dépit d'une population jeune, la mortalité était beaucoup plus élevée à Paris que dans le reste de la France, jusqu'au début du XXe siècle. Il en résulte un accroissement naturel assez faible, bien que positif et une migration nette fortement positive, tout au long de la période considérée. Ainsi la population du département de la Seine qui était née hors de ce département, croît jusqu'à 63 % en 1881, puis décroît ensuite lentement, pour se situer à 58 % en 1946. C'est cette forte concentration de la population française dans la capitale (en 1946 elle représentait près de 16 % de l'ensemble de la population totale) qui a amené J.-F. Gravier à pousser le cri d'alarme : « Paris et le désert français. » La vie politique, administrative et même industrielle de la France est alors concentrée sur cette région qui domine l'économie du pays tout entier.

Les origines des Parisiens recouvrent toute la France, mais certaines régions ayant alimenté dans le passé les déplacements temporaires sont majoritaires.

Le Massif Central l'emporte dans les lieux d'origine : nous avons déjà cité les marchands vin-charbonniers originaires d'Auvergne et les maçons originaires du Limousin ; on voit également paraître des chauffeurs de taxi, en grande partie originaires de la Corrèze, des bonnes et des concierges originaires du Cantal... Ainsi les déplacements, traditionnellement masculins au début du XIXe siècle, se transforment en migration, non seulement des hommes, mais progressivement des femmes qui finiront par être prépondérantes (débitantes, restauratrices, hôtelières, cuisinières, domestiques).

La Savoie est jusqu'au début du XXe siècle la seconde région d'appel, des travailleurs saisonniers d'abord, puis des migrants vers Paris. Elle est cependant relayée par la Bretagne, qui va envoyer au cours du XXe siècle de forts contingents de migrants vers Paris, dont la majorité est féminine. Ces femmes sont en grand nombre domestiques, concierges, cuisinières. On observe également une colonie corse, d'effectif croissant. Cette migration est en fait d'un tout autre type, car ces Corses se regroupent en

grande partie dans les services administratifs ou publics.

Tous les autres départements sont également représentés dans la population parisienne, mais avec des effectifs beaucoup plus faibles. Une population originaire de l'étranger vient également s'y installer : ils sont 5 % en 1861, 8 % en 1901, 13,5 % en 1931, pour décroître légèrement à 10,2 % en 1946.

Les deux autres grands pôles d'attraction sont les villes de Lyon, Marseille, dont les populations suivent à peu près la même évolution. La ville de Lyon voit sa population passer de 110 000 habitants en 1801, à 177 000 en 1851, 472 000 en 1906 et 461 000 en 1946. La ville de Marseille part de 110 000 habitants en 1801, pour passer à 195 000 en 1851, 517 000 en 1906 et 636 000 en 1946. Les zones d'attraction de ces deux villes sont beaucoup plus restreintes que celle de l'agglomération parisienne et très différentes l'une de l'autre.

Nous avons déjà observé les zones d'origine des migrants vers Lyon au cours du XVIIIe siècle. Cette zone d'attraction reste assez stable tout au long de la période que nous observons maintenant. D'une part le Massif Central, avec les départements voisins de la Loire et de la Saône-et-Loire, mais également des départements plus éloignés du Limousin (Haute-Vienne, Corrèze, Creuse) qui fournit des ouvriers du bâtiment, de l'Auvergne (Puy-de-Dôme, Cantal) et plus tardivement des Cévennes (Ardèche, Lozère et Gard). D'un autre côté on trouve le Jura et les Alpes du Nord, à peu près à égalité avec le Massif Central. La Savoie est la principale zone de recrutement d'une main-d'œuvre beaucoup plus pauvre et moins rémunérée que celle du Massif Central : il s'agit en grande partie d'apprentis ouvriers pour les fabriques lyonnaises de soie, de domestiques, garçons de café... Le Jura ne fournit que plus tardivement des migrants.

La zone d'attraction de Marseille n'est plus française qu'en partie. Viennent d'abord les Alpes du sud et le sud-est du Massif Central, avec les départements qui entourent les Bouches-du-Rhône. les Corses sont également nombreux à Marseille et comme à Paris occupent des postes de fonctionnaires (douaniers, agents de police, employés de diverses administrations...). Mais la particularité de Marseille réside dans l'importance des migrants venus de l'étranger. Ainsi, au recensement de 1911, à côté des 205 000 habitants nés hors des Bouches-du-Rhône, mais en France, on compte plus de 150 000 étrangers, y compris les naturalisés, pour la plupart originaires d'Italie.

De nombreuses autres villes, en particulier industrielles, ont connu une forte croissance depuis le milieu du XIXe siècle. Certaines avaient déjà entamé cette phase d'industrialisation dès la première moitié du XIXe siècle. Ainsi la population de Saint-Etienne passe, de 1821 à 1851, de 19 000 à 56 000 habitants, grâce au développement de son bassin houiller et celle de Roubaix passe de 13 000 à 35 000 habitants. Mais c'est bien après 1851 que le rôle de la centralisation de l'industrie a vraiment joué. Saint-Étienne voit sa population passer à près de 120 000 habitants en 1886, pour atteindre 178 000 en 1946. Roubaix passe à 100 000 habitants en 1886 et se maintient ensuite à ce niveau. Cette croissance ne peut, à nouveau, se faire sans un fort appel à l'immigration. Mais la zone d'attraction restera très limitée autour de ces villes.

Dès le début du XXe siècle, le développement des moyens de transport tels que le chemin de fer et la bicyclette, va dans certains cas modifier ces migrations. Cette transformation ne jouera, bien sûr à plein qu'après la seconde guerre mondiale, avec le développement de l'automobile. Mais la solution sera la même : la possibilité de concilier travail en milieu urbain avec une résidence rurale. Les navettes entre lieu de travail et lieu de résidence permettent cette conciliation. Au XVIIIe siècle et surtout au XIXe siècle déjà les paysans-ouvriers étaient dans la mine de six heures à quatorze heures et le reste de la journée dans leur exploitation agricole. Une telle possibilité était offerte par la dispersion des mines et des industries sur le territoire. Dès le milieu du XIXe siècle, la concentration des industries dans des centres urbains rendra ces déplacements plus difficiles et seuls les paysans possédant des terres proches de ces centres industriels pourront effectuer une telle navette. Mais dès le début du XXe siècle où le chemin de fer couvre le territoire de façon très fine, où l'introduction de la bicyclette permet des déplacements rapides sur un plus long rayon d'action, on va voir ces navettes se développer dans certaines régions de France. Ainsi dans le Nord de la France les paysans-ouvriers vont se multiplier, car l'existence de moyens de transport rapides leur permet d'aider le plus possible leur femme et leurs enfants laissés dans la petite exploitation agricole qu'ils possèdent. L'apparition du chemin de fer permit également la multiplication des navettes dans la région parisienne et dans diverses régions industrielles. Enfin les bicyclettes, puis les motocyclettes permirent une souplesse de déplacement plus grande dans de nombreuses régions françaises.

Les déplacements du rural vers l'urbain que nous venons de décrire, sont souvent considérés comme des mouvements à sens unique. Il nous faut maintenant indiquer combien une telle vue est fausse. Déjà les déplacements temporaires nous ont montré le va-et-vient permanent vers les villes. La stabilisation des ruraux en milieu urbain ne rompra pas cet échange incessant entre rural et urbain, mais, au contraire, lui donnera toute sa signification. Il faut bien voir que ces migrants vont constituer la filière qu'emprunteront les individus originaires des mêmes communes, des mêmes cantons pour trouver leur chemin dans ce milieu urbain. Certaines de ces migrations vers la ville vont échouer et conduire à un retour rapide, d'autres seront conçues comme provisoires dès le départ, pour se constituer une dot, pour pouvoir acquérir des terres..., et conduiront donc à un retour vers le milieu rural. Malheureusement de tels retours ont été peu étudiés car le mouvement du rural vers l'urbain a concentré tous les regards des chercheurs.

Il nous faut également revenir sur les migrations vers, ou originaires de l'étranger, dont la raison est principalement économique. Nous avons déjà parlé de l'appel des grandes villes (Paris, Marseille en particulier) sur les étrangers. Notons ici que la France a connu une évolution très différente de celle des autres pays européens qui ont conservé une fécondité élevée jusqu'à la fin du XIXe siècle et qui ont pu, de ce fait, envoyer de nombreux migrants vers de nouvelles terres. En dépit d'une faible croissance de sa population, la France a eu de nombreux échanges avec l'étranger. A la fin du XVIIIe siècle et au début de XIXe siècle on peut penser que ces échanges ont été en faveur de l'étranger. Non que la France soit un foyer d'exode, comme certains pays voisins, mais la présence de Français dans un certain nombre de pays étran-

gers, surtout au cours de la période coloniale, est loin d'être négligeable. Mais inversement, le ralentissement de la croissance démographique de la France va nécessiter la présence d'immigrants des pays voisins dont nous allons voir plus loin l'importance croissante. Dès le milieu du XIXe siècle cette immigration prend ses caractéristiques : les étrangers sont utilisés pour des travaux exigeant très peu d'apprentissage et faisant plus appel à leur force physique qu'à une formation plus spécialisée. Ainsi peut-on compter parmi eux de nombreux manœuvres, terrassiers, ouvriers d'usines... dont la présence était indispensable du fait du manque d'ouvriers français. Les mouvements vers l'étranger sont à nouveau difficiles à caractériser car l'absence de données sur ces flux ne permet guère de conclusion sur ce sujet.

Nous avons ainsi parcouru, au cours d'une durée de cent cinquante ans qui a connu d'importants changements économiques, l'implication dans la vue de l'espace français, induite par ces modifications. Nous essayerons plus loin de chiffrer les changements de mobilité, mais nous voyons ici le passage d'un espace temporairement fréquenté, à un espace urbain qui va s'imposer à la plus grande partie de la population française.

c) L'apparition d'un espace politique

Sans aucun doute la Révolution fait prendre conscience aux Français d'un espace politique plus vaste que la paroisse dans laquelle ils avaient coutume de vivre. Mais, en même temps, le développement du service militaire va ouvrir aux jeunes Français une vue de l'espace totalement nouvelle.

En premier lieu la Révolution a entraîné l'émigration hors de France de nombreux individus pour des raisons politiques ou religieuses. Du fait qu'il s'agit de migrations de réfugiés, le plus souvent suivies d'un retour en France lorsque les conditions politiques auront changé, leur dénombrement est très délicat. Cette émigration atteint particulièrement le clergé et la noblesse, mais également d'autres catégories sociales, paysans et bourgeois anciens constituants, par exemple. Les guerres de la Révolution et de l'Empire ont également déployé les militaires, non seulement sur l'ensemble du territoire français, mais sur toute l'Europe. De plus, l'introduction de la conscription en 1798 qui permet, par tirage au sort, des levées régulières d'hommes pour les armées, conduit de nombreux jeunes à migrer pour y échapper. Tous ceux qui craignaient d'être appelés aux armées se sont dispersés en France et même à l'étranger. Cela se produit surtout avant la fin du Premier Empire en 1815, mais se poursuit tout au long du XIXe siècle dans certaines régions. En 1818, une nouvelle loi, peu différente de la précédente, libère ceux qui ont tiré un bon numéro et ont pu fournir un remplaçant, qu'ils ont, bien entendu, payé. Le service militaire est alors de longue durée (six ans après 1818, huit ans après 1824, sept ans entre 1855 et 1868, cinq ans jusqu'en 1889), ce qui implique que moins de 10 % des conscrits sont engagés militaires. En 1889 le service est réduit à trois ans, mais étendu à l'ensemble des conscrits. Cette conscription générale introduit un fort brassage de population qu'amplifieront les deux guerres mondiales et qui permettra en même temps la prise de conscience d'une unité politique nationale, peu sensible au cours de la première moitié du XIXe siècle.

Notons que l'armée, en ouvrant de nouveaux horizons à ses recrues, a eu un rôle important dans les migrations du XIXe siècle. Une forte proportion des militaires ne revient pas dans la commune rurale d'origine, mais trouve un travail urbain dans l'administration, la gendarmerie, les chemins de fer, les postes... Ainsi, de 1887 à 1896, seulement la moitié des conscrits d'un village du Doubs y retournent, une fois leur service militaire terminé (22).

Une autre mesure politique, le rétablissement du livret ouvrier, cherchera à canaliser les flux de migrants, en particulier vers Paris. Mais leur utilisation, bien qu'obligatoire, est en fait contournée par de nombreux migrants. Dès 1890 ce livret ne sera plus obligatoire.

Pour les migrations internationales, des mesures politiques sont prises dès la fin de la première guerre mondiale. Dès 1916 l'État prend en charge l'organisation du recrutement de travailleurs étrangers. S'y ajoutent également des immigrants politiques (Russes, Espagnols, Arméniens). Mais rapidement les organismes patronaux se substituent en grande partie à l'État : ainsi « à l'Administration restera l'élaboration et le contrôle des contrats types, les relations diplomatiques et administratives avec l'étranger, le contrôle sanitaire et professionnel aux frontières. Aux industriels et agriculteurs groupés en associations revinrent toutes les opérations matérielles de recrutement, de sélection professionnelle et médicale, de transport et de répartition » (23). Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que la migration internationale sera sous le contrôle du gouvernement.

d) L'évolution des autres espaces

En premier lieu vient l'espace de l'éducation. En 1789, en utilisant les proportions d'époux qui signaient leurs actes de mariage, on voit que moins de 50 % des hommes et 25 % des femmes entraient dans cette catégorie. De fortes disparités existent sur le territoire français. Les départements où ces proportions sont les plus élevées sont ceux du nord de la France : Alsace, Lorraine, Ile-de-France, Orléanais et, à un degré moindre, ceux de la Picardie, de l'Artois, de la Flandre et du Hainaut. En 1863 une enquête de l'instruction publique montre que près de la moitié des enfants d'âge scolaire (de sept à treize ans) sont incapables d'écrire le français et que plus de 10 % d'entre eux sont incapables de parler et d'écrire le français (24). Ce n'est qu'en 1881 que l'enseignement, rendu gratuit, peut se répandre dans toutes les couches de la société française. Il est évident que l'introduction de cet enseignement fait éclater la carcasse communale, qui remplaçait la carcasse paroissiale, et ouvre à la plupart des enfants un espace totalement nouveau. L'espace français, d'abord présenté comme un tout, vient s'inscrire dans leur conscience et sera renforcé par le service militaire. En 1884 le « Tour de France » de Bruno apprend à des milliers d'enfants les façons de vivre, l'histoire, les hommes des diverses régions françaises. Plus loin, la terre entière leur est enfin présentée. Bien que très centrée sur le peuple français, cette éducation ouvre un espace nouveau aux enfants.

En second lieu vient l'espace religieux où les pélerinages prennent une importance prépondérante au XIXe siècle. De nombreux sanctuaires, lieux où le religieux affleure la surface de la terre, sont fréquentés par de très nombreux pèlerins, issus parfois de régions très lointaines. Ces pélerinages permettaient de quitter le vil-

lage pour se rendre dans des lieux consacrés où le commerce, les festivités et le religieux se mêlaient souvent. Le plus populaire de ces lieux est sans doute Lourdes où en février 1858, Bernadette Soubirous eut la vision de la Vierge. Dès mars de la même année, plus de 20 000 pèlerins se rendent dans cette commune, dont la population était de moins de 5 000 habitants. En 1867 une ligne de chemin de fer atteignait Lourdes et en 1871 le pèlerinage y devenait international. En 1876 la basilique y fut consacrée devant 100 000 pèlerins ! Depuis, le nombre de pèlerins n'a pas cessé de croître et ce lieu demeure toujours aussi vivace qu'à la fin du XIXe siècle. De nombreux autres lieux de pèlerinage existent ailleurs sur la France entière.

Le troisième espace qui se développe au cours de cette période est l'espace des associations, des loisirs. Espace informel, restreint sur la paroisse au XVIIIe siècle, il va éclater tout au long du XIXe siècle et surtout au XXe siècle. Dans le monde agricole l'espace des fêtes, des veillées, des marchés et des foires, va se transformer dans le monde industriel et urbain en espace des loisirs, des vacances et du tourisme. A nouveau il ne peut être question de retracer ici le cheminement suivi d'un univers à l'autre, mais uniquement d'en dégager les grandes lignes. Les déplacements traditionnels, ponctués par les marchés et les foires, sont également marqués par des fêtes dont l'ampleur commence à diminuer dès le début du XXe siècle. De même, les veillées, qui réunissaient les habitants d'une même commune au cours des longues soirées d'hiver, perdent de leur importance à partir de la même époque. Les possibilités de déplacement facile, par chemin de fer ou par bicyclette, changent complètement l'espace de vie des individus. L'apparition des auberges et des cafés dans les petits villages modifient les rapports entre les individus. C'est un nouvel espace éclaté qui fait son apparition. Il est soutenu par l'urbanisation croissante et par de nouvelles formes de loisirs. L'apparition des congés payés conduit un nombre croissant de Français à fréquenter des lieux de séjour où le soleil, la mer, la campagne, la neige... remplacent les parents, les relations antérieures, le milieu d'origine. Le développement de l'automobile après la seconde guerre mondiale viendra parachever cette nouvelle forme de mobilité de loisir.

Ainsi tous les espaces dans lesquels vivent les Français se sont-ils profondément modifiés au cours de ces cent cinquante années. Il nous faut maintenant essayer d'en donner une vue plus quantitative.

2. Approche quantitative de ces déplacements

Nous avions déjà essayé de chiffrer les déplacements qui se produisaient au cours du XVIIIe siècle. Pour saisir ceux de la période qui nous intéresse ici, nous prendrons deux points dans le temps : le milieu du XIXe siècle d'une part, où nous avons déjà dégagé l'importance des déplacements temporaires ; le milieu du XXe siècle d'autre part, où la plupart de ces déplacements sont devenus des migrations définitives.

a) Évaluation des déplacements et des migrations au milieu du XIXe siècle

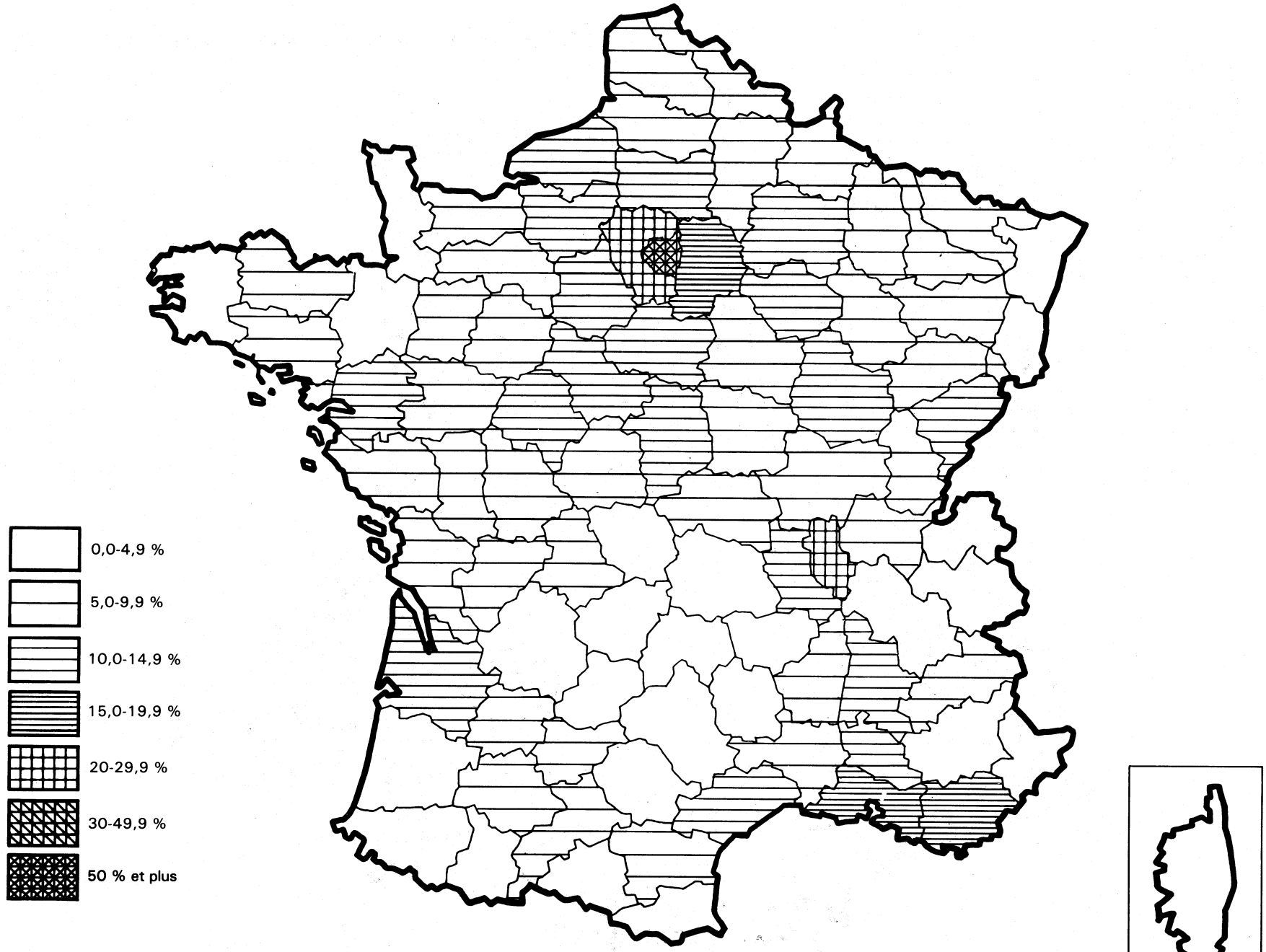
Nous avons encore des sources très imparfaites pour cette période, ce qui rendra très approximatives les estimations que nous ferons. En dépit de cela, essayons de cerner cette mobilité.

Pour les déplacements temporaires nous disposons de trois enquêtes qui cernent cette période. Celle de 1848 qui demande pour chaque canton le nombre d'ouvriers appartenant au pays et ceux qui n'y ont qu'une résidence temporaire. Celle de 1852 qui s'attache aux déplacements temporaires agricoles dans chaque arrondissement. Enfin celle de 1866 qui cherche à cerner « le nombre d'ouvriers nomades qui viennent se mettre à la disposition des cultivateurs pour les grands travaux de la moisson et de la vendange ». L'utilisation du terme « nomades » a malheureusement nui à cette enquête. Ainsi, dans l'Aisne, la réponse faite aux enquêteurs est très significative : « Il n'y a point d'ouvriers nomades ; on ne peut appeler de ce nom des Belges qui viennent régulièrement tous les ans faire certains travaux » (25).

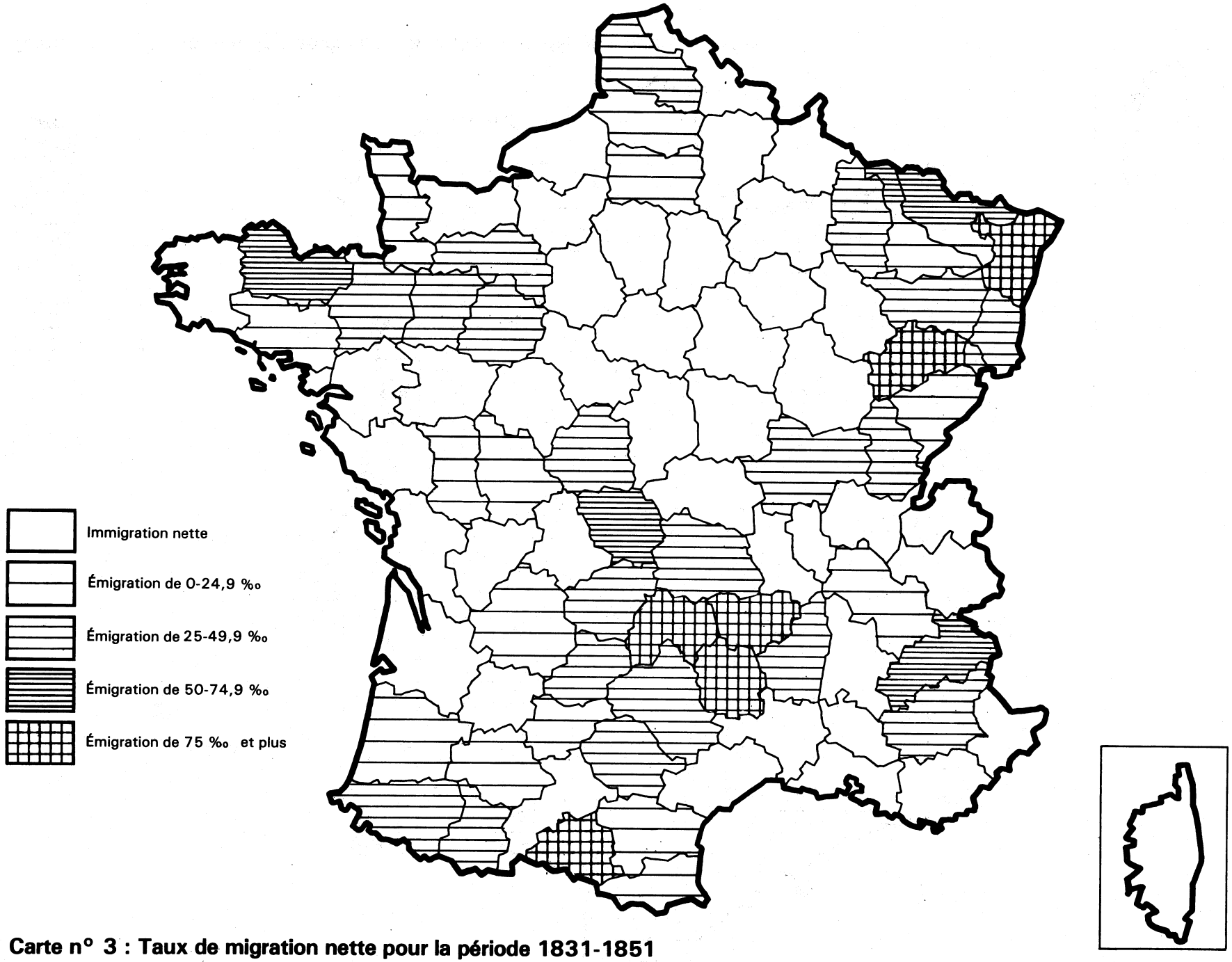
En dépit de ces réserves, on peut estimer, grâce aux statistiques de 1852, que près de 900 000 déplacements temporaires se produisent au moment des récoltes. Ceux-ci se réduisent à moins de 100 000 pour les déplacements temporaires agricoles, en dehors de ces périodes de pointe. Bien entendu ces chiffres sont critiquables car certains déplacements ont conduit à compter plusieurs fois le même individu. Cependant, du fait que l'on travaille sur un découpage en arrondissements, ces comptages multiples doivent être assez réduits. Il faut y ajouter les déplacements temporaires en milieu artisanal ou industriel. Notons qu'à cette époque, ces déplacements devenaient, dans certains cas, des migrations de plus longue durée, que les recensements permettent de saisir. Mais les déplacements temporaires existaient encore et sont plus difficiles à mesurer. Le Limousin est une région d'où d'importants déplacements temporaires, en particulier de maçons, avaient lieu. Un certain nombre d'enquêtes permettent de mieux les appréhender. On peut estimer à 34 000 ceux originaires de la Creuse, entre 8 000 et 10 000 ceux originaires de la Haute-Vienne, entre 3 000 et 4 000 ceux originaires de la Corrèze (26). Ainsi, au total, près de 50 000 hommes effectuent en 1846 des déplacements temporaires hors du Limousin. Ces hommes sont en grande partie des travailleurs du bâtiment : maçons, charpentiers, tailleurs de pierres, paveurs, terrassiers, couvreurs, peintres en bâtiment. Mais on trouve également d'autres métiers : chaudronniers, scieurs de long, marchands de parapluies, portefaix, chanvreurs, cordonniers, cochers, décrotteurs... Cet effectif doit être sans doute assez proche du maximum, le phénomène régressant fortement dès 1880. Les zones de destination sont principalement urbaines : Paris et Lyon sont les points de réunion des neuf dizièmes de ces déplacements.

D'autres régions alimentaient bien sûr ces forts courants de déplacements temporaires, mais le manque d'informations ne permet pas de fournir, pour le moment, un chiffre global sûr. Nous allons cependant essayer d'en donner une estimation approchée.

Nous avons vu que pour le Limousin on pouvait estimer à 50 000 le nombre des déplacements temporaires à destination non agricole. Des enquêtes faites dans le Cantal et le Puy-de-Dôme permettent d'estimer à 30 000 les déplacements de même type issus de ces départements. On peut donc penser que pour l'ensemble du Massif Central plus de 100 000 individus faisaient des déplacements temporaires vers les villes (27). Pour les



Carte n° 2 : Proportion de population non native des départements en 1861



Carte n° 3 : Taux de migration nette pour la période 1831-1851

Alpes on dispose des statistiques du gouvernement sarde, qui permettent de saisir les déplacements temporaires issus de la Savoie, au nombre de 44 000 en 1848. Bien entendu certains de ces déplacements sont agricoles. En étendant ces résultats à l'ensemble des Alpes, on doit dépasser le chiffre de 50 000 déplacements temporaires non agricoles (28). Pour les Pyrénées l'estimation est encore plus difficile, car on ne dispose pas d'enquêtes particulières sur ces déplacements non agricoles. Les plaines étaient également touchées par ces déplacements, mais, à nouveau, on a peu d'éléments pour estimer ces effectifs. En supposant un minimum de 50 000 déplacements temporaires vers les villes, issus des Pyrénées et des diverses régions de plaine, on arrive pour la France entière à plus de 200 000 déplacements à destination non agricole. Soit au total un chiffre proche de 1 200 000 déplacements temporaires, qui correspond à plus de 3 % de la population totale à cette époque.

Pour les migrations définitives, plusieurs types d'estimation sont possibles à partir des données sur les lieux de naissance, publiées dès 1861, ou à partir du calcul de la migration nette.

La carte n° 2 donne les départements classés selon le pourcentage de population non native qui y est présente en 1861. Cette carte montre clairement le rôle de la migration dans le développement urbain français. La Seine a 57 % de sa population non native du département : ce chiffre est proche du maximum atteint en 1881 avec 62,9 % de non natifs. Vient ensuite le Rhône avec Lyon, pour lequel ce pourcentage est à 28 % : il atteindra un maximum de 41,8 % en 1921. Suivent la Seine-et-Oise (grande banlieue de Paris) avec 24 % et les Bouches-du-Rhône (Marseille) avec 18 %. On voit ensuite se dégager des grandes régions où ce pourcentage est supérieur à 10 % : le Bassin parisien, le couloir du Rhône et des départements comprenant une grande ville comme la Gironde (Bordeaux), la Loire-Atlantique (Nantes), la Loire (Saint-Étienne). A l'inverse, les départements qui, nous le verrons, sont fournisseurs de main-d'œuvre, ont moins de 5 % d'immigrants et se situent à nouveau dans des régions très précises : centre et sud du Massif Central, Alpes, Pyrénées et Landes, Finistère. On voit que la plupart de ces régions sont montagneuses et n'attirent aucune population des riches régions de plaine.

La carte n° 3 apparaît comme le négatif de la précédente : elle donne les taux de migration nette des divers départements français, calculés pour la période 1831-1851. Les départements ayant la plus forte émigration nette sont ceux du centre et du sud du Massif Central (en particulier Lozère, Cantal, Haute-Loire), des Pyrénées, de l'Alsace. Viennent ensuite les Alpes, les bocages de la Normandie et du Maine. Un résultat équivalent aurait été obtenu en classant les départements par proportion d'émigrés par rapport aux originaires du département.

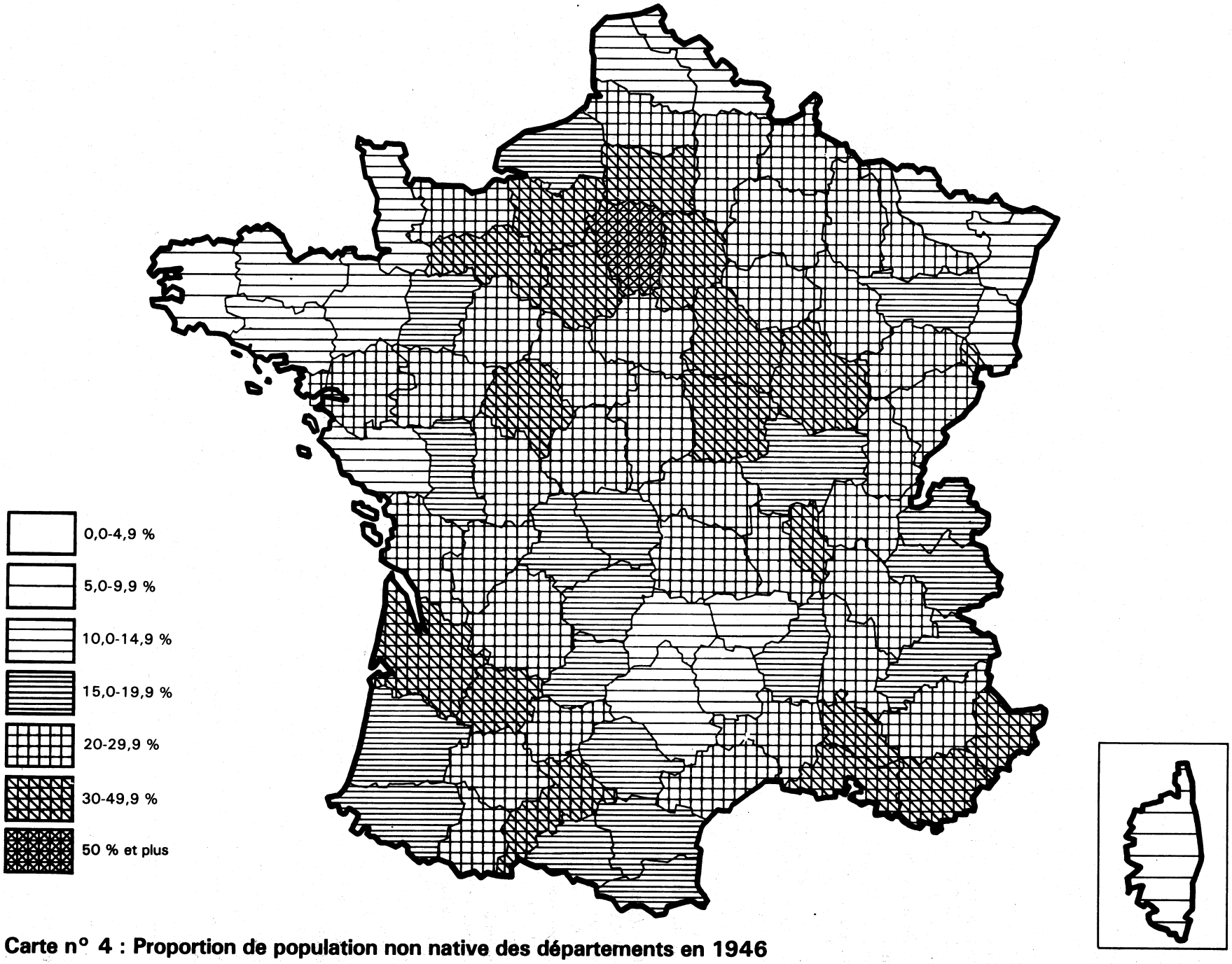
En ajoutant toutes les migrations nettes des départements pour lesquels ces nombres sont négatifs, on obtient une mesure par défaut de l'émigration des départements ruraux vers les départements urbanisés. Bien que très grossière, cette mesure permet d'avoir un ordre de grandeur de cette émigration. De l'ordre de 36 000 individus par an entre 1831 et 1841, elle passe à plus de 43 000 départs par an au cours de la décennie suivante. De 1851 à 1856 cet effectif croît très fortement à plus de 115 000 individus par an, pour décroître légèrement au cours des périodes suivantes. Bien entendu, les chiffres de migrants doivent être beaucoup plus importants : d'une part nous travaillons sur un découpage en départements qui ignore les migrations internes à ces départements, d'autre part, cet effectif obtenu comme différence entre les émigrations et les immigrations, ignore ces deux composantes de la migration nette, seule mesurée ici.

Les données sur les lieux de naissance, classées par âge, permettent une estimation des individus résidant à quarante cinq ans hors de leur département de naissance (29). Pour les générations nées entre 1816 et 1820, qui ont donc cet âge au cours des années 1860, les proportions d'hommes et de femmes résidant hors de ce département sont, respectivement, de 20,7 % et 18,6 %. Ainsi à cet époque les migrations interdépartementales étaient déjà importantes. Pour les générations nées cent ans plus tard, cependant, les proportions deviennent 37,5 % pour les hommes et 39,8 % pour les femmes, ce qui montre un accroissement continu de la mobilité, tout au long de cette période. Il est également intéressant de constater que, pour les générations nées avant 1870, le maximum atteint vers quarante cinq ans est ensuite suivi de retours importants vers le département de naissance. Cela indique le caractère non définitif des migrations au cours du XIXe siècle. Ce maximum ne se retrouvera plus pour les générations suivantes, pour lesquelles les migrations, en particulier vers les villes, sont beaucoup moins suivies de retour, que par le passé.

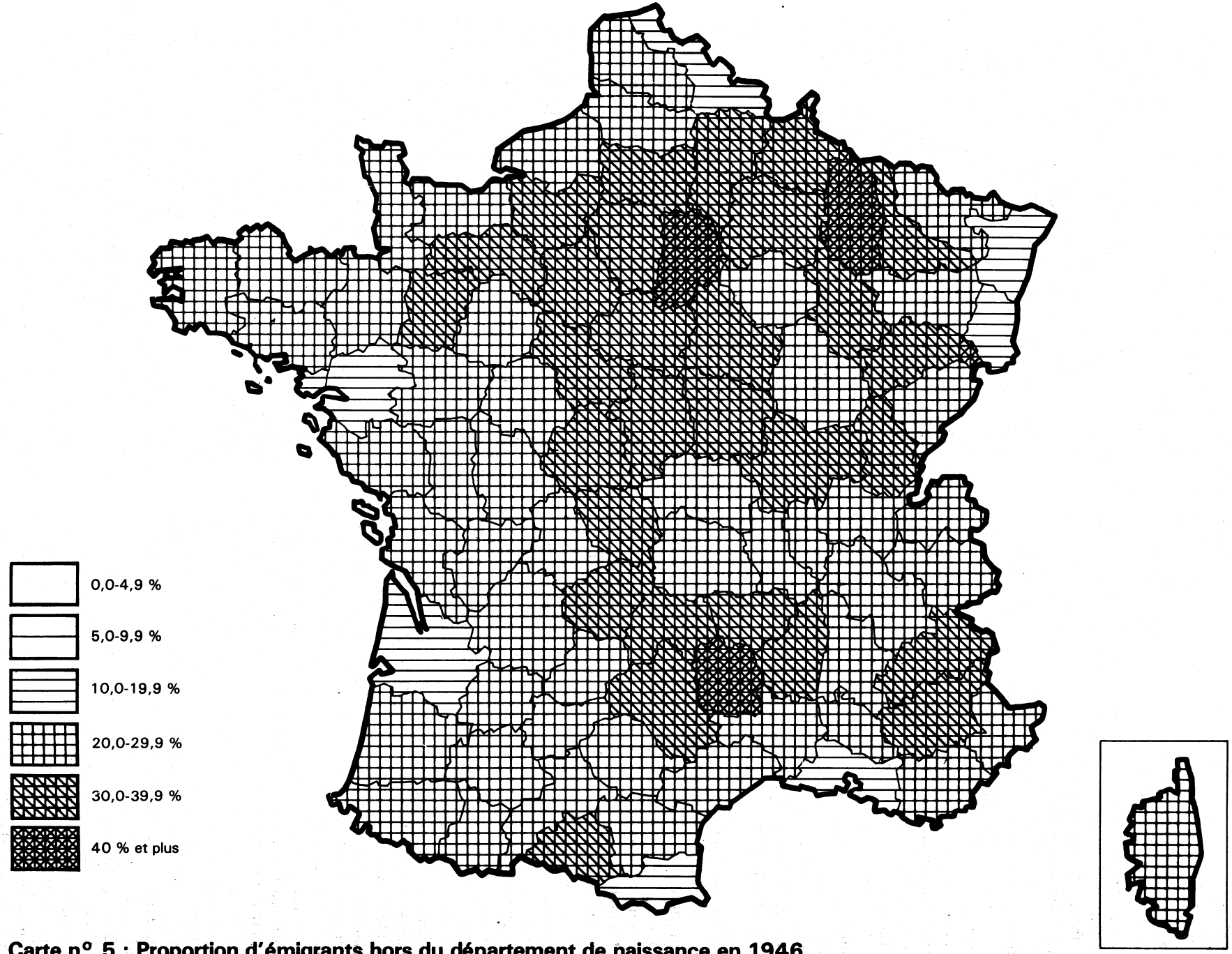
La connaissance des pourcentages d'individus résidant hors de leur commune de naissance, pour quelques recensements (de 1881 à 1896), va permettre une estimation, plus grossière, des pourcentages d'individus résidant, à quarante cinq ans, hors de leur commune de naissance. En effet, on ne dispose pas de ces effectifs par âge, mais on constate que les pourcentages d'individus résidant hors de leur commune de naissance, rapportés aux mêmes pourcentages, pris par département, restent les mêmes tout au long de la période. En supposant que ce rapport s'applique à chaque génération, on arrive à une estimation de 50 % d'individus résidant hors de leur commune de naissance à quarante cinq ans, pour les générations nées entre 1816 et 1820.

Il nous reste à estimer les échanges avec l'étranger. L'émigration est délicate à estimer, car il serait nécessaire d'avoir des données sur la plupart des pays du monde. Une étude de H. Bunle (30) qui confronte les données des pays d'immigration avec celles recueillies par l'administration française, permet d'estimer approximativement cette émigration. Entre 1850 et 1860 on obtient une émigration annuelle de 25 000 personnes, dont 6 000 se dirigent vers les colonies françaises et 6 000 vers les pays d'Europe et le reste, en grande partie, vers l'Amérique. Elle se maintient d'ailleurs autour de ce niveau jusqu'à la seconde guerre mondiale, avec cependant d'assez fortes variations.

Pour estimer l'immigration étrangère, l'utilisation des questions sur le lieu de naissance et sur la nationalité est possible. Ainsi, en 1851, on a recensé en France 380 000 étrangers et 14 000 naturalisés. Cet effectif d'étrangers croît également jusqu'en 1886, pour rester approximativement constant jusqu'à la première guerre mondiale. Par contre, les naturalisations deviennent importantes dès 1889 où l'on a adopté des lois plus libé-



Carte n° 4 : Proportion de population non native des départements en 1946



Carte n° 5 : Proportion d'émigrants hors du département de naissance en 1946

rales en faveur de la naturalisation et de la francisation. Entre 1921 et 1931 une forte croissance des effectifs étrangers conduit à 2 715 000 étrangers et 361 000 naturalisés en 1931. La crise économique qui a suivi, ainsi que la deuxième guerre mondiale ont ensuite réduit cet effectif.

La comparaison des effectifs étrangers recensés à diverses dates, l'estimation de l'accroissement naturel de cette population et la connaissance des naturalisations, permettent d'estimer une migration nette annuelle de ces étrangers. Ce calcul, fait pour la période 1851-1861, conduit à un solde annuel de 11 000 étrangers. Par la suite, ce solde annuel se situe à un niveau moyen à peu près double, de l'ordre de 24 000 étrangers pour la période 1861-1911 (31). Il croît alors fortement de 1921 à 1931, pour être négatif par la suite de 1931 à 1946.

Nous avons pu ainsi donner un certain nombre d'éléments sur l'importance de la mobilité en France au milieu du XIXe siècle. Mais il ne nous est pas possible, dans l'état actuel des recherches, de donner un nombre annuel de déplacements temporaires et de migrations entre communes ou départements français. La complexité des migrations, qui conduit à considérer les migrations multiples et les retours faits par un individu, l'interférence entre déplacement temporaire et migration, empêchent cette estimation globale.

b) Évaluation des migrations et des déplacements au milieu du XXe siècle

Pour montrer avec clarté les changements survenus dans la vue de l'espace des Français, faisons un bond d'un siècle pour observer leur mobilité.

En premier lieu les déplacements temporaires vont être très réduits. Ces déplacements dans le monde agricole vont être en grande partie le fait d'étrangers. Si l'on trouve encore des déplacements de Français pour certains travaux de cueillette et de vendange, ceux-ci vont être de plus en plus souvent réalisés par des salariés temporaires étrangers. Par exemple, les vendanges, après la seconde guerre mondiale, mobilisent toute la population rurale, femmes et enfants compris, mais également des salariés originaires des villes proches et même des départements voisins. Pour l'année 1952, 50 000 travailleurs français venaient de ces zones pour faire les vendanges dans le département de l'Hérault. Dès les années 1955, la situation change et de nombreux Espagnols viennent se joindre aux vendangeurs français. De la même façon, en Bretagne, des jeunes filles se déplacent pour la cueillette des fraises ou des asperges et des hommes pour les travaux betteraviers (sarclage ou arrachage). Mais de plus en plus les Français laissent ces tâches aux travailleurs temporaires étrangers. Si avant 1950 on enregistre la venue annuelle de 18 000 saisonniers espagnols (32), dès l'année 1952 ils sont déjà plus de 30 000. C'est donc une nouvelle forme de mobilisation saisonnière des étrangers qui se met en place.

D'autres formes de mobilité temporaire se développent également. En premier lieu le travail, de plus en plus urbain, introduit un nombre croissant de navettes, le plus souvent journalières, entre domicile et lieu de travail. De même, la création des congés payés en 1936 entraîne des déplacements touristiques et le nombre de résidences secondaires dans les communes rurales évolue très rapidement. En 1954 on en compte déjà 330 000. On ne dispose de statistiques sur les départs en vacances que depuis 1964 : à cette date 43,6 % des Français partaient en vacances. Ces taux de départ varient fortement selon la catégorie socio-professionnelle : pour les exploitants et les salariés agricoles il n'est que de 11,9 %, pour les cadres supérieurs et les professions libérales il monte à 86,6 %.

Pour les migrations définitives, on dispose, en 1954, d'une question sur le dernier changement de logement qui donne une estimation approchée du nombre annuel de changements de commune. On obtient ainsi 5 % de changements de commune au cours de l'année 1954.

Pour avoir un élément de comparaison avec le milieu du XIXe siècle, nous allons cependant utiliser la question sur le lieu de naissance.

La carte n° 4 donne les départements classés selon le pourcentage de population non native qui y est présente en 1946. Comparée à la carte de 1861, une évolution très nette se manifeste : presque tous les départements ont connu un fort accroissement de ces immigrations. Seule la Seine voit ce pourcentage décroître lentement, mais il reste cependant un des plus élevés de la France entière. La Seine-et-Oise dépasse maintenant la capitale avec plus 65 % de non natifs. Les zones fortement urbanisées voient ce pourcentage dépasser 30 % : Bouches-du-Rhône (Marseille), Rhône (Lyon), Gironde (Bordeaux) et la plupart des départements du Bassin parisien. La Côte d'Azur voit également ce pourcentage dépasser 30 % : c'est un changement important quand on sait qu'en 1861 les Alpes-Maritimes ne comptaient que 4,5 % de non natifs ! Les tracés des grands fleuves français se dégagent aussi clairement : vallée de la Garonne, vallée du Rhône et vallée de la Loire. Les zones qui résistent le plus à l'immigration sont toujours les départements du Massif Central, en particulier la Lozère, l'Aveyron et le Tarn, les départements de Bretagne et de Vendée, ceux du Nord et ceux de Lorraine et d'Alsace. Ainsi, en dépit de l'accroissement des migrations, la carte reste relativement proche de celle de 1861.

La carte n° 5 porte les émigrants hors du lieu de naissance en 1946, rapportés à la population née dans chaque département (33). Cette carte est, en partie seulement, le négatif de la précédente. On voit clairement apparaître les départements du sud et de l'ouest du Massif Central (Lozère, Ardèche, Haute-Loire, Corrèze, Creuse) qui sont des zones de très forte émigration et, inversement, des zones de très faible immigration, de même que certains départements alpins (Hautes-Alpes ou Basses-Alpes), pyrénéens (Ariège). La plupart des départements fortement urbanisés, à l'exception, nous le verrons, de la Région parisienne, reçoivent également une forte proportion d'immigrants, mais sont des zones de faible émigration : Bouches-du-Rhône (Marseille), Gironde (Bordeaux), Loire-Atlantique (Nantes), Haute-Garonne (Toulouse), et, à un degré moindre, le Rhône (Lyon). Par contre le Bassin parisien, où nous avions constaté une forte immigration, est également une région de forte émigration : on voit donc le brassage important de population qui intervient dans cette région. Ainsi la Seine-et-Oise, qui comptait 65,7 % d'immigrants parmi sa population, a envoyé près de 40 % de la population natale dans d'autres départements. Enfin, certains départements qui attiraient peu d'immigrants, restent également isolés en envoyant peu d'émigrants hors du lieu de naissance. Sont dans ce cas les départements de l'Alsace, du

Nord et du Pas-de-Calais, de la Bretagne, de la Vendée et du sud-ouest.

Nous avons déjà indiqué que le traitement longitudinal des données sur le lieu de naissance, montrait un fort accroissement des individus présents hors de leur département de naissance tout au long de la période considérée : près de 40 % des Français nés en 1927-1931 résident à quarante-cinq ans hors de leur département de naissance et l'on peut penser que près de 90 % des Français nés aux mêmes dates, résident à quarante-cinq ans hors de leur commune de naissance (34).

Il nous reste à donner une vue des migrations internationales au cours de la période 1946-1954, car, à nouveau, la période 1936-1946 est trop particulière. Après un maximum en 1931 de 2 715 000 étrangers en France (plus de 361 000 naturalisés), la population étrangère tombe à 1 744 000 en 1946, mais le nombre de naturalisés croît fortement, à 853 000 individus. En 1954 les étrangers sont au nombre de 1 765 000 (35) et les naturalisés au nombre de 1 068 000. L'accroissement des naturalisations est dû à une nouvelle réforme réglementaire appliquée dès 1945.

Du fait que l'immigration est organisée par les pouvoirs publics dès 1946, on dispose de statistiques d'entrée en France des étrangers tout au long de cette période. Cependant, du fait que les membres de famille des travailleurs régularisés ne sont pas encore dénombrés, cette estimation est faite par défaut. On compte pour la période 1946-1954, près de 300 000 entrées d'étrangers et près de 920 000 entrées d'Algériens (femmes et enfants non compris). Ces effectifs, faibles par rapport à ce qu'ils seront plus tard, montrent cependant que cette migration se fait de plus en plus avec de nombreux retours dans le pays d'origine. L'estimation de la balance des arrivées et des départs des Algériens est à près de 200 000 contre 920 000 entrées. C'est donc de plus en plus une immigration de courte durée.

L'émigration des Français à l'étranger est très mal estimée. La source officielle des immatriculations consulaires estimait cet effectif à 275 000 en 1950. Cependant une étude plus précise du ministère des Affaires étrangères (36) évalue cet effectif à 420 000. On voit donc que ce nombre est loin d'être négligeable.

c) Évaluation de l'urbanisation en France de 1806 à 1945

Nous avons vu que l'industrialisation de la France se produit parallèlement à une concentration de sa population dans un certain nombre de zones urbaines. En utilisant la définition classique de la population urbaine (plus de 2 000 agglomérés au chef-lieu) il est possible de décrire par des effectifs cette concentration.

Alors qu'en 1806 près de 5 455 000 Français habitaient dans une commune urbaine, soit moins de 19 % de la population totale, en 1851 ce chiffre monte à 9 135 000, soit 25,5 % de la population totale, en 1901 à près de 16 millions, soit environ 41 % de la population totale et enfin, en 1946 il se trouve à 21 200 000, soit plus de 53 % de la population totale. Les populations urbaine et rurale se sont équilibrées vers 1930.

La population rurale passe par un maximum vers 1850 : partie de 23 650 000 en 1806, elle atteint 26 700 000 aux recensements de 1846 et 1851, pour décroître à 23 millions en 1901 et tomber à 18 645 000 en 1946. Il faut cependant bien voir que cette population est loin d'être entièrement agricole. En effet, nous avons déjà indiqué qu'au début du XIXe siècle, le village constituait une unité économique où la plupart des métiers étaient exercés et qu'au milieu du XXe siècle, bien que ces métiers aient disparu, de nombreux travailleurs urbains gardaient un lieu de résidence en milieu rural, du fait des facilités accrues de transport. Si l'on ne s'intéresse qu'à la population agricole (37) on voit qu'elle est devenue minoritaire bien avant 1930, vers 1880. Partie de près de 53 % en 1856, elle ne représente plus que 25,3 % de la population française en 1946.

Il est possible de donner une vue plus précise des départs du monde agricole depuis 1896 (38) en comparant les générations aux recensements successifs. Cette mesure fournit une estimation des départs d'hommes actifs agricoles vers d'autres activités et d'abandons de fils d'agriculteurs qui choisissent une autre activité. Entre 1896 et 1931 ces départs ont été très réguliers, au rythme de 35 000 départs par an, avec cependant un maximum au cours de la période 1906-1911 à raison de 51 000 départ par an, et un minimum en 1901-1906 à raison de 22 000 départs par an. Ces effectifs décroissent fortement à partir de la crise des années 1930 et de la deuxième guerre mondiale : on peut estimer les départs au cours de cette période à 13 000 par an. Nous verrons plus loin que ces départs seront beaucoup plus importants dès 1946.

Voyons rapidement l'évolution des grandes villes françaises.

Paris, en premier lieu occupe, vers 1801, 3 438 hectares et a une population de près de 550 000 habitants. La loi du 16 juillet 1859 élargit la ville sur plus de 8 500 hectares, ce qui lui donne, en 1861, une population de près de 1 700 000 habitants. Très rapidement la ville sort des limites de l'agglomération restreinte et déborde non seulement sur le département de la Seine, mais sur celui de la Seine-et-Oise. Dès 1901 Paris, dans ses limites, atteint 2 714 000 habitants, mais la banlieue située dans la Seine y ajoute 956 000 habitants (cette population n'était que de 258 000 en 1861). Dès le début du XXe siècle il faut y ajouter la population du département de la Seine-et-Oise, ce qui nous mène en 1946 à 2 725 000 habitants pour la ville de Paris, 2 050 000 pour la banlieue située dans la Seine et 1 414 000 pour la Seine-et-Oise, soit une population totale de plus de 6 millions d'habitants. On conçoit dès lors facilement l'importance des migrations vers la capitale et sa banlieue.

Marseille occupe le second rang en 1946. Partie d'une population de 111 000 habitants en 1801, elle atteint près de 200 000 habitants en 1851, 550 000 en 1911 et 636 000 en 1946. Il serait nécessaire d'y ajouter la population des communes de banlieue qui commencent à s'étendre hors Marseille, mais on peut penser que leur effectif n'est pas trop important. Ainsi la ville de Marseille a vu sa population multipliée par 6 en 150 ans.

En troisième lieu vient la ville de Lyon, qui part d'une population à peu près égale à celle de Marseille en 1801 (109 000 habitants) pour croître plus lentement puisqu'elle atteint 177 000 habitants en 1851 et 460 000 habitants en 1946. Notons cependant qu'il est nécessaire d'y ajouter, à cette date, la commune de Villeurbanne qui compte plus de 80 000 habitants, ce qui met la population de Lyon à 540 000 habitants en 1946.

Toulouse et Bordeaux viennent ensuite qui, parties res-

pectivement de 50 000 à 90 000 habitants en 1801, atteignent à peu près 260 000 habitants en 1946. Puis viennent les villes de Nice et de Nantes qui sont les dernières à dépasser 200 000 habitants en 1946. Seules 22 villes ont une population de plus de 100 000 habitants à cette date, elles représentent près du quart de la population française. On voit ainsi clairement combien cette population s'est concentrée en un petit nombre de villes au cours des 150 années étudiées.

Conclusion

Au terme de ces 150 années, on voit l'importance du changement d'espace économique qui accompagne les changements démographiques dans la natalité et la mortalité. C'est le passage d'un espace agricole décentralisé à un espace industriel, centralisé dans un petit nombre de capitales et de grandes villes que l'on observe. Celui-ci s'opère par des changements dans les types de déplacements. D'une mobilité essentiellement temporaire, on passe à une mobilité beaucoup plus définitive, que définit la notion de migration. L'espace familial et communautaire se réduit tout au long de cette période, pour conduire à la famille restreinte. L'espace politique se développe au contraire, fortifié par les guerres mondiales qui ont cristallisé cette notion en ces instants critiques. On verra l'importance que prendra cet espace au cours de la période suivante.

(1) Voir à ce sujet, J. Houdaille : « Pertes de l'armée de terre sous le Premier Empire, d'après les registres matricules », *Population,* n° 1, 1972, 27-50 et L. Henry et Y. Blayo : « La population de la France de 1740 à 1860 », *Population,* numéro spécial, 1975, 104-107.

(2) Voir à ce sujet, E. Van de Walle : « The female population of France in nineteenth century », Princeton University Press, 1974, et S. Preston and E. Van de Walle : « Urban french mortality in the nineteenth century » *Population Studies,* n° 2, 1978, 275-297.

(3) Pour la suite de ce paragraphe on ne considèrera que l'espérance de vie des femmes, pour lesquelles on dispose de plus de données.

(4) Voir chapitre précédent, note (4).

(5) Voir E. Van de Walle, op. cit. (2).

(6) Notons que l'on ne dispose pas d'informations pour les départements de la Meurthe-et-Moselle, la Moselle, le Haut-Rhin et le Bas-Rhin, dont l'annexion par l'Allemagne, ou l'éclatement au cours du XIXe siècle, n'ont pas permis la reconstitution opérée par E. Van de Walle.

(7) L'immigration massive qu'ont connu ces villes ne permet pas la reconstitution opérée par E. Van de Walle. Il faut donc se reporter aux calculs de P. Depoid pour cette période.
Voir P. Depoid : « Reproduction nette en Europe depuis l'origine des statistiques d'état civil », *Etudes démographiques,* n° 1, 1941.

(8) Ces fécondités sont en fait approchées par celles des départements de la Seine et du Rhône.

(9) Ces estimations sont issues du « Traité de démographie » d'Adolphe Landry, 1949, 445.

(10) Voir pour plus de détails, Y. Tugault : « L'immigration étrangère en France : une nouvelle méthode de mesure », *Population,* n° 4, 1971, 691-705.

(11) Ce territoire est celui de la France actuelle.

(12) Voir à ce sujet, P. Ogden : « Migration, marriage and the collapse of traditional peasant society in France » in *The geographical impact of migration,* P. White et R. Woods éditeurs, 1980, 153-179.

(13) Voir à ce sujet, J. Sutter : « Evolution de la distance séparant le domicile des futurs époux (Loir-et-Cher 1870-1954, Finistère 1911-1953) », *Population,* n° 2, 1958, 227-258.
Les résultats présentés ici sont issus d'un traitement personnel des données recueillies lors de ce travail.

(14) Voir à ce sujet, H. Le Bras et E. Todd : « L'invention de la France », Le livre de poche, 1981, 23-66.

(15) Voir A. Chatelain : « Les migrants temporaires en France de 1800 à 1914 », 180-236.

(16) Estimation de Chaptal : « De l'industrie française », Paris, 1819, tome 1 174 et suiv.

(17) Voir R. Herin : « Les travailleurs saisonniers d'origine étrangère en France » in « L'exode rural », *Travaux et Documents de l'INED,* Cahier n° 59, 1971.

(18) Il s'agit ici de l'ensemble des personnes appartenant à un ménage dont le chef est agriculteur (exploitant ou salarié) ou ancien agriculteur.

(19) On ne peut, en fait, calculer qu'une migration nette par des méthodes indirectes pour le début du XIXe siècle : c'est une différence entre le nombre d'immigrations et le nombre d'émigrations. Bien entendu, il n'est pas possible de connaître les caractéristiques de cette « population fictive ».

(20) Voir : « Histoire de la France rurale », 3, sous la direction d'E. Juillard, 85.

(21) Voir à ce sujet, P. Pinchemel : « Structures sociales et dépopulation rurale dans les campagnes picardes de 1836 à 1936 », Armand Colin, 1957.

(22) Voir E. Weber : « Peasants into Frenchmen », Chatto and Windus, London, 1977, 301-302.

(23) Voir G. Mauco : « Les étrangers en France. Leur rôle dans l'activité économique », Armand Colin, Paris, 1932, 116.

(24) Voir E. Weber, op. cit., 303-338.

(25) Cité par A. Chatelain : « les migrants temporaires en France de 1800 à 1914 », Publication de l'Université de Lille, 27, 28.

(26) Voir pour cette estimation, A. Corbin : « Archaïsme et modernité en Limousin au XIXe siècle », tome 1, Marcel Rivière et Cie, 180-225.

(27) Ces estimations sont proches de celles faites par A. Chatelain, op. cit., 44-50.

(28) L'enquête agricole de 1852 donnait plus de 20 000 déplacements temporaires agricoles originaires des Alpes, les deux Savoies et le Comté de Nice étant exclus.

(29) Voir pour cette estimation, Y. Tugault : « La mesure de la mobilité », *Travaux et Documents de l'INED,* cahier n° 67, 1973.

(30) Voir H. Bunle : « Mouvements migratoires entre la France et l'étranger », *Etudes démographiques,* n° 4, 1943.

(31) Une autre estimation faite par Y. Tugault conduit à un solde annuel de 31 000 ou 35 000 étrangers, selon les hypothèses prises, pour la période 1881-1911.

(32) Du fait que, jusqu'en 1960, certaines entrées ne sont pas contrôlées, cet effectif est sous-estimé.

(33) C'est volontairement que nous n'avons pas pris la migration nette au cours de la période 1936-1946, car l'effet de la seconde guerre mondiale modifie fortement des résultats obtenus sur des périodes antérieures ou postérieures.

(34) Ce résultat a été obtenu à l'aide d'enquêtes rétrospectives de l'INED.

(35) Les Algériens musulmans, bien qu'alors juridiquement de nationalité française, sont comptés ici parmi les étrangers, de façon à rendre les statistiques comparables.

(36) Voir : « Français et institutions françaises à l'étranger en 1950. Résultats de l'enquête du ministère des Affaires étrangères », INSEE, 1950.

(37) Ensemble des personnes appartenant à des ménages dont le chef est agriculteur ou ancien agriculteur.

(38) Voir J.F. Royer : « L'exode agicole va-t-il tarir ? », *Economie et statistique,* n° 79, 1976, 64-68.

Résumé

Nous suivons au cours de ces cent cinquante ans l'évolution de l'espace national, sous l'effet d'un nouvel accroissement de la population française et de la révolution industrielle, qui partant d'une économie essentiellement agricole, conduit à une économie où domine l'industrie, puis le tertiaire. Ces changements s'opèrent par une concentration des industries, initialement éparpillées dans le rural, en un certain nombre de centres urbains, et par une spécialisation accrue des régions agricoles. Cela entraîne, au début du XIXe siècle, un fort accroissement des déplacements temporaires, tant de travailleurs agricoles que de travailleurs urbains. Cependant, au cours de la seconde moitié du XIXe et au début du XXe siècles, la mécanisation de l'agriculture arrête les déplacements temporaires agricoles et la concentration urbaine implique des migrations de plus en plus définitives vers l'urbain. Ce mouvement est accompagné par une migration internationale croissante, qui fournit une main-d'œuvre pour les postes du bas de la hiérarchie sociale, délaissés par les Français. En même temps, le modèle familial restreint, qui permet la plus forte mobilité, se généralise sur l'ensemble de la France, tandis que l'espace politique français fait son apparition, avec en particulier, un début de contrôle des migrations internationales.

III
Mobilité et migrations au cours de la période actuelle

Introduction

Comme précédemment nous décrirons les principaux changements dans l'évolution de la population française de 1946 à 1975 (1), avant d'aborder ceux qui affectent la mobilité géographique. Pour cette période, nous disposons de données beaucoup plus précises que pour les précédentes et nous pourrons mieux développer la partie quantitative. Nous présentons donc ici succinctement ces changements, suffisamment décrits par ailleurs (2).

En premier lieu, la baisse de la mortalité se poursuit tout au long de la période. Le taux de mortalité, égal à 13 p. 1 000 en 1946, baisse aux alentours de 10,6 p. 1 000 au cours des années 1970. Ces progrès réalisés dans la lutte contre la mort, sont encore plus clairs lorsqu'on élimine l'effet de la structure par âge, en calculant une espérance de vie à la naissance. Pour les hommes, celle-ci passe de 59,9 ans en 1946, à 69 ans en 1975 et pour les femmes de 65,1 ans, à 76,9 ans. On a donc un gain d'environ 10 ans sur une très courte période et les écarts entre les femmes et les hommes continuent à augmenter.

Les différences de mortalité entre les départements français restent toujours assez importantes, bien que diminuant légèrement, et leur répartition sur le territoire est à peu près l'inverse de celle des fécondités : faible espérance de vie en Bretagne, Normandie, dans le nord de la France, en Lorraine et en Alsace, comparée à une forte fécondité dans ces régions. Ces différences de mortalité ne sont plus liées à l'urbanisation, mais sans doute à l'équipement hospitalier des régions et à l'alcoolisme de certaines d'entre elles. Actuellement, les villes et les campagnes d'une même région sont intégrées dans un même contexte médical et social et les différences entre elles sont minimes par rapport aux différences entre les régions.

En second lieu, la natalité, dont nous avons décrit la baisse continue tout au long des 150 dernières années, connaît un double sursaut, qui modifie profondément la structure de la population française. En observant les taux de natalité ce sursaut est simple : après la guerre les taux de natalité égalent ceux que l'on avait observés après la première guerre mondiale, à plus de 21 p. 1 000, il décroissent ensuite assez fortement pour se situer, au cours des premières années de la décennie 1960-69, autour de 18 p. 1 000 et continuent à décroître par la suite pour atteindre 14 p. 1 000 en 1975, taux qui est proche du minimum. Au-delà, les taux de natalité n'ont plus fortement décrû.

A nouveau, ces taux de natalité sont fonction de la structure par âge et il est nécessaire d'éliminer cet effet pour y voir plus clair. En calculant un indice de fécondité cumulée, la situation change. Un premier maximum apparaît toujours après la guerre, avec 3 enfants par femme. Cette valeur décroît ensuite jusqu'à un minimum de 2,7 enfants par femme au cours des années 1953-58, pour atteindre un nouveau maximum de 2,9 enfants par femme en 1964, avant de décroître très fortement jusqu'en 1976 à 1,8 enfant par femme (3). En 1975 cet indice donne 1,9 enfant par femme. Il est donc très proche du minimum.

Les valeurs départementales d'un tel indice sont à nouveau très dispersées, mais on constate pourtant une réduction des différences au cours de la période considérée. Cependant, la carte que l'on observait au début du XXe siècle, se maintient avec peu de changements au cours de cette période, gardant son croissant fécond, qui couvre les diverses régions de l'ouest, du nord et de l'est de la France.

Les migrations internationales vont, par contre, augmenter fortement au cours de la même période. Comme précédemment nous ne considérerons ici que l'évolution de la migration nette. Celle-ci passe d'un solde annuel moyen de 42 000 entre 1946 et 1954, à un solde annuel moyen de 180 000 entre 1954 et 1968, et de 117 000 entre 1968 et 1975. Depuis 1974, du fait de mesures politiques assez strictes, cette immigration reste très faible et on peut estimer que le solde avec l'étranger reste nul dès 1975. C'est donc un apport net de près de 3 700 000 personnes que fournit l'étranger à la croissance de la population en France, en termes de population recensée, en distinguant les étrangers et les naturalisés, on passe d'un effectif de 1 744 000 étrangers et 853 000 naturalisés en 1946, à 3 442 000 étrangers et 1 392 000 naturalisés en 1975.

L'effet conjoint de ces trois phénomènes entraîne une nouvelle croissance de la population française. Après un demi siècle de stagnation autour de 40 millions, elle passe à 40 500 000 en 1946, 46 520 000 en 1962 (4) et 52 656 000 en 1975.

Il nous faut maintenant voir quel effet sur la distribution spatiale de la population a eu ce nouveau bond de l'effectif des Français.

1. La mobilité vue au travers des divers filtres

Comme précédemment, nous prendrons les divers points de vue pour observer les changements dans l'espace qu'ils introduisent.

a) La famille

Nous étions partis d'une situation très diversifiée des familles, certaines régions ayant déjà adopté, dès le XVIIIe siècle, le modèle de famille restreinte qui s'imposera par la suite avec le développement du monde urbain et industriel. Si dans le monde agricole du passé le domaine de la famille était très étendu, celui-ci se restreint de plus en plus dans la société contemporaine. Ses fonctions tendent à se réduire et l'espace auquel cette famille fait référence se modifie profondément.

Nous avons déjà indiqué les changements observés dans des communes rurales de l'Ardèche. Le pourcentage de mariages entre individus d'une même commune passe de 35 % en 1933-37, à 16 % en 1966-70. Mais ce

changement est surtout dû au dépeuplement de ces communes. Par contre, la croissance des mariages entre individus très éloignés dans l'espace montre très clairement l'éclatement de la commune rurale. En travaillant sur la population non agricole d'ailleurs, les chiffres sont encore plus frappant : alors que pour la population agricole 90 % des mariages se produisent dans un rayon de moins de 20 km, pour la population non agricole on ne trouve plus 50 % des mariages dans le même rayon.

Nous voyons cependant qu'en dépit du brassage de la population lié au développement du monde urbain et industriel, que malgré les nombreux déplacements de vacances et de loisirs, les mariages sont encore, le plus souvent, contractés entre personnes de même origine géographique. Une enquête réalisée en 1959 (5) montre que pour les mariages récents dans 86 % des cas les deux conjoints résidaient dans le même département avant le mariage. L'homographie géographique reste très forte, de même que l'homogamie professionnelle, sociale ou culturelle.

Nous avons déjà souligné que la famille nucléaire était celle qui permettait le plus facilement la mobilité géographique importante que nécessite l'économie contemporaine. C'est donc ce filtre que nous allons maintenant utiliser.

b) L'économie

Pour décire de façon simple les changements économiques au cours des trente dernières années, nous allons décomposer la population active en trois grands secteurs d'activité économique :

- le secteur primaire — pêche
  — agriculture
  — forêts
- le secteur secondaire — industries extractives
  — bâtiment
  — travaux publics
  — autres industries de transformation
- le secteur tertiaire — transports
  — commerces
  — banques
  — assurances
  — services
  — administration
  — armée et police

On voit facilement que le secteur primaire correspond au monde agricole, dont nous avons suivi les transformation au chapitre précédent, le secteur secondaire correspond au monde industriel et le secteur tertiaire correspond au monde des services.

En 1946 le secteur primaire occupait 37,2 % de la population active. Il n'en occupe plus que 19,9 % en 1962 et 9,5 % en 1975. On voit donc les changements importants que le monde rural a connus au cours de cette période. En premier lieu intervient une mécanisation sans précédent de l'agriculture. Le nombre de tracteurs est multiplié par 10 entre 1950 et 1973 : il passe de 137 000 à 1 330 000. Le nombre de moissonneuses-batteuses passe de quelques milliers à 185 000 en 1973, le nombre de presses-ramasseuses, inexistantes en 1950, est de plus de 300 000 en 1973. En second lieu, l'essor des engrais minéraux a également bouleversé les méthodes de culture anciennes. Il en résulte un recul définitif des jachères qui occupaient encore près de 1 600 000 hectares en 1949. En 1974 elles n'occupent plus que 200 000 hectares. On observe alors une évolution sans précédent des rendements : entre 1949 et 1971 on passe, pour le blé, de 29 à 39 quintaux à l'hectare, pour le maïs, de 6 à 55 quintaux à l'hectare. Ces changements entraînent également une redistribution des terres, avec une concentration progressive des grandes exploitations. Nous verrons plus loin leur effet sur la mobilité des agriculteurs.

Pour le secteur secondaire on passe de 30,5 % de la population active en 1946, à 38,2 % en 1962 et 39,2 % en 1975. C'est donc surtout au cours de la période 1946-1962 que le secteur industriel a connu sa plus forte croissance, avec un important développement de la métallurgie, du bâtiment et des travaux publics. En fait la localisation des grandes industries reste toujours assez proche de celle qui s'est mise en place au cours du XIXe et au début du XXe siècle. On assiste, au cours de cette période, à une concentration des entreprises, caractérisée par une diminution de leur nombre, surtout entre 1965 et 1969, mais en même itemps, par la création décentralisée d'établissements dans des zones, jusqu'alors peu industrialisées. Ce double mouvement n'est pas contradictoire, car la concentration joue sur les entreprises et la décentralisation sur les établissements. Il est donc important de voir l'effet de cette décentralisation, qui devrait en principe éviter des migrations, puisque l'établissement s'implante dans des zones de main-d'œuvre potentielle.

Pour le secteur tertiaire, l'augmentation des effectifs est continue : de 32,3 % en 1946, on passe à 41,9 % en 1962, pour atteindre 51,3 % en 1975. Dès cette dernière date, le tertiaire devient majoritaire parmi la population active. On peut penser que l'on arrive alors à une nouvelle phase dans la répartition spatiale de la population. En effet, les établissements du tertiaire sont beaucoup moins liés aux contraintes de situation que ceux du secondaire (ports, carrefours routiers ou ferroviaires importants, présence de matières premières dans le voisinage...).

Ayant dressé ce tableau d'ensemble de l'évolution dans les grands secteurs de l'économie française, voyons son effet sur les déplacements et les migrations.

Partons du monde agricole dont nous allons d'abord observer la mobilité interne. En premier lieu, les déplacements saisonniers dont nous avons décrit l'amplification au cours du XIXe siècle, suivie par une baisse importante au début du XXe siècle, vont connaître un nouveau développement. Nous avons, en effet, mis en évidence, dès le début des années 1950, une migration saisonnière d'étrangers, que la réduction des agriculteurs français, la courte durée des récoltes, vont fortement développer. Leur effectif annuel, faible en 1946, un peu plus de 10 000 (6), va passer à 30 000 dès 1952, atteindre les 100 000 en 1960, pour se maintenir aux alentours de 130 000 en 1975. Ces travailleurs saisonniers sont demandés pour des travaux précis. Les betteraviers sont demandés pour le sarclage et le ramassage des betteraves. Ces déplacements sont anciens, car entre 1920 et 1937, on dénombrait déjà une dizaine de milliers de betteraviers belges. Ceux-ci sont remplacés après 1950, par des Italiens dont le nombre atteint trente mille en 1958, pour décroître fortement après. Les Espagnols prennent le relais, qui atteignent environ 30 000 en 1965. Leur nombre diminue ensuite fortement, pour ne plus être que de

10 000 saisonniers betteraviers en 1973. Cette limitation est due aux nouvelles techniques de culture qui permettent de diminuer le nombre de travailleurs saisonniers. La seconde activité de ces saisonniers se trouve dans les vendanges qui nécessitent une main-d'œuvre importante pendant une courte période. A nouveau la désertion du monde rural par les Français rend rapidement nécessaire l'appel à des vendangeurs étrangers. Ceux-ci ne sont enregistrés que depuis 1960, mais on peut penser que leur effectif était déjà important avant cette date : en effet, ils sont plus de 40 000 en 1960 et atteignent 80 000 dès 1970. En majorité Espagnols, ils se dirigent surtout vers le Languedoc et la Gironde. Viennent ensuite les riziculteurs, dont l'effectif a été maximum, autour de 7 000, en 1960-62. Depuis, leur nombre s'est fortement réduit, pour être presque nul dès 1973. La mécanisation du repiquage, en particulier, explique cette réduction. A nouveau, ces saisonniers sont tous d'origine espagnole. Enfin, diverses activités agricoles occupent un nombre croissant de saisonniers : autour de 8 000 en 1960, ils sont près de 45 000 en 1975.

La question sur le lieu de résidence au précédent recensement, permet d'avoir une idée plus précise des migrations d'agriculteurs. Bien que cette estimation soit faite par défaut, elle fournit des éléments précieux. Ainsi, en 1962, on constate que, si pour l'ensemble de la population active on a 24,9 % de migrants intercommunaux, ce pourcentage se situe à 13,7 % chez les agriculteurs et les salariés agricoles. On voit donc que cette mobilité est loin d'être négligeable, comme nous l'avions estimé pour le passé. On peut penser qu'en données annuelles ce taux de migration se situe autour de 3 % (7).

Le troisième flux de migrations qui affecte la population agricole, est le départ vers un travail industriel et urbain. Ce départ est beaucoup plus difficile à saisir, car les recensements ne saisissent la situation professionnelle qu'à la date du recensement et non auparavant. De plus, il est intéressant de saisir les non-entrées dans l'agriculture de fils d'agriculteurs qui préfèrent prendre un métier hors de ce seceur. La confrontation des résultats des recensements à d'autres sources telles que l'enquête « formation-qualification professionnelles » (FQP) et l'enquête emploi de l'INSEE, permet de combler cette lacune et de voir plus clairement comment s'établissent les flux de l'agriculture vers les autres activités (8). Ces flux s'élèvent, pour les hommes, à 67 000 départs annuels entre 1946 et 1954, 79 000 entre 1954 et 1962, 71 000 entre 1962 et 1968 et 70 000 entre 1968 et 1975. Pour les femmes, à partir de 1962, on a 46 000 départs annuels entre 1962 et 1968 et 43 000 entre 1968 et 1975. Si on se souvient que les départs masculins avant la seconde guerre mondiale, étaient de 13 000, on voit combien ces flux ont augmenté.

En passant au monde rural et non plus seulement agricole, de nouveaux mouvements apparaissent. Nous verons plus loin, en décrivant l'espace des loisirs, les déplacements vers les résidences secondaires rurales ou les vacances à la campagne. Cependans, d'autres migrations, de motivations plus proches de l'économie, s'y développent. Essayons de les estimer de diverses façons. En premier lieu, travaillons sur la population totale. On voit, qu'au cours de la période 1954-62, on observe plus de 2 400 000 départs du rural, contre 1 350 000 entrées seulement. Cela correspond approximativement à un taux annuel d'émigration de 24,3 p. 1 000 contre un taux d'immigration de 16,8 p. 1 000. On voit clairement l'hémorragie du rural au cours de cette première période. Or, cette hémorragie va pratiquement cesser dès la période 1968-75. En effet, on observe un nombre assez proche de départs (2 276 000), mais les arrivées dans le rural s'élèvent alors à près de 2 100 000 individus. Cela conduit au taux annuel d'émigration de 33,8 p. 1 000, correspondant à un taux d'immigration de 32 p. 1 000. C'est donc que les zones rurales vont attirer autant de population qu'elles en repoussent. Mais il faut bien voir que toutes les zones rurales n'ont pas cette même force d'attraction. En distinguant le rural en zone de peuplement industriel et urbain du rural profond, on voit que cette attraction s'exerce, en grande partie, vers le rural proche des villes où l'installation de travailleurs urbains est facilitée par le développement des moyens de transport. En effet, dans ce rural colonisé par l'urbain, on observe un taux d'émigration de 47 p. 1 000 contre une immigration de 56 p. 1 000, alors que dans le rural profond, ces rapports s'inversent : 37,2 p. 1 000 d'émigration contre 29 p. 1 000 d'immigration.

En travaillant sur les actifs, on observe cependant que certaines catégories socio-professionnelles se dirigent vers le rural, même profond, au cours de la dernière période intercensitaire : il s'agit de patrons de l'industrie et du commerce, des professions libérales et des cadres supérieurs. Notons également l'effet des politiques de décentralisation industrielle et d'installation d'industries dans des zones rurales, qui évitent à leurs habitants une migration vers le milieu urbain, mais qui, en contrepartie, permettent de rémunérer ces ouvriers à un salaire moindre.

En travaillant sur les divers groupes d'âges, on constate que le rural, tant celui proche des villes que plus éloigné d'elles, attire actuellement de nombreux retraités. On peut penser qu'il s'agit souvent d'un retour vers une région d'origine ou de l'installation dans des zones rurales privilégiées par le climat ou les possibilités de loisirs.

Abordons maintenant le monde urbain où nous pourrons distinguer, lorsque cela sera utile, l'industrie et les services. Voyons, en particulier, les déplacements temporaires que ce nouvel espace induit.

Nous avons déjà indiqué que, dès le début du siècle, une séparation de plus en plus importante intervenait entre l'espace familial et l'espace économique. La navette entre domicile et lieu de travail permettait de relier ces deux espaces. Cette séparation s'est accentuée au cours du temps et une enquête réalisée par l'INSEE en 1967 permet de décrire ces déplacements avec plus de précision (9). On voit, en premier lieu, que ces déplacements touchent principalement la population non agricole. en effet, chez les agriculteurs-exploitants, seuls 5,4 % ont un lieu de travail fixe hors du domicile. Bien que cette proportion augmente dès que l'on passe aux salariés agricoles, qui ne constituent en fait qu'une très faible part de la population (moins de 600 000 individus en 1968), c'est pour les catégories professionnelles non agricoles que l'on observe un renversement complet de la situation. Ainsi près de 90 % des employés ont un lieu de travail fixe hors du domicile. La longueur moyenne de ces déplacements est située autour de 5 km pour les villes, hormis l'agglomération parisienne où cette longueur peut atteindre 17 km pour les personnes vivants dans la cou-

ronne suburbaine. De la même façon, les durées moyennes de trajet sont inférieures à 20 minutes, sauf pour Paris où elles oscillent entre 27 et 44 minutes. On voit donc l'importance de ces déplacements, qui occupent une par importante de la vie des individus. Les moyens de transport utilisés sont très variés : 26 % de ces déplacements s'effectuent à pied, près de 25 % sur 2 roues (bicyclette, cyclomoteurs...), près de 24 % en automobile, 21 % en transports publics, le reste par divers moyens (transport de l'employeur, taxi...).

Notons que cette enquête a eu lieu à un moment particulier (1967) et que le développement très rapide de certaines possibilités de transport fait évoluer, assez rapidement, certains résultats. De même, d'autres motifs de déplacement sont engendrés par la société dans laquelle nous vivons.

Pour mettre en évidence ces modifications et ces autres types de déplacement, nous allons utiliser une enquête plus récente, réalisée par l'INSEE et la Direction régionale de l'Equipement de l'Ile-de-France, en 1976 (10). Sur 18 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France, 60 % sont motivés par des obligations à caractère professionnel ou scolaire, 31 % correspondent à des navettes proprement dites, 13 % à des déplacements pour raison professionnelle, 10 % à des déplacements scolaires et universitaires. Par contre, 39 % des déplacements sont motivés par des raisons personnelles (achats, loisirs, visites...). La proportion des déplacements en automobile se situe aux alentours de 54 %, par transports en commun à 31 %. Bien entendu ces déplacements s'étendent sur une large plage de distances et de temps.

D'autres moyens de transport sont également utilisés pour des raisons professionnelles : le train, l'automobile, et pour de longs trajets l'avion et même le bateau. Malheureusement il n'est pas possible de distinguer, parmi ces déplacements, ceux qui sont réalisés pour des raisons professionnelles et ceux qui le sont pour les loisirs, visites familiales... Nous les considérons donc avec les déplacements de loisirs.

Certains moyens de communication évitent de déplacement spatial des individus : il s'agit du trafic postal, des téléphones et autres moyens de télécommunication. Ainsi les lettres échangées sont passées en 10 ans (de 1969 à 1978) de 5 782 millions à 7 574 millions, tandis que le trafic téléphonique, exprimé en taxes de base, est passé de 11 708 millions en 1968, à 45 579 millions en 1978. On voit ainsi apparaître des moyens de communication qui vont se substituer au déplacement des individus.

Notons, pour clore la liste de ces déplacements temporaires, les travailleurs saisonniers venus dans l'industrie et le commerce. Leur faible effectif est passé de moins de 5 000 en 1950, à près de 8 000 en 1975.

Abordons maintenant les migrations motivées par des raisons essentiellement économiques. Notons d'abord que ces motifs sont difficiles à distinguer d'autres motifs plus familiaux (mariage, agrandissement de la famille...) ou d'ordre différent... D'une part, les recensements ne posent aucune question sur ces motivations et d'autre part, celles-ci sont souvent liées entre elles, de telle sorte que les enquêtes qui les saisissent les séparent difficilement. Il faut bien voir que le découpage que nous avons utilisé dans ce travail, doit être dépassé par une vue plus synthétique, mais constitue cependant une première approche utile. Nous prendrons donc comme critère les migrations effectuées par les personnes actives, en gardant à l'esprit la critique précédente.

Travaillons sur les changements de commune des actifs hors de l'agriculture, en 1954-62. On obtient dans ce cas un taux annuel de migration de l'ordre de 7 %. On voit qu'il est plus élevé que dans le milieu agricole où il atteignait 3 % seulement. Si l'on distingue les actifs en 1962, dans l'industrie, ce taux se situe autour de 6 %, alors que pour le tertiaire il atteint 8 %. On voit donc l'importance du brassage de la population active, surtout tertiaire. Bien qu'il ne puisse être question d'étudier ici de façon détaillée ces migrations, nous les caractériserons par quelques précisions sur leur composition et sur leur direction dans la partie plus quantitative qui va suivre.

Nous arrivons ainsi à la dernière étape de cette approche économique qui concerne les migrations internationales. Nous avons déjà indiqué l'importance de la migration nette,voyons maintenant sa composition. Les statistiques de l'ONI permettent d'avoir une estimation des flux d'entrée, mais malheureusement, les retours dans le pays d'origine ou les sorties vers d'autres pays ne sont pas enregistrés. Or la durée de séjour en France de ces étrangers peut être très variable, ce qui entraînera, selon les cas, une efficacité très différente de cette immigration, selon qu'il s'agit de séjours de courte durée ou de très longue durée. Cette réserve notée, voyons les entrées de travailleurs étrangers.

Alors que dans l'immédiat après-guerre une immigration importante semblait nécessaire pour relancer l'économie, des lacunes dans les structures d'accueil et de logement, ainsi que dans les rapports avec les pays éventuellement fournisseurs de main-d'œuvre, rendirent cette immigration très modeste : de l'ordre de 50 000 travailleurs par an avant 1950, elle tombe à moins de 20 000 par an en 1950-55 (11). Notons que les travailleurs algériens ne sont pas compris dans ces entrées. Ils fournissent en fait, pour la période 1946-55, la majorité des entrées, plus de 110 000 en moyenne par année. Mais les départs que l'on enregistre pour ces travailleurs, sont presque aussi importants que les entrées, près de 90 000 en moyenne par an. C'est donc un faible solde de l'ordre de 20 000 Algériens que l'on enregistre annuellement. Cette importance des retours, que l'on a pu mettre en évidence pour les travailleurs algériens, montre clairement l'insuffisance de statistiques sur les entrées seules.

Les étrangers entrés en France entre 1946 et 1955 sont en majorité des Italiens et se dirigent encore, pour 30 % d'entre eux, vers l'agriculture. Cependant, dès 1950-55, autant d'étrangers se dirigent vers le bâtiment, qui va constituer un secteur essentiel par la suite.

Une nouvelle période s'ouvre dès 1956. D'une part, la guerre d'Algérie vient réduire l'immigration originaire de ce pays. Mais, en même temps, l'allongement du service militaire prive l'industrie des jeunes qui devaient entrer sur le marché du travail. D'autre part, la reprise économique, qui se développe dès 1956, va nécessiter une main-d'œuvre accrue. A cet appel répondent d'abord les Italiens, relayés, dès 1960, par les Espagnols. de 1956 à 1961 plus de 70 000 travailleurs étrangers entrent annuellement en France. L'année 1962 marque une étape importante dans l'évolution de l'économie française. La fin de la guerre d'Algérie entraîne l'exode massif des Européens et des Harkis résidant en Algérie, plus de 900 000 dont au moins 300 000 actifs et le retour sur le

marché de l'emploi des militaires du contingent, près de 130 000 actifs. Cette discontinuité dans la population entraîne un fort accroissement de la demande globale et l'immigration étrangère, loin de diminuer ou de se stabiliser, va atteindre un niveau élevé, jusqu'à la crise de 1974. De 1962 à 1974, 130 000 travailleurs étrangers en moyenne entrent annuellement, auxquels il faut adjoindre l'entrée de 260 000 travailleurs algériens (12).

Parmi les travailleurs européens, les Espagnols accupent la première place en début de période, mais sont relayés par les Portugais dès 1966. Notons également la venue croissante de Marocains, Tunisiens et de Turcs. Ces étrangers se dirigent, pour la plus grande part, vers le bâtiment qui représente 41 % des effectifs de l'ensemble des activités en 1969. Depuis cette date cette proportion tombe en dessous de 30 %.

Tout au long de cette dernière période le contrôle de l'État s'accentue, comme nous le verrons plus en détail dans la vue politique de l'espace, pour aboutir à l'arrêt de l'immigration internationale, décidé par le Gouvernement en juillet 1974. Cet arrêt, commandé par des raisons économiques, marque une nouvelle phase dans l'évolution de ces migrations.

c) Le rôle croissant du politique

Nous avons indiqué, dans les chapitres précédents, l'apparition d'un espace politique, qui commençait à se développer. Cet espace, en grande partie dominé par les guerres, le service militaire..., avait une faible emprise sur les déplacements des Français en temps de paix et sur les migrations internationales.

Bien entendu, cet espace militaire continue à exister au cours de la période actuelle, marquée en particulier, comme nous l'avons déjà vu, par la guerre d'Algérie. Mais d'autres espaces politiques vont se mettre en place.

En premier lieu, les pouvoirs publics vont rapidement prendre conscience, à la fin de la deuxième guerre mondiale, des disparités régionales de développement. Nous avons déjà cité l'alarme donnée en 1947 par J.F. Gravier dans son ouvrage sur « Paris et le désert français ». Le vieillissement de l'appareil productif français, l'hypertrophie de la région parisienne et les disparités existant entre les régions, posent alors aux responsables politiques le problème dans toute son ampleur. Une prise en main par les pouvoirs publics de cette évolution, liée dans le passé à des nombreuses raisons, souvent contradictoires, est alors tentée. La création d'une Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale (DATAR), n'intervient qu'en 1963. Mais auparavant, diverses organisations et divers plans vont peu à peu conduire à sa création : Plan national d'aménagement du territoire en 1950 , Comités d'expansion économique régionaux ou départementaux créés en 1954 ; Programme d'action régionale élaboré en 1955 ; Plan d'aménagement du territoire en 1962. Cette emprise croissante de l'État sur les décisions d'implantation industrielle, sur la localisation des nouveaux logements construits..., prépare l'apparition de la DATAR. Cette délégation est dès lors chargée de coordonner l'action des diverses administrations et d'harmoniser les aides à la décentralisation. Des moyens financiers lui sont également accordés, en vue de mettre en œuvre une politique cohérente d'aménagement, pour laquelle des crédits n'auraient pas été inscrits au budget des divers ministères. La délégation est également étroitement associée à l'élaboration du Plan, qui se situe dans une perspective à long terme. Celui-ci doit procéder à une étude prospective des aspects techniques, économiques et sociaux du développement national, en liaison avec le développement régional.

Comme on peut le voir, cette double emprise va amener les responsables politiques à favoriser le développement de l'espace qui leur paraît le plus apte à répondre à certains buts. Il est donc intéressant d'essayer de dégager les objectifs plus précis sur la répartition spatiale de la population.

Le premier de ces objectifs est de ralentir la croissance de la région parisienne, qui, si l'évolution observée en début de période se maintenait, concentrerait une part croissante de la population française. Des primes d'équipement ont donc été prévues pour les entreprises industrielles ou commerciales qui réalisent des opérations de création, décentralisation, conversion ou extension d'activités créatrices d'emploi, dans certaines régions de l'ouest, du sud-ouest, du Massif Central, du Languedoc, du nord, de l'est et de la Corse. A ces primes peuvent s'ajouter des indemnités de décentralisation, des allégements fiscaux, des prêts spéciaux à long terme. Enfin des aides des autorités locales régionales, peuvent également s'y ajouter.

Les recensements de 1968 et 1975 viennent confirmer, non seulement la baisse de l'attraction de la région parisienne, mais également, en 1975, des départs plus importants que les arrivées de provinciaux. Bien que cette évolution soit lente, car les investisseurs réagissent avec beaucoup d'inertie aux directions nouvelles qui leur sont présentées, elle se réalise cependant. Au cours des années 1950, les deux tiers des entreprises se sont, en fait, localisées dans un rayon de 200 km autour de la capitale et ce n'est que plus tard que l'on observe des déplacements vers des régions plus lointaines. Ainsi des régions qui perdaient, par émigration nette, des flux importants, ont maintenant un nombre net de migrants positif : Bretagne, Pays de la Loire, Languedoc-Roussillon, Aquitaine...

En dépit de ce résultat positif, il importe de pousser plus loin l'analyse et de voir l'efficacité des mesures prises en comparant l'évolution de régions primées avec celle de régions, assez proches, mais non primées. Une telle analyse a pu être menée dans les départements des Pays de la Loire (13) : quatre des cinq départements de cette région bénéficiaient d'aides de l'État à l'industrialisation, le cinquième, la Sarthe, n'en disposait pas. Notons d'abord que la part des emplois primés dans la croissance totale de l'emploi salarié est comprise entre 40 % et 60 %, soit donc une proportion assez faible, qui reflète le manque d'information des entreprises. Dans le département non primé, l'emploi salarié a crû de la même façon que dans les autres. Il semble donc, dans ce cas, que l'aide de l'État a beaucoup plus accompagné le développement, qu'elle n'ait réellement été incitatrice.

En travaillant, non plus sur la population totale, mais sur la population active, les résultats sont également moins clairs. Ainsi la région parisienne attire toujours plus d'actifs qu'elle n'en envoie vers le reste de la France, contrairement à ce que l'on observait pour l'ensemble de sa population. Dans l'autre sens, les régions dont nous avons vu le nombre net de migrants devenir positif, ne voient plus ce renversement dès que l'on travaille sur la

population active : Bretagne, Pays de la Loire, Languedoc-Roussillon, Aquitaine... C'est donc un retour de retraités ou de ménages ayant de nombreux inactifs, beaucoup plus qu'un renversement des flux d'actifs, que l'on observe.

Enfin, d'importantes disparités régionales de revenus subsistent, qui viennent contredire un autre objectif de la DATAR. Bien que les écarts aient légèrement diminué, en 1975 le revenu par habitant en Ile-de-France est supérieur d'un tiers à celui de la région Rhône-Alpes et de plus de la moitié de la Bretagne, région la moins favorisée.

Ainsi, en dépit de succès indiscutables, l'action politique est loin d'avoir profondément modifié l'espace économique français.

Voyons maintenant ce qu'il en est pour les migrations internationales. Nous avons déjà indiqué la mise en place, par les pouvoirs publics dès 1946, de l'Office National d'Immigration. Cet établissement public se charge du recrutement, de la sélection professionnelle et médicale des travailleurs étrangers. Il leur délivre une carte de séjour, théoriquement liée à la possession d'un contrat visé par le ministère du Travail, avant leur entrée en France. Le regroupement familial est subordonné à la possession d'un logement, afin d'éviter que ne se créent de nouveaux taudis urbains et ruraux, à l'occasion de la venue des membres de la famille. La mission de l'ONI est également étendue à l'introduction familiale dès 1948. On voit donc une prise en main par l'administration de la direction des services d'immigration et un contrôle de la venue en main-d'œuvre étrangère. Celle-ci doit être liée à une demande des entreprises pour des tâches ne pouvant être réalisées par de la main-d'œuvre française. Cette prise en main qui a été effective durant les premières années de faible immigration, va être rapidement marquée par une accentuation de la perte de contrôle de l'État. En effet, le manque de souplesse dans l'introduction des travailleurs par l'ONI crée rapidement des goulets d'étranglement : l'ONI n'arrive pas à satisfaire les demandes de main-d'œuvre des employeurs. En fait, dès 1948, les entreprises, par le biais des introductions irrégulières de main-d'œuvre étrangère, ont réussi à tourner cet inconvénient en régularisant ensuite les travailleurs : les régularisations qui se situent déjà entre 30 et 40 % entre 1950 et 1955, montent à plus de 50 % entre 1957 et 1961, pour atteindre 80 % dès 1965. Ainsi, en 1968, la maîtrise des courants migratoires échappe complètement aux autorités responsables. Une reprise en main de l'État, dès 1968, va tenter de réduire ces régularisations, en particulier pour les travailleurs non qualifiés. En 1972 une nouvelle circulaire, dite circulaire Fontanet, va redonner à l'État un contrôle effectif de cette immigration. Elle subordonne le recrutement à la situation sur le marché du travail, en réaffirmant la priorité à donner aux travailleurs appartenant déjà au marché national de l'emploi. L'incidence de cette circulaire n'apparaîtra clairement qu'au cours de l'année 1974 où le ralentissement de l'activité économique et la progression du chômage conduisent les pouvoirs publics à arrêter l'immigration, tout en maintenant la libre circulation des travailleurs de la CEE, actuellement négligeable.

Ainsi le contrôle par l'État de l'immigration étrangère a connu des périodes de relâchement, mais est maintenant effectif et très strict.

d) Les autres espaces

Il nous reste maintenant à voir rapidement ce qu'il en est des autres espaces religieux, affiliatifs et de loisirs.

Pour l'espace religieux, on observe peu de modifications, hormis l'éloignement progressif de la population de ce monde. De même, pour l'espace de l'éducation, marqué surtout par l'accroissement des populations de niveau scolaire de plus en plus élevé.

Par contre, l'espace des loisirs prend une importance prépondérante. Dès 1936, l'introduction des congés payés va ouvrir de nouveaux espaces à une population croissante. En 1964 près de 44 % des Français partent en vacances, se dirigeant en grande partie vers la mer. Ces déplacements de vacances créent un nouveau secteur de notre économie : hôtellerie, agences de voyage...

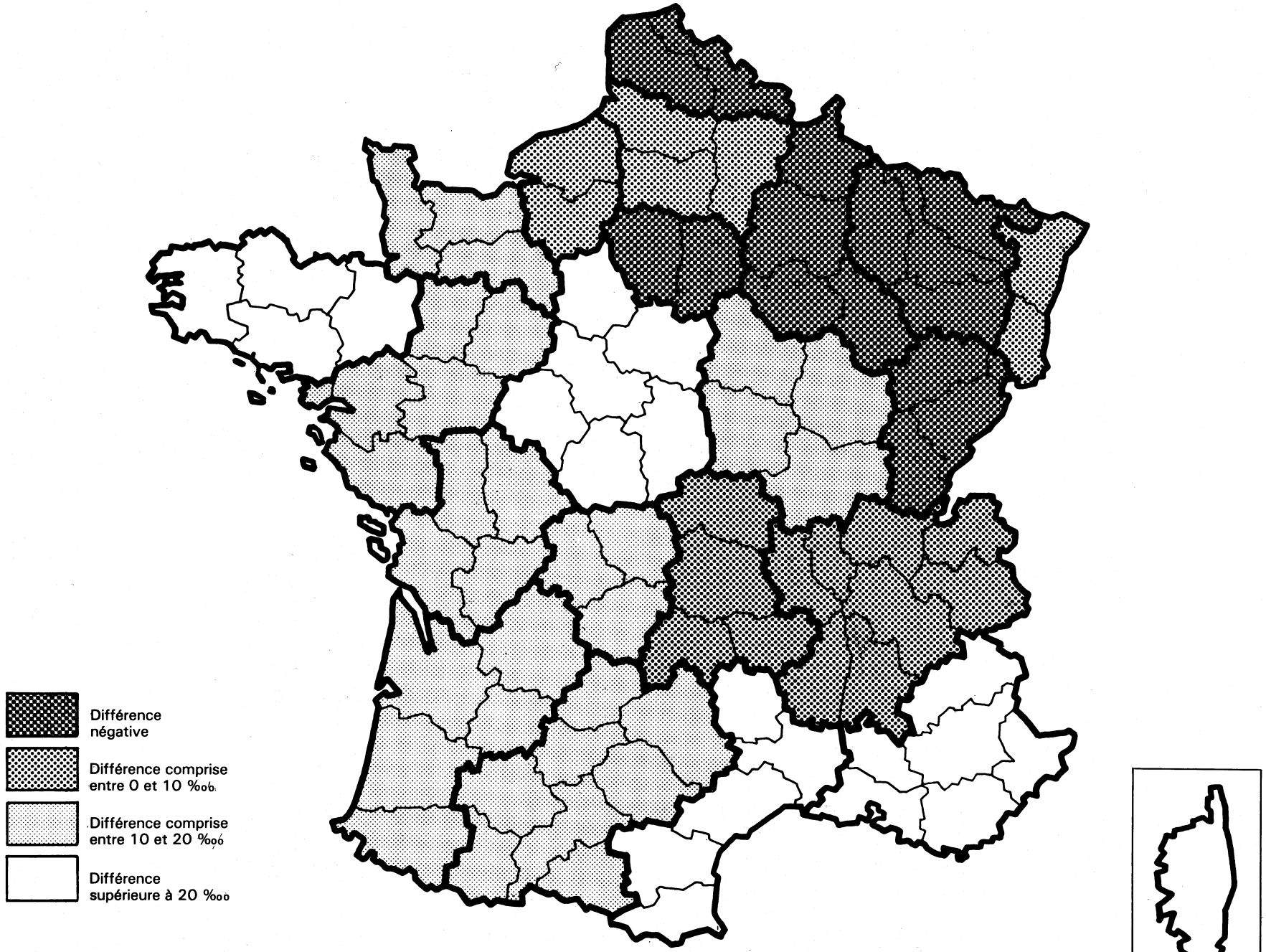
Voyons en premier lieu le développement des transports en France qui permet l'existence de cet espace de loisirs. Bien entendu certains de ces voyages sont effectués pour des raisons économiques, mais l'impossibilité de distinguer ceux-ci des déplacements de loisirs nous amène à les considérer globalement ici. Pour les chemins de fer, bien que la longueur des lignes exploitées ait légèrement décrû, de 41 700 km en 1959, à 34 500 km en 1979, du fait du développement d'autres moyens de transport, le nombre de voyageurs n'a cessé de croître, de 543 millions en 1952, à 686 millions en 1979. Notons cependant que cette croissance est en grande partie due à l'extension de la banlieue parisienne. En fait, le développement de l'automobile sera beaucoup plus spectaculaire. Partis d'un nombre très restreint de véhicules au lendemain de la guerre, ce nombre dépasse 10 millions en 1967 et atteint 20 millions en 1978. Les réseaux de communication sont très denses en France, avec plus de 800 000 km de routes et 4 000 km d'autoroutes. L'exploitation des lignes aériennes a également connu une augmentation importante, en particulier celle des lignes régulières à l'intérieur du territoire français, à partir de 1960. En 1968, près de 13 millions de passagers partaient ou arrivaient des aéroports français : ils sont près de 37 millions en 1978. Enfin le trafic des passagers maritimes n'a également pas cessé de croître : de 2 800 000 passagers embarqués dans les ports français en 1968, on passe à 6 800 000 en 1978.

Le développement du tourisme qui accompagne celui des transports est également très net. En 1978, près de 52 % de la population partaient en vacances d'été et près de 21 % en vacances d'hiver. Ces taux s'élèvent respectivement à 76 % et 37 % pour la Région parisienne (14). Les séjours s'effectuent en majorité chez des parents ou des amis, mais sont également nombreux les séjours en tentes ou caravanes, en maison louée ou en résidence secondaire. On voit donc combien sont liés les espaces de loisirs et les espaces affiliatifs.

2. Quelques précisions quantitatives sur les effectifs de migrants internes

Nous allons essayer de donner ici une vue plus quantitative des migrations qui se produisent en France.

En premier lieu, en travaillant sur un découpage de la France en communes, on peut estimer que le taux annuel de migration intercommunale passe de 50 p. 1 000 en 1954, à 52 p. 1 000 en 1958, 56 p. 1 000 en 1965, et 64 p.



Carte n° 6 : Régions classées selon l'importance de la différence entre taux de migration nette 1968-1975 et 1954-1968

1 000 en 1971. C'est donc une augmentation continue de la mobilité que l'on observe sur la France entière. Cette augmentation s'observe pour tous les autres découpages administratifs existants : le taux annuel de migration interrégionale passe de 14 p. 1 000 en 1958, à 19 p. 1 000 en 1971.

Au recensement de 1975 une question posée sur le logement antérieur permet d'estimer le taux annuel de changement de logement à plus de 100 p. 1 000. Cette mobilité importante est de l'ordre de ce qu'on observe en Angleterre ou au Japon (120 p. 1 000) mais est inférieure à ce que l'on observe aux Etats-Unis ou au Canada (190 p. 1 000).

Le calcul de taux annuel de migration nette interne permet de comparer l'évolution des régions françaises entre les périodes 1954-62 et 1968-75. La carte n° 6 montre que les régions du Nord, de la Lorraine, de la Champagne, de la Franche-Comté et de la Région parisienne, marquent une détérioration de leurs échanges avec le reste de la France. Au contraire, les régions les plus favorisées sont la Provence-Côte d'Azur, le Centre, ainsi que, à un degré moindre, le Languedoc-Roussillon et la Bretagne. On voit donc s'opérer un changement dans la distribution de la population en France.

Essayons maintenant de dégager comment les villes et le rural évoluent au cours de la même période. Les villes avaient quelle que soit leur taille, une migration nette positive en début de période. En fin de période, leur situation est bien changée : l'agglomération de Paris voit cette migration nette devenir négative ; les villes de plus de 20 000 habitants voient leur migration nette réduite de moitié, seules les petites villes l'améliorant. C'est donc bien une réduction de l'urbanisation que l'on observe ainsi : la plus grande partie de l'accroissement de la population urbaine est liée à son accroissement naturel, toujours élevé étant donné la structure par âge de cette population.

Les communes rurales de plus de 1 000 habitants voient au contraire leur migration nette, négative en début de période, devenir positive en fin de période. Enfin les communes rurales moins peuplées gardent une migration nette négative, mais cette perte se réduit assez fortement entre 1954 et 1975. En distinguant les communes rurales selon leur appartenance ou non à une zone de peuplement industriel et urbain, le passage d'une migration nette négative à une migration nette positive se produit à partir des communes de plus de 200 habitants, pour le rural industrialisé, alors qu'il ne se produit qu'à partir des communes de plus de 2 000 habitants, pour le rural profond. On voit donc que les nouvelles migrations d'urbains vers des zones rurales ne se font, en grande partie, que vers des zones encore proches des villes.

Conclusion

Les grands bouleversements que la France a connus depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, ont conduit à une nouvelle vue de son espace. D'une part, l'emprise du politique s'est fortement accrue et a conduit, à la fin de la période, à une fermeture de ses frontières à l'immigration étrangère. Les changements économiques qui l'on amenée d'une prépondérance industrielle à une prépondérance tertiaire, ont également profondément modifié la perception de l'espace. D'un espace industriel, fortement centralisé sur un petit nombre de capitales ou de très grandes villes, on aborde un nouvel espace où cette centralisation n'est plus nécessaire et où de nouvelles aspirations peuvent se développer. Le développement des moyens de transport de plus en plus rapides et de moyens de télécommunication, modifient également, non seulement l'espace des loisirs, mais aussi l'ensemble des espaces précédents. Enfin l'espace familial, de plus en plus restreint, devient une retraite où l'individu peut espérer échapper aux contraintes du monde extérieur.

Notes

(1) Le dernier recensement de la population utilisable pour cette étude date de 1975, ce qui explique pourquoi nous avons pris cette date comme limite. Certains résultats présentés pourront cependant lui être postérieurs.

France, publiés par l'INED.

(3) Notons que la descendance finale des générations féminines passe par un minimum de deux enfants par femme, pour les générations nées en 1896, un maximum de 2,64 enfants par femme pour les générations nées en 1931, pour décroître ensuite, sans doute au-dessous de deux enfants par femme.

(4) Notons un changement dans la définition de la population légale de la France à cette date. Les militaires d'origine métropolitaine stationnés hors de France sont inclus dans cette population à partir de 1962. En les excluant, cette population n'est que de 46 243 000.

(5) Voir A. Girard : « Le choix du conjoint », *Travaux et Documents de l'INED,* Cahier n° 70, 1974 ; il s'agit d'une seconde édition.

(6) Rappelons que jusqu'en 1960 les entrées de certains saisonniers ne sont pas enregistrées.

(7) Ce calcul est fait en supposant que le modèle décrit dans l'article « Migrants et migrations » s'applique à cette sous-population.

(8) Voir à ce sujet, M. Gombert : « De moins en moins d'agriculteurs », *Economie et Statistique,* n° 100, 1978, 19-34.

(9) Voir l'article de A. Villeneuve : « Les déplacements domicile-travail » *Economie et Statistiques,* n° 17, 1970, 3-16.

(10) Voir « 18 millions de déplacements quotidiens », Préfecture de la région Ile-de-France, INSEE, juin 1978.

(11) Voir G. Tapinos : « L'immigration étrangère en France », *Travaux et Documents de l'INED,* Cahier n° 71, 1975.

(12) Il s'agit ici des hommes algériens : de nombreux immigrantes sont également dans la population active.

(13) Voir J.L. Grelet et C. Thélot : « La prime de développement : un rôle incitatif discutable ».

(14) Pour une vue plus détaillée de ces séjours voir les enquêtes réalisées par l'INSEE, en particulier, P. Le Roux : « Les vacances d'été des Français en 1968 », *Economie et Statistique,* n° 2, 1969 ; P. Debreu : « Les vacances de l'été 1971 », *Economie et Statistique,* n° 33, 1972 ; J. Anfré et J.M. Rempp : « Les vacances des Français », *Economie et Statistique,* n° 101, 1978...

Résumé

La seconde moitié du XXe siècle entame une nouvelle phase dans l'évolution de la mortalité. L'Emprise croissante du politique conduit à un contrôle plus strict de l'immigration étrangère et à son arrêt après 1974. De même le développement de politiques d'aménagement du territoire accroît l'action de l'Etat sur l'espace français. L'économie dirige toujours une grande part de la mobilité, mais le rôle croissant du tertiaire amène un changement dans l'espace économique, moins centré sur les sources de matières premières, les grands nœuds de réseaux de communication et les ports. Le développement de moyens de transport nouveaux (automobile, avion...) modifie cet espace : ils permettent des navettes de plus en plus longues, ils donnent une importance accrue aux espaces de loisir, tourisme et vacances. Enfin l'apparition de moyens de télécommunication remplace de nombreux déplacements.

Conclusions

Nous avons présenté en Introduction un schéma théorique qui nous a servi de référence pour décrire l'évolution de la mobilité en France. Cependant, pour mieux saisir les étapes de cette évolution, nous avons dû utiliser des grilles de lecture plus complexes. Bien qu'un même individu combine ces grilles en une synthèse, qu'il nous faut maintenant aborder, elles présentent des facettes suffisamment différentes et séparées pour fournir une première approche très féconde. Rappelons ici que ces divers systèmes de relations sont : la famille, l'économie, le politique, le religieux, l'éducatif, l'affiliatif et l'informel.

Vue au travers de ces divers filtres, l'évolution présentée dans ce schéma, bien qu'encore en partie vérifiée, se trouve assez profondément modifiée et enrichie. La mobilité géographique apparaît alors comme la projection sur l'espace terrestre de ces espaces relationnels. Certains systèmes sont à un moment donné prépondérants, à d'autres ils peuvent devenir secondaires.

Il nous faut donc maintenant essayer de présenter une vue synthétique et comparée des résultats obtenus tout au long de cet ouvrage.

La première période examinée, antérieure à la Révolution française, ne correspond qu'en partie à la première phase de la transition. Bien que la mortalité et la natalité s'y maintiennent à des niveaux à peu près constants, ces deux niveaux sont déjà différents : la natalité est plus élevée que la mortalité. Il en résulte une forte croissance de la population française, de près de 6,5 millions d'individus, tout au long du XVIIIe siècle.

Comment les divers systèmes ont-ils répondu à cette croissance, comment l'ont-ils permise ? Nous avons vu l'importance des structures familiales à cette époque, qui étaient très diversifiées sur la surface de la France. Celles-ci se sont peu modifiées tout au long du siècle. Par contre, les structures économiques, bien que restant essentiellement agricoles, commencent à changer : spécialisation accrue des cultures dans certaines régions, développement des transports, meilleure conservation des grains... Ces changements sont d'ailleurs encouragés par le pouvoir politique qui, en mettant en place un réseau routier et de canaux importants, favorise ces déplacements. Notons d'ailleurs que ce réseau routier, centré sur la capitale, servira de schéma de base pour tous les autres réseaux de transports qui se mettront en place par la suite : chemins de fer, autoroutes, lignes aériennes...

Le développement des villes, surtout celles situées sur le réseau routier, devient important au cours du XVIIIe siècle. Or il s'agit essentiellement de villes de commerce ou de capitales politiques. En effet l'industrie est encore essentiellement éparpillée dans les zones rurales qui produisent les matières premières utilisées : lin, chanvre, bois, eau...

Les principaux changements économiques et ceux induits par le politique entraînent une mobilité accrue de la population. Cette mobilité, essentiellement saisonnière ou temporaire, est très difficile à mettre en évidence du fait de la courte durée des séjours. Mais elle ne fait aucun doute : mobilité des moissonneurs, vendangeurs..., mobilité des montagnards vers diverses régions et divers métiers temporaires (chaudronniers, maçons...). Le développement des transport occupe de nombreux ruraux, en particulier pendant l'hiver.

D'autres formes de mobilité, plus définitives, existent également : vers les villes où les conditions sanitaires entraînent une forte mortalité, vers les terres rendues disponibles, vers l'étranger pour certaines régions (les frontières n'étaient pas perçues comme des barrières au cours du XVIIIe siècle).

Ainsi ne peut-on parler de société immobile pour cette période, mais plutôt d'une société connaissant une mobilité différente de celle que nous observons actuellement : mobilité temporaire ou saisonnière, migrations, en grande partie, de remplacement, tant en milieu rural qu'urbain, migrations internationales non perçues comme telles.

La période de cent cinquante années qui débute à la Révolution correspond, du point de vue démographique, à une période de baisse absolument parallèle de la mortalité et de la natalité. Ce sont donc en fait les deux phases suivantes de la transition démographique qui se trouvent réunies dans le cas de la France. Bien entendu les périodes de crise économique, mais surtout de guerre (en particulier les deux guerres mondiales) marquent des discontinuités dans cette évolution. Mais, une fois effacés ces accidents, la régularité de l'évolution est frappante. La population de la France croît de 12,4 millions d'habitants de 1789 à 1896, puis se maintient autour de 40 millions d'habitants jusqu'à la fin de la Seconde Guette mondiale.

Par contre, les changements de mobilité que l'on observe au cours de ces cent cinquante années sont moins linéaires : deux grandes phases apparaissent dans cette évolution, liées à l'industrialisation de la France. Au cours de ces deux phases, les structures familiales vont perdre de leur importance pour se plier aux contraintes économiques. On va donc passer de types de familles très variés sur l'espace français, à une généralisation du type de famille nucléaire qui seul permet une grande mobilité spatiale. Ainsi voit-on la famille devenir pour l'individu un refuge qui se trouve de plus en plus coupé du monde économique. Cependant l'existence de liens qui demeurent, en dépit de cet isolement, peut encore fournir une trame pour diriger la mobilité induite par l'économie et le politique.

La première des deux phases d'industrialisation de la France s'étend au moins jusqu'au milieu du XIXe siècle. Elle poursuit la voie tracée lors du siècle précédent. La plupart des matières premières sont fournies par le territoire national, ce qui implique une très forte dispersion des industries, le plus souvent familiales, ce qui entraîne une faible mobilité des travailleurs industriels. Par contre, la nécessité d'accroître la production agricole, l'extension des terres à cultiver, l'apparition d'engrais, les changements de techniques de labour... vont entraîner des changements importants dans les besoins de main-d'œuvre. Cette évolution entamée au cours du XVIIIe siècle nécessite une mobilité accrue dans le monde agricole. Cette mobilité saisonnière pour les récoltes, vendanges, cultures diverses, atteint son maximum vers 1850. Après, comme nous l'avons vu, elle ne cessera de décroître. En même temps les habitants des terres pauvres, de montagne en particulier, trouvent dans les dépla-

cements temporaires des possibilités d'obtenir du numéraire que l'abandon de l'autarcie familiale rend nécessaire. La diversité des métiers exercés correspond aux besoins du moment, tant dans le monde rural que dans le monde urbain. Dans le monde rural les déplacements d'artisans (chaudronniers, ferblantiers...), d'instituteurs-domestiques avant la création de l'école publique, de commerçants divers sont le fait de nombreux montagnards. En ville les déplacements de porteurs d'eau, de décrotteurs, de ramoneurs, de maçons... leur sont également dus. A nouveau, cette mobilité atteint son maximum autour de 1850.

Cette mobilité temporaire est très importante, non seulement par ses effectifs, mais par l'évolution qu'elle connaîtra par la suite. On peut dès lors s'étonner qu'elle n'ait pas été introduite de façon explicite dans la schéma de référence. Il faut cependant noter que cette mobilité était très délicate à saisir, surtout au XIXe siècle. Il se peut donc que dans de nombreux pays elle ait échappé aux recherches des statisticiens. En France, un certain nombre d'enquêtes, bien qu'imparfaites, nous ont permis de saisir toute son importance.

Bien que cette période marque l'apogée des déplacements saisonniers ou temporaires, il ne faut pas négliger l'importance de déplacements de plus longue durée, que nous appelons de nos jours « migrations ». Notons qu'à cette époque la distinction entre ces divers déplacements était très difficile, comme l'est maintenant la distinction entre déplacements définitif et temporaire dans les pays en voie de développement. Certaines migrations pluri-annuelles étaient conçues comme des déplacements temporaires, car elles correspondaient souvent à un séjour urbain en vue de l'acquisition d'une terre ou du remboursement d'un emprunt.

Les migrations d'agriculteurs vers des terres difficiles à cultiver sont non négligeables tout au long du XIXe siècle : terres de montagne conquises par des terrassements, terres de marécages asséchés...

L'accroissement des populations urbaines, toujours marquées par une très forte mortalité, ne peut se faire qu'avec des migrations importantes du rural. Ces villes entament d'ailleurs, dès la première moitié du XIXe siècle, le processus d'industrialisation qui ne prendra de l'importance que plus tard. Notons également la mise en place progressive, dès 1830, du réseau de chemins de fer qui diminuera les durées de trajet entre villes, de plus en plus nombreuses. Cependant ce réseau est toujours centralisé sur Paris.

Lors de la seconde moitié du XIXe siècle, la France entame vraiment une phase d'industrialisation centralisée. Cette centralisation est liée à l'extension des besoins qui nécessite la recherche de matières premières hors du pays. Cette nouvelle contrainte va valoriser des lieux privilégiés (ports, nœuds routiers, nœuds ferroviaires) et y amener une concentration accrue des industries. En même temps l'exploitation intensive des grands bassins houillers du Nord, de Saint-Etienne... va favoriser ces régions, où d'autres industries nécessitant une forte part d'énergie vont s'implanter (forges, textiles...).

A cette concentration industrielle correspond l'amélioration des rendements agricoles, grâce à l'utilisation de nouvelles cultures (betteraves, pommes de terre...) et d'engrais qui libèrent la terre de la jachère. La mécanisation croissante va également rendre de moins en moins nécessaire l'appel à une main-d'œuvre importante pour les récoltes.

Ces nouveaux impératifs vont fortement diriger la plus grande partie des déplacements de population au cours de la seconde moitié du XIXe et du début du XXe siècles. Cette période est sans aucun doute celle où l'économie prime sur les autres systèmes de relations.

La mobilité temporaire et saisonnière va fortement décroître. Pour l'agriculture nous avons vu le remplacement de cette main-d'œuvre par une mécanisation accrue. Il importe cependant de voir que cette mécanisation est beaucoup plus une conséquence du manque de main-d'œuvre saisonnière, qu'une cause de migration des agriculteurs vers l'industrie. En 1914, cette migration saisonnière d'agriculteurs a pratiquement disparu et lorsqu'elle subsiste, elle est de plus en plus le fait d'étrangers.

Les déplacements temporaires d'artisans, de commerçants, de maçons... vont, au cours de la même période, se transformer en migrations, sinon définitives, du moins de plus longue durée. La croissance urbaine, due maintenant à l'industrialisation, rend ces métiers nécessaires tout au long de l'année. Les différences de revenu entre milieu urbain et rural renforcent cette sédentarisation urbaine, privant, comme nous l'avons indiqué plus haut, les zones rurales d'une main-d'œuvre saisonnière. Par contre d'autres déplacements n'ont plus de raison d'être, du fait des progrès techniques et de l'évolution des besoins. On voit ainsi les porteurs d'eau auvergnats se reconvertir en marchands de vin-charbonniers dont l'installation en ville devient pluri-annuelle, sinon viagère. C'est donc à nouveau une transformation de déplacements temporaires en migrations que l'on observe au cours de la seconde moitié du XIXe siècle.

Ce passage d'un type de déplacements saisonniers et temporaires à des migrations de plus longue durée, nous l'avons vu, s'est fait très lentement sur une durée de plus de 60 ans en France. La comparaison avec ce qui se passe actuellement dans certains pays en voie de développement nous semblerait de la plus grande utilité.

Notons cependant que les migrations du rural vers l'urbain se produisent tout au long de la période considérée, qui permettent une croissance lente, mais régulière de la population urbaine. Bien entendu ces mouvements n'ont pas lieu à sens unique, mais entraînent de nombreux allers er retours entre rural et urbain. En dépit de cela on observe une décroissance continue de la population rurale, qui passe de 81 % de la population totale en 1806, à 47 % en 1946. La population urbaine se centralise dans un petit nombre de capitales qui concentrent la vie politique, industrielle et commerciale du pays tout entier.

On voit donc qu'en France la concentration urbaine n'est pas précédée par l'étape d'émigration internationale vers de nouvelles terres (Amérique, Australie...) qui constituait dans le modèle théorique une seconde phase de l'évolution. On peut en fait penser que la population française, qui a réduit sa fécondité dès la fin du XVIIIe siècle, n'a pas eu besoin de cette soupape de sûreté. Bien plus, dès la seconde moitié du XIXe siècle au moins, cette limitation des naissances conduit à un appel de main-d'œuvre étrangère sur le territoire de la France. Cet appel ne va pas cesser de croître tout au long de la première moitié du XXe siècle, à l'exception de la période de crise économique des années 1930.

A nouveau cette immigration qui n'était prévue par le

modèle de référence qu'au cours de la quatrième phase de la transition, apparaît ici dès la troisième. Cela nous montre que les sociétés ne sont pas placées devant une voie d'évolution unique qu'elles doivent toutes parcourir, mais devant des possibilités beaucoup plus complexes. Le cheminement suivi par les Français est, à cet égard, digne d'intérêt.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'économique sera toujours important. Mais de nouveaux systèmes de relations vont tendre à le relayer. Ainsi la libre entreprise sera de plus en plus emprisonnée dans le carcan d'un espace politique. Cet espace est balisé par les politiques d'aménagement du territoire et les Plans de modernisation et de développement, qui visent à rétablir un nouvel équilibre entre les régions françaises et freiner la concentration croissante de la population dans un petit nombre de capitales. De même, l'espace affiliatif et celui des loisirs vont prendre une importance accrue, que le développement des moyens de transport par automobiles, avions... et l'accroissement des temps libres, vacances... accentuent encore plus.

Cette évolution qui devrait correspondre à la quatrième phase théorique, va encore être marquée par de nombreuses divergences. Ainsi, après la chute de la natalité tout au long de cent cinquante années, une reprise de la fécondité permet un nouvel accroissement de la population française de plus de 12 millions entre 1946 et 1975. Cet accroissement est également à relier à la forte immigration internationale au cours de la même période.

Essayons de voir comment la mobilité spatiale a permis de répondre à certains de ces changements. En premier lieu les déplacements entre rural et urbain se sont encore modifiés. Les départs de l'agriculture atteignent des effectifs et des taux qui n'ont jamais été aussi importants. Cette accélération des départs correspond à une nouvelle mutation du monde agricole, avec en particulier une motorisation accrue et une forte concentration des terres. Mais, inversement, cette mutation va induire une nouvelle demande de travailleurs saisonniers pour les périodes de pointe, que seuls les pays étrangers peuvent fournir. C'est donc une nouvelle forme de déplacements temporaires qui se met ainsi en place.

Dans l'autre sens les courants de l'urbain vers le rural vont s'amplifier. Ainsi les déplacements vers les résidences secondaires rurales augmentent. Les migrations par retraite se dirigent vers des régions rurales d'origine ou d'autres régions favorisées par le climat, la proximité de la mer... Les déplacements de vacances se dirigent également vers ces régions privilégiées. Enfin un nombre croissant d'urbains s'installent dans des communes rurales. Ces migrations sont facilitées par les moyens de transport, de télécommunication qui permettent de réduire les distances dans un large rayon. Ce phénomène que l'on a appelé « contre-urbanisation » n'avait pas non plus été prévu, en 1971, par W. Zelinsky. On peut cependant se demander s'il est appelé à durer étant donné le coût énergétique de cette nouvelle répartition spatiale de la population. Notons cependant qu'il se déploie dans tous les pays industrialisés au cours des années 1970. Mais il semble actuellement se réduire dans certains pays disposant de registres de population (Belgique) où une nouvelle concentration de population apparaît.

Les migrations entre villes, ou internes à une agglomération continuent à croître. Cette forte mobilité urbaine est propre à notre société. Ainsi, jusqu'en 1962 une migration en chaîne parfaite jouait sur toutes les villes et le rural : la migration nette d'une ville de taille donnée était positive par excédent d'immigration du secteur rural et des villes de taille inférieure, sur l'émigration vers les villes de taille supérieure. Ce schéma venait confirmer l'existence d'une hiérarchie urbaine. Mais dès 1968 il se complique du fait de migrations vers le rural qui commencent à prendre le dessus. En 1975 il s'est encore plus modifié. La migration nette de Paris devient fortement négative, tandis que celle des autres villes n'est plus que très faiblement positive. On peut penser que les politiques d'aménagement du territoire ont joué un rôle dans ces changements. Notons que s'ils sont sensibles sur les soldes, les flux eux-mêmes continuent d'augmenter, tant entre villes, qu'entre villes et rural.

Enfin c'est l'immigration internationale qui sera le plus marquée par l'action des pouvoirs publics. A nouveau, si la forte croissance, jusqu'en 1974, de cette migration est bien prévue dans le schéma théorique qui indique correctement qu'il s'agit d'une demande d'ouvriers spécialisés ou de manœuvres, son arrêt brutal à l'aide de mesures politiques ne l'est pas. Or il ne s'agit pas d'un particularisme de la politique française, car la plupart des pays développés d'Europe y participent. La crise économique et le chômage croissant l'expliquent en partie. Mais surtout c'est l'absence de prise en compte du rôle de plus en plus important des politiques de population qui a conduit à négliger cet aspect. Notons d'ailleurs que cette immigration est influencée par les politiques des pays fournisseurs de main-d'œuvre. De la même façon ils influent sur l'émigration de personnel qualifié que la France envoie dans divers pays en voie de développement.

Ce rapide survol nous a permit de voir plus clairement comment la France a pu passer des structures familiales d'un monde agricole, à d'autres structures plus politiques et plus informelles où le monde industriel et urbain devient central. Mais les changements survenus au cours des dernière années laissent présager un changement important de cet espace, en particulier grâce au développement des moyens de transport et de télécommunication.

Pour conclure il nous paraît nécessaire de dépasser le cadre national de ce livre, pour essayer de le placer dans un courant de réflexion plus vaste sur la mobilité humaine. En fait cette mobilité dépasse et déborde la notion de migration, cadre restreint proposé par les sociétés développées du monde actuel. Elle doit être saisie dans sa plus grande généralité, car elle donne alors une vue cohérente de la perception de l'espace par les membre d'une société, d'une culture. Il faut cependant voir que l'espace ainsi perçu n'est pas unique, mais élaboré à l'aide de systèmes de relations (que nous avons essayé de décrire précédemment) qui sont suffisamment généraux pour s'appliquer à toute culture. Bien que nous ne les ayons pas tous explorés à fond, ils semblent fournir une base d'approche assez solide.

Sur cette base nous avons présenté les expériences passées de la société française. Les solutions qu'elle a adoptées, leur effet sur son évolution peuvent fournir aux pays qui rencontrent des problèmes de même type, une expérience non négligeable en vue d'explorer et d'éclairer les résultats qu'ils en attendent.

Appendice

Approche méthodologique

I

Les divers découpages du territoire utilisés

Pour éclairer la diversité des déplacements considérés, il nous faudra observer la Fance de plusieurs points de vue, à des échelles différentes. Par exemple, lorsque l'on veut comparer la mobilité de la population française à celle d'autres pays, il est nécessaire de faire intervenir tous les changements de logements, car l'introduction d'un découpage, forcément variable selon les pays, enlèvera toute comparabilité. Par contre pour mettre en évidence un changement de répartition spatiale, il deviendra nécessaire de faire intervenir un découpage adéquat du territoire national. On omettra alors les déplacements ou migrations internes à une maille, pour ne s'intéresser qu'aux mouvements entre mailles différentes. La simplification qui en résulte n'est cependant pas sans poser certains problèmes.

L'un de ceux-ci réside dans la détermination d'un découpage approprié. A piori, il peut sembler préférable d'éliminer les migrations d'une amplitude inférieure à une limite donnée. Cela permettrait de ne pas tenir compte de micro-déplacements qui n'entraînent aucun changement, tant dans la vie quotidienne que dans le travail des individus. Une fois ces migrations de faible amplitude éliminées, la recherche d'un découpage satisfaisant peut alors être tentée. Cette approche n'est malheureusement pas réalisable en France, du moins pour le moment, car les données de recensements sont fournies dans les découpages administratifs existants. Ces découpages vont donc nous imposer un carcan inévitable qui ne permettra pas de dégager le meilleur point de vue. Ainsi une migration de faible amplitude, mais qui traverse une frontière administrative sera enregistrée, bien qu'il s'agisse d'un déplacement purement local. Par contre, une migration de forte amplitude, mais qui ne traverse aucune frontière, sera ignorée, bien qu'elle ait entraîné d'importants changements dans le vie quotidienne et dans le travail du migrant. Ces inconvénients doivent rester présents dans l'analyse qui va suivre.

Il nous faudra donc choisir parmi les découpages administratifs, reconnus par les statistiques, ceux qui conviendront le mieux à l'étude de la mobilité géographique. Nous les distinguerons en deux grands types, correspondant en fait à une vue différente de l'espace : échelons géographiques (communes, cantons, départements, régions...) d'une part, catégories de communes (rurales, villes de moins de 5 000 habitants, villes de 5 000 à 9 999 habitants...) d'autre part.

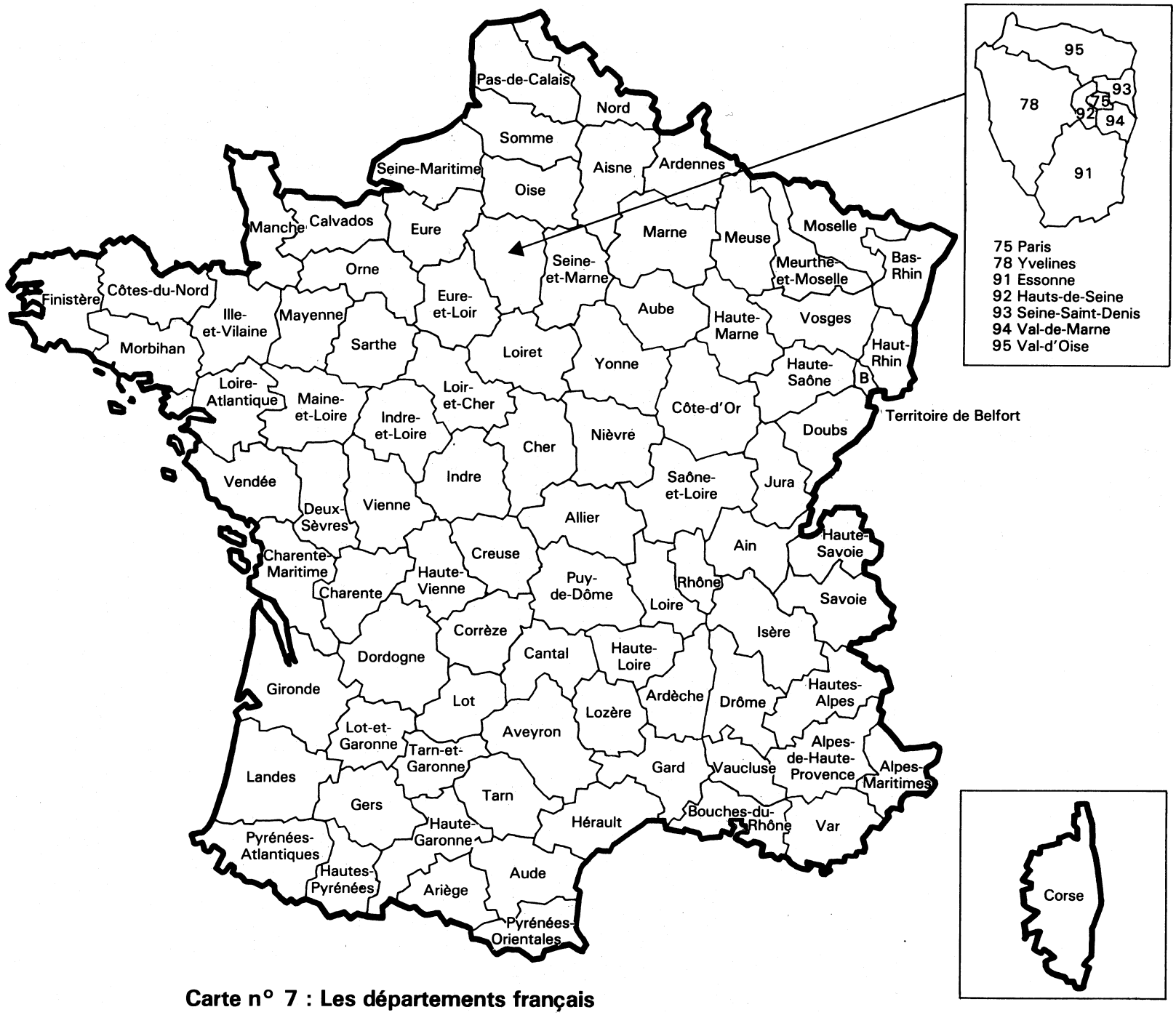
1. Echelons géographiques

Cette première approche, purement géographique, va considérer des aires, le plus souvent spatialement contigues (1), qui vont recouvrir l'ensemble du territoire français. On pourra ainsi passer d'un découpage très fin à un découpage plus grossier, en regroupant un certain nombre d'aires contigues du découpage initial.

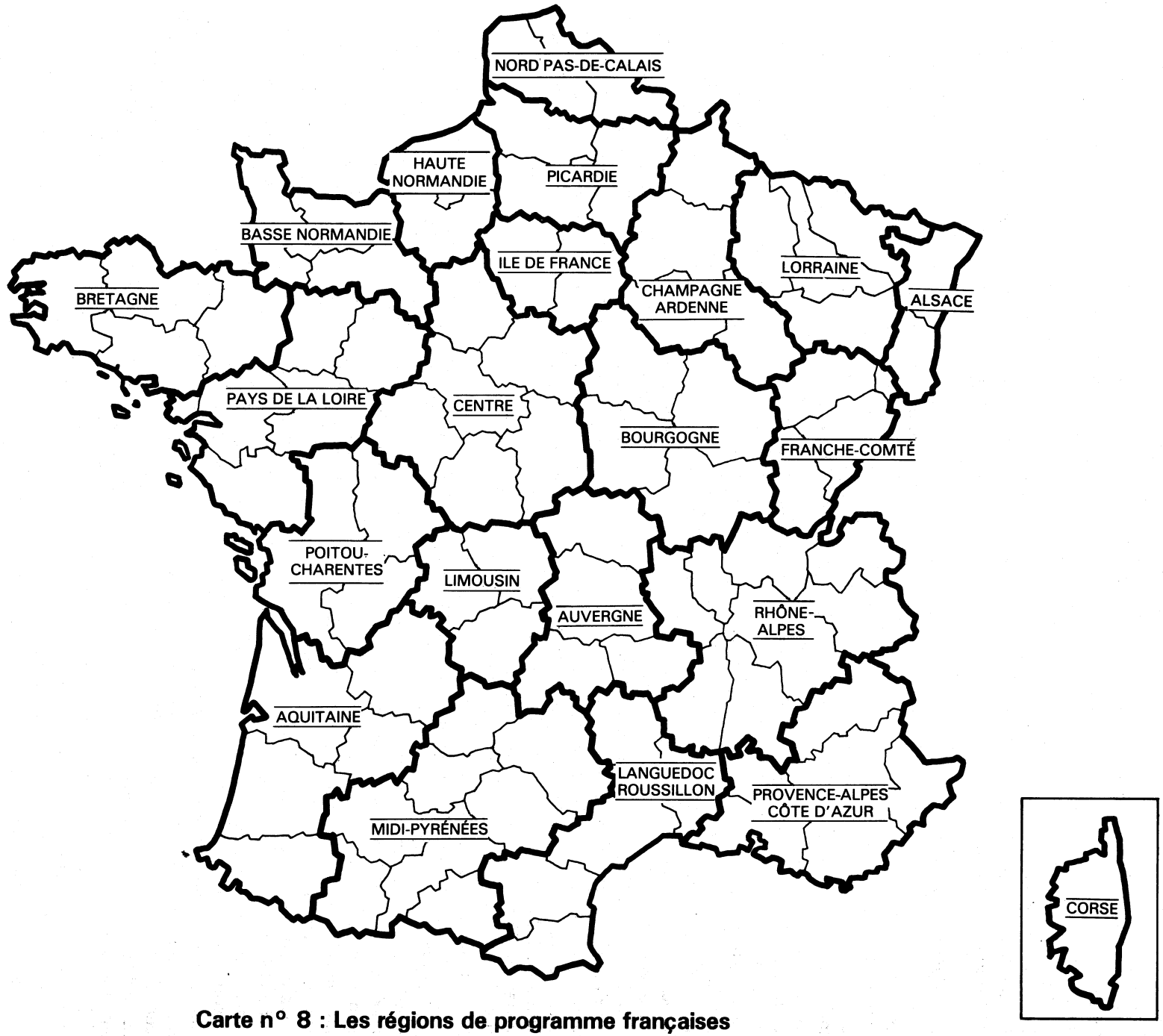
Le découpage le plus fin est constitué de *communes,* elles mêmes issues des *paroisses* existant avant 1790 (2). Le plus souvent elles regroupent autour d'un village ou d'une ville, un territoire d'un rayon de quelques kilomètres. Ni le nombre ni le territoire de ces communes ou paroisses ne sont restés les mêmes tout au long de l'histoire. En premier lieu le passage des paroisses aux communes a entraîné certaines modifications : une paroisse a pu donner naissance à plusieurs communes, cas assez rare, ou plusieurs paroisses ont pu fusionner en une seule commune. Ensuite, tout au long du XIXe et du XXe siècle des créations ou des suppressions de communes (avec rattachement au territoire d'une autre) ont eu lieu. Malgré ces changements on constate que le nombre de communes est resté sensiblement constant au cours du temps, en éliminant les annexions ou rattachements de parties du territoire, au cours des deux siècles : ces suppressions ou créations sont en fait relativement rares et souvent du même ordre de grandeur. Prenant pour exemple le département de l'Aude, on constate que sur 445 communes, 13 ont été supprimées contre 9 créées depuis 1791, entraînant une variation de 1 %. Il en résulte que dans le territoire actuel de la France, le nombre total de communes s'élève en 1975 à 36 394 (3).

L'échelon géographique suivant est le *canton.* Contrairement à la commune cette nouvelle division créée en 1790, a fortement varié au cours du temps. De plus ce découpage ne consiste pas forcément en une réunion de communes : une même commune peut comprendre plusieurs cantons ; inversement un canton peut être constitué d'une réunion de communes. Il en résulte qu'il ne peut pas nous servir pour une comparaison historique. Cependant pour de courtes périodes nous pouvons l'utiliser, car il constitue un découpage suffisamment fin du territoire pour une étude locale des migrations, sans introduire, comme la commune, un nombre trop élevé de subdivisions. En 1975 le nombre total de cantons s'élevait à 3509.

Le découpage du territoire *départements* a lui aussi été créé en 1790. Ce découpage, beaucoup plus stable que celui en cantons, a cependant connu un certain nombre de modifications. Ces modifications sont liées à l'annexion de territoires, en particulier par l'Allemagne de 1871 à 1918 et à l'éclatement des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise entre les recensements de 1962 et 1968 (4). Ainsi le nombre de départements est passé de 90 en 1962 à 95 en 1968. La carte 7 fournit ce découpage en 1975.



Carte n° 7 : Les départements français



Carte n° 8 : Les régions de programme françaises

Le découpage en *régions* de programme est plus récent (il est issu des circonscriptions d'action régionale créées en 1960) mais étant constitué de réunions de départements on peut l'utiliser dans tout le passé jusqu'en 1790. Le nombre de ces régions a été porté à 22 lors de la création en 1970 d'une région Corse, distincte de Provence-Côte d'Azur. On les trouvera également portées sur la carte 8.

Nous disposons ainsi d'une série très variée d'échelons géogaphiques qui partagent les 551 000 km² du territoire français, en découpages allant de plus de 36 000 communes à 22 régions.

2. Catégories de communes

Le point de vue pris maintenant est très différent du précédent. Nous allons chercher à cerner la notion de population urbaine ainsi qu'une certaine hiérarchie existant entre ces villes. Parmi les nombreuses définitions proposées pour caractériser l'urbain, nous ne nous attacherons ici qu'aux définitions quantitatives utilisant des critères géographiques, les populations et certaines de leurs caractéristiques. Sans doute moins satisfaisantes que des définitions plus complexes, faisant en particulier intervenir les fonctions de ces villes, ces caractéristiques, plus faciles à définir, seront utilisées ici.

Notons que dès 1808 une loi définit la notion d'agglomération par une limite inférieure de population : deux mille âmes, non comprise la population éparse dans les hameaux ou villages dépendant de la commune. Si la notion de population agglomérée a été retenue pour la définition de la ville, on peut penser que son évidence la mettait au-dessus de toute contestation. Il suffisait de préciser exactement les limites de la ville (5) pour la rendre parfaitement claire. Par contre le seuil de 2 000 habitants semble beaucoup plus arbitraire et paraît lié à la politique fiscale des gouvernements. En fait, cette limite a varié dans d'assez larges mesures, de 1 500 en 1821 à 5 000 en 1826, par exemple. Comme il est nécesaire de prendre un seuil unique si l'on veut faire une étude sur une longue période, nous retiendrons le seuil de 2 000 habitants, tout en reconnaissant son arbitraire.

On définit alors une *commune rurale* comme n'ayant pas 2 000 habitants agglomérés en son chef-lieu et une *commune urbaine* comme dépassant ce chiffre. Bien entendu, l'ensemble de la population de la commune est alors considéré comme rural ou urbain selon le cas. Il est ensuite possible de classer les communes en fonction de leur taille, ce qui introduira une hiérarchie dans l'urbain. Les limites des classes retenues ont varié au cours du temps et sont le plus souvent arbitraires.

En fait les développements au cours du temps de l'urbanisation ont progressivement montré les défauts de cette définition, uniquement basée sur la commune. Dès lors que les agglomérations dépassent les limites de leur commune centrale, il est nécessaire d'introduire une nouvelle définition qui permette d'englober les autres communes urbanisées dans la population des villes. Peu sensibles,sauf pour les grands centres urbains avant la seconde guerre mondiale, ces inconvénients sont devenus apparents dès 1946. Au recensement de 1954 certains essais de définition d'agglomération multicommunales ont été tentés pour aboutir en 1962 à une nouvelle définition plus large que la précédente.

De nouveaux critères de continuité de l'habitat sont alors utilisés, conformes aux recommandations des statisticiens européens. Une agglomération est un ensemble d'habitations tel qu'aucune autre ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 mètres et qui comprend au moins 50 personnes (6). A partir de cette définition on regroupe les communes sur lesquelles s'étend l'agglomération, qui représente alors une *unité urbaine* (7). Bien entendu ces unités comprennent également les communes urbaines isolées, telles que nous les avons définies précédemment. Dans ce cas sont classées comme communes rurales (nouvelle définition) toutes celles qui ne sont pas comprises dans le périmètre d'une unité urbaine.

Mais à nouveau ces communes sont très hétérogènes entre elles. On y trouve des communes foncièrement agricoles mêlées à d'autres dont la population est fortement rattachée aux centres urbains proches. C'est pourquoi il a paru utile de créer des zones plus vastes que les unités urbaines, dont la définition repose non plus sur la continuité de l'habitat, mais sur des critères correspondant aux populations recensées (part de la population vivant de l'agriculture, importance des navettes, part de la population salariée...). On délimite ainsi des *zones de peuplement industriel et urbain (8)* (ZPIU) qui correspondent à une vue plus extensive du territoire urbain et qui sont utilisées dès le recensement de 1962.

Nous sommes ainsi passés d'une définition très restreinte de la commune urbaine, à une définition très vaste des zones de peuplement industriel et urbain, qui cherche à mieux cerner la population urbanisée. Lors de ce travail nous utiliserons les unes et les autres, selon les périodes considérées.

Notes

(1) Bien que des discontinuités spatiales existent, en particulier pour certains cantons, ces aires sont en principe d'un seul tenant.

(2) Les termes de paroisse et de communauté sont remplacés par celui de commune, selon le décret de la Convention Nationale du 10 Brumaire An II.

(3) Il convient cependant de noter une assez importante réduction du nombre de communes entre les recensements de 1968 et 1975. En 1968 leur nombre s'élevait à 37 708.

(4) On peut dire rapidement que le territoire compris dans les frontières de 1815 comprenait le territoire actuel moins la Savoie, la Haute-Savoie et une partie des Alpes-Maritimes. Ce territoire s'est maintenu jusqu'en 1860, où le département des Alpes-Maritimes a été constitué (avec le Comté de Nice et l'arrondissement de Grasse) ainsi que les départements de Savoie et Haute-Savoie. De 1860 à 1871 le territoire de la France était le territoire actuel. En 1871 l'annexion par l'Allemagne d'une partie des départements de la Moselle et de la Meurthe, ainsi que des départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, vient réduire le territoire jusqu'en 1918. Depuis cette date, hormis la période de la seconde guerre mondiale, ce territoire est resté identique. Depuis le recensement de 1968 la Seine et la Seine-et-Oise ont été remplacées par les départements suivants : Ville de Paris, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Val-d'Oise. Il faudrait également noter l'éclatement de la Corse en départements de Haute-Corse et de Corse-du-Sud en 1975.

(5) La population agglomérée est ainsi définie lors du recensement de 1891 : « ... on doit considérer comme agglomérée la population rassemblée dans les maisons contiguës ou réunies entre elles par des parcs, jardins, vergers, chantiers, ateliers ou autres enclos de ce genre, lors même que ces habitations ou enclos seraient séparés l'un de l'autre par une rue, un fossé, un ruisseau, une rivière ou une promenade (...) ainsi, ces communications, sinon réelles, du moins possibles, à travers des enclos fermés de murs et de haies, sont suffisants pour constituer l'agglomération ; mais elles est interrompue par des terrains non clos, vagues ou en culture ».

(6) Les terrains servant à des buts publics tels que jardins publics, aérodromes, routes, cimetières, constructions publiques, ceux uti-

lisés à des fins industrielles ou commerciales tels qu'usines, magasins, édifices commerciaux, voies ferrées, parcs de stationnement..., ainsi que les cours d'eau traversés par des ponts ne sont pas pris en compte lors de la détermination de la distance séparant les habitations.

(7) En fait on élimine de ces communes, celles dont l'agglomération de population appartenant à la zone bâtie représentait moins de la moitié de la population de la commune.

(8) Cette délimitation est faite en tenant compte des données suivantes :
— nombre de salariés des établissements industriels, commerciaux ou administratifs ;
— part de la population vivant de l'agriculture ;
— part de la population active résidante qui travaille en dehors de la commune ;
— taux de croissance démographique au cours de plusieurs périodes intercensitaires antérieures.
Pour plus de détails se reporter à la définition donnée dans les volumes « Les zones de peuplement industriel et urbain » des recensements de la population.

Résumé

Deux types de découpages du territoire seront utilisés ici. Un découpage en échelons géographiques : communes ou paroisses, départements, régions de programme. Un découpage en catégories de communes : communes rurales, urbaines, regroupées selon leur taille, zones de peuplement industriel et urbain.

II.
Présentation des sources de données sur la mobilité géographique en France

Pour donner une vue d'ensemble de la mobilité française nous envisagerons la plus grande diversité de déplacements. Il est en effet nécessaire de dépasser la notion de migration interne, qui ne constitue qu'un élément de cette mobilité ; les migrations internationales qui se dirigent vers des pôles particuliers doivent intervenir. Les déplacements temporaires, par leur diversité et leur durée très variable, jouent également sur la répartition spatiale de la population : déplacements pluriannuels, déplacements saisonniers, navettes... L'importance de l'un de ces types de déplacements jouera bien entendu sur tous les autres, migrations internes ou internationales comprises, et seule l'étude des interrelations entre eux permet d'éclairer l'évolution de la mobilité géographique en France.

Malheureusement les données existant sur tous ces déplacements seront de valeur variable, selon les époques. Nous les distinguerons en quatre grandes périodes qui correspondent à des changements importants dans les sources disponibles :
— période antérieure à 1791 ;
— période allant de 1791 à 1880 ;
— période allant de 1881 à 1961 ;
— période actuelle, depuis le recensement de 1962 où l'on a posé une question sur le lieu de résidence à la date du recensement antérieur.

1. Période antérieure à 1791

Avant le premier recensement de l'ensemble de la population française de 1790 (1), les sources qui existent sur sa mobilité sont loin d'être négligeables en dépit de leur imperfection.

La source la plus précieuse est constituée par les *libri status animarum* paroissiaux, dont la tenue a été prescrite par le Rituale Romanum en 1614, en même temps que celle des registres paroissiaux (2). Ces ancêtres des registres de population, tenus à jour, soit de manière courante, soit par une révision périodique, devaient, entre autres, donner une information sur les arrivées et les départs de chaque paroisse. Malheureusement cette prescription ne fut pas aussi bien observée que celle des registres paroissiaux (particulièrement en France) et surtout beaucoup de ces registres ne furent pas conservés.

Une autre source fiscale existe : l'enregistrement des *congés et translations de domicile.* Cette source vaut pour les pays d'élection soumis au régime de la taille personnelle, qui représentent environ la moitié du territoire de la France (3). Elle ne touche pas l'ensemble de la population, mais seulement les chefs de famille soumis à la taille. Y échappent les déplacements d'enfants mis en apprentissage, les déplacements saisonniers ou temporaires, la plupart des mouvement liés au mariage, les errants et mendiants. En dépit de ces restrictions, cette source est précieuse pour l'étude des migrations.

D'autres données plus fragmentaires sont utilisables, telles que les *livres de bourgeoisie.* Les plus intéressants existent en Alsace. On y inscrivait les admissions des nouveaux bourgeois avec parfois leur origine. En fait ces livres sont loin d'enregistrer la totalité des bourgeois nouveaux venus, mais seulement ceux qui désirent entrer dans le corps municipal (4). En plus ils ne représentent qu'une partie de la population. Y échappent la plupart des autres membres de la famille (épouses, enfants) et surtout la couche sociale inférieure de la population urbaine qui a été très variable au cours du temps. Ils constituent donc une source de données très incomplète.

Il nous faut dès lors envisager l'utilisation des *registres paroissiaux,* pour avoir des informations plus exhaustives sur la population. Notons d'abord que les *actes baptismaux* n'enregistrent pratiquement jamais les origines géographiques des parents. Cependant en se basant sur l'origine étrangère d'un nom il est possible d'en tirer quelques informations sur les migrations des parents (5). Cette source est en fait de peu d'intérêt pour nous. Les *actes paroissiaux de sépulture* nous intéressent dans la mesure où ils portent une information sur le lieu de nais-

sance ou sur un lieu d'origine des migrants. Dans de nombreuses villes, il ne suffit pas de consulter les registres paroissiaux, mais également ceux tenus dans les hôpitaux ou Hôtels-Dieu. En fait on peut penser qu'un migrant installé depuis longtemps dans la paroisse ne sera pas indiqué comme tel dans les actes. Par contre les *registres hospitaliers,* qu'il s'agisse de mortuaires ou de livres d'hospitalisation, donnent généralement les âges et les origines des malades. Ils sont du plus grand intérêt lorsqu'ils portent plus précisément la paroisse de naissance. Notons cependant que ces registres ne touchent qu'une partie de la population des villes, en particulier les couches inférieures de cette population et qu'il est impossible de distinguer les gens de passage des résidents. Ils fournissent donc à nouveau des données incomplètes.

Les *actes de mariage* constituent la source la plus importante pour étudier les migrations. En premier lieu ils existent dans presque toutes les paroisses et touchent toutes les couches de la société ; seuls les célibataires définitifs y échappent. D'autre part l'âge au mariage étant plus élevé qu'à notre époque ce sont des personnes déjà bien établies que l'on observe. Le curé devant signaler la publication des bans dans les paroisses d'origine des futurs époux, l'information sur ces lieux existe de ce fait dans la plupart des registres. De plus lorsqu'ils sont bien tenus, on peut y trouver l'âge au mariage, la profession des époux et de leurs parents...

Leur utilisation pose cependant un certain nombre de problèmes. En premier lieu la qualité de ces actes de mariage varie assez fortement d'une paroisse à l'autre et les renseignements fournis peuvent être insuffisants. Une comparaison avec les *contrats de mariage,* lorsqu'ils existent, est alors fort utile, car ces contrats sont en général très complets. Malheureusement ils ne touchent qu'une partie de la population. En second lieu la coutume, généralement répandue, de se marier dans la paroisse d'origine de l'épouse peut, si l'on n'y prend pas garde, introduire des biais. Il est donc utile de noter dans les registres des paroisses voisines de celle que l'on étudie, les mariages de personnes qui vivent en fait dans la paroisse étudiée. Inversement il faut vérifier que les mariages qui y sont enregistrés correspondent bien à des personnes qui y vivent habituellement. Enfin il est utile de distinguer les mariages de veufs ou de veuves, de façon à ne pas les compter plusieurs fois dans les statistiques de migrants.

En dépit de ces inconvénients les actes de mariage constituent la source la plus utile et la plus complète pour appréhender les migrations du passé. Pour aller plus loin, la confrontation des trois registres (baptêmes, mariages et sépultures) permettrait de déterminer la localisation des principaux événements de la vie d'un individu. Mais cela suppose un dépouillement exhaustif de tous les registre paroissiaux français pour mettre en évidence les déplacements de la populatin dans l'espace. La réalisation d'un tel travail est gigantesque et elle se heurterait à de nombreuses difficultés, liées à l'incomplétude des registres, leur tenue plus ou moins détaillée, les difficultés d'itentifier un même individu dans des registres différents... Cependant, dans une région plus limitée un tel travail est plus facilement réalisable et conduit à une vue plus précise de la mobilité géographique, interne à cette région.

Ces registres paroissiaux nous donnent également une vue de l'immigration étrangère en France. Pour avoir l'émigration vers l'étranger il est nécessaire d'utiliser d'autres sources. Les *registres d'embarquement de passagers* dans les ports permettent d'avoir une idée des départs outre-mer, sans doute inférieurs à la réalité car les dissimulations ne devaient pas manquer. Pour l'émigration par voie terrestre, l'utilisation des *registres de passeports* peut être utile. Notons qu'il s'agit très souvent d'autorisation en vue d'un voyage ou d'un déplacement temporaire et que de nombreux émigrants partaient sans passeports. Ces registres doivent donc être considérés avec la plus grande précaution. Il est enfin utile de voir si les pays d'accueil de ces émigrants ont des statistiques permettant de les saisir.

Les *consignes du sel* en pays savoyard donnent année par année la statistique des habitants en indiquant les migrants saisonniers. Cette statistique n'est pas forcément complète car des chefs de famille peuvent, pour être moins taxés, taire la présence d'enfants ou de domestiques. Les *passeports intérieurs* sont également une source peu sûre. Leur délivrance entraîne des frais que les migrants cherchent à éviter.

Signalons enfin un certain nombre de sources portant sur des populations particulières... Les *contrôles de troupes* donnent très souvent le lieu de naissance de la recrue et son lieu de domicile au moment de l'engagement. Avant 1798 la conscription n'étant pas systématique, cette source ne peut être utilisée que pour étudier la population militaire. Lors de certains dénombrements partiels ou d'enquêtes on a également pu poser quelques questions sur le lieu d'origine. Mais ces autres sources sont le plus souvent incomplètes et peu utilisables car soumises à certaines règles, très variables, portant par exemple sur la durée ou sur le droit de résidence.

2. Période de 1791 à 1880

Cette période est marquée par l'existence de *recensements* de la population française, sans que la question sur le lieu de naissance, qui a souvent été posée, ne fasse l'objet d'un traitement statistique et de publications d'ensemble. Cependant un certain nombre de données nouvelles y sont publiées qui améliorent la connaissance de la mobilité géographique en France.

En début de période, de nombreux documents révolutionnaires donnent des informations souvent détaillées sur les migrations : recensements et cartes de sûreté. Ainsi à Paris, sous la Révolution, les hommes de 15 ans et plus devaient avoir une *carte de sûreté* obligatoire. Les registres de délivrance de ces cartes portent à la fois la résidence actuelle et le précédent domicile, ainsi que l'époque d'arrivée à Paris et le lieu de naissance. Des recensements, faits au cours de cette période, donnent très souvent le lieu de naissance.

Si lors des recensements successifs aucun tableau général n'a été publié portant des lieux de naissance, celui-ci était cependant demandé dans de nombreux cas. Les *listes nominatives* obligatoires à partir de 1836, portent souvent les lieux de naissance et même parfois l'époque d'installation dans la zone (recensement de 1831 à Bordeaux, par exemple). Malheureusement, aucune mesure ne rendait leur conservation obligatoire ; ces listes n'ont donc pas été gardées dans de nombreuses parties de la France. Même lorsqu'elles ne comportent pas les lieux de

naissance, la comparaison de listes de recensements successifs, les actes d'état civil de la zone étant connus, permet une estimation de ses entrées et sorties au cours des périodes intercensitaires.

Notons qu'un changement de définition des populations recensées est intervenu à partir du recensement de 1841. Jusqu'en 1836 on ne retenait que le domicile légal : la population absente temporairement n'était pas distinguée de la population présente au recensement. A partir du recensement de 1841 on a abandonné le domicile légal pour la résidence habituelle. On compte alors à part la « population flottante » qui comprend les individus en déplacement temporaire ou les voyageurs hors de leur résidence lors du recensement.

La conscription étant systématique à partir de 1798, les *registres de conscription* ainsi que les *registres matricules* des hommes incorporés vont fournir des informations sur la mobilité. Les registres de conscription fournissent le lieu de naissance et le domicile de l'ensemble des conscrits avant exemption ou remplacement. Les registres matricules qui suivent les hommes incorporés, permettent d'avoir des informations sur leur destin. Ils portent également, dès 1823, le lieu de résidence des parents de la recrue au moment de son incorporation. Les recrues étant tirées au sort parmi les conscrits, les registres de matricules devaient théoriquement fournir un échantillon représentatif des classes d'âges touchées. Cependant les remplacements, les exemptions pour infirmité et défaut de taille viennent modifier de façon importante et non aléatoire, cet échantillon. Dès 1873 le recrutement devient exhaustif. En dépit de ce fait la population des contingents n'est toujours pas représentative de l'ensemble, du fait d'exemptions diverses.

Pour saisir l'immigration internationale, les recensements dès 1851 distinguent la population étrangère, selon la nationalité. Pour l'émigration une évaluation a pu être faite en confrontant les données des pays d'accueil avec celles recueillies par l'administration française quant aux passeports délivrés et quant aux émigrants partis par un certain nombre de ports français.

Pour saisir les déplacements temporaires on dispose d'*enquêtes* réalisées tout au long du XIXe siècle, où des questions précises sur ces déplacements ont été posées. Une seule de ces enquêtes, celle du Premier Empire de 1808 à 1813, s'étendait sur tout le territoire et était complètement réservée aux déplacements temporaires. D'autres enquêtes officielles économiques ont cependant posé des questions sur ces déplacements et fournissent une information précise sur ce phénomène : enquêtes de 1848, 1852, 1866, 1882... Les *passeports intérieurs* demeurent obligatoires durant cette période, mais la plupart des migrants temporaires ou saisonniers ne s'en soucient guère. Ils ne permettent donc pas de chiffrer avec précision ces déplacements. De même les *livrets ouvriers,* qui ne sont obligatoires que dans le travail industriel (et cela jusqu'en 1890) sont loin d'être utilisés par tous les ouvriers (6). Une mention doit enfin être faite pour la Savoie, non intégrée à la France avant 1860. Les dénombrements prévoient une colonne « émigrants » pour les individus ayant quitté le royaume avec l'intention d'y revenir. On dispose là d'un moyen d'estimer les déplacements temporaires hors du royaume sarde de 1815 à 1860.

3. Période de 1880 à 1961

Cette période voit paraître un grand nombre de tableaux sur les *statistiques par lieu de naissance* qui fournissent une vue d'ensemble des migrations françaises. Notons d'abord qu'à partir de 1881 les données des recensements distinguent non plus seulement la population légale, de résidence habituelle, mais également la population présente au jour du recencement. Les tableaux sur les non natifs portent sur cette population présente. Selon les recensements ces tableaux seront plus ou moins détaillées. Les recensements de 1901 et 1911, par exemple, donnent la structure par groupes d'âges quinquennaux de la population qui réside hors de son département de naissance. Les recensements de 1891 à 1911 (celui de 1906 étant exclu) donnent un tableau de 8 100 cases qui croise département de naissance et département de résidence. Enfin tous les recensements de cette période donnent la population de la France classée en trois rubriques :
— nés dans le département de résidence,
— nés dans un autre département,
— nés hors de France.

En 1954, une question sur la durée de résidence dans la commune et sur la commune de résidence antérieure a été posée. Bien que l'INSEE n'ait officiellement rien publié, un certain nombre de tableaux relativement sommaires ont été élaborés à partir des réponses à cette question. Nous les utiliserons par la suite.

Le *fichier électoral* est tenu par l'INSEE depuis la loi du 8 août 1946 (7), pour éviter qu'un même électeur soit inscrit dans plusieurs localités. Ce fichier permet, pour chaque électeur, de connaître trois étapes de sa vie :
— son lieu de naissance,
— son domicile antérieur,
— son domicile actuel.
Bien entendu ce fichier n'est pas exhaustif puisqu'il ne comporte que la population en âge et droit de voter, excluant en particulier les étrangers. De plus la définition de cette population a changé au cours du temps. L'utilisation de ce fichier et sa valeur pour étudier les migrations sont liées à la façon dont il saisit les électeurs. En fait beaucoup de ceux-ci négligent de régulariser leur situation lors d'une migration et attendent un prochain scrutin pour le faire. Une partie non négligeable de la population en droit de voter n'est pas inscrite sur ce fichier : elle représente entre 5 et 10 % de l'ensemble. Enfin certaines personnes restent attachées à leur lieu d'origine, bien qu'ayant émigré, et retournent occasionnellement y voter. Pour toutes ces raisons ce fichier n'est pas très satisfaisant à utiliser en France.

Pour les migrations internationales les recensements fournissent toujours les populations étrangères selon la nationalité, ainsi que les populations naturalisées. La création en 1946 de l'*Office national d'Immigration* (ONI) permet de centraliser toutes les opérations de recrutement et d'introduction des étrangers (8). Déjà entamée depuis le début du siècle, cette prise en charge par l'Etat des migrants internationaux, va fournir des statistiques annuelles sur l'entrée des travailleurs étrangers. Notons cependant que cet organisme n'étant chargé que du recrutement des étrangers il ne fournit aucune information directe sur les retours vers les pays d'origine. Seule la durée de validité de la carte de séjour et son renouvellement peuvent donner quelques éléments sur la

durée de séjour (9). On peut également penser que certains étrangers, illégalement introduits, ne régularisent pas leur situation, ou la régularisent avec un grand retard.

Pour les déplacements temporaires, quelques enquêtes officielles fournissent encore des informations sur la mobilité des travailleurs français (1882, 1892, 1929...). Mais ceux-ci sont relayés par de nombreux *saisonniers étrangers* que l'ONI commence à contrôler dès 1946. En fait jusqu'en 1960 les entrées de certains saisonniers n'ont pas été contrôlées (vendangeurs espagnols en particulier).

Les statistiques ont donc des chances d'être plus complètes à partir de cette date. En dépit de cela des déplacements clandestins existent. En effet ils présentent des avantages tant pour l'employé que pour l'employeur. Pour le premier cela lui évite les formalités d'entrée, visites médicales, conditions liées à des limites d'âge. Pour le second il n'a pas à acquitter le montant des contrats de travail. En revanche le clandestin ne bénéficie pas des avantages de la Sécurité sociale et des Allocation familiales. Il semble, en fait, que ces clandestins ne représentent qu'une faible part de l'ensemble des saisonniers (10).

D'autres déplacements temporaires, les *navettes* entre domicile et lieu de travail, sont saisis par les recensements récents et ont fait l'objet de publications par certaines directions régionales de l'INSEE (1954).

4. Période actuelle, depuis le recensement de 1962

Cette période est principalement marquée par l'utilisation d'une question sur le lieu de résidence le 1er janvier de l'année du recensement antérieur. Elle fournit donc des *migrants* au cours de périodes, malheureusement variables d'un recensement à l'autre :
— un peu plus de 8 ans (1954-1962),
— 6 ans (1962-1968),
— 7 ans (1968-1975).
De nombreux tableaux ont été publiés sur ces flux de migrants. Pour les deux derniers recensements, l'existence d'un fichier (11) où tous les flux enregistrés sont classés par commune de départ et d'arrivée, permet une grande liberté dans le choix des zones d'émigration et d'immigration. Notons cependant que les données de ces deux recensements sont issus d'un sondage au 1/4 pour 1968 et au 1/5 pour 1975. Il n'est donc pas possible d'avoir des résultats significatifs si l'on travaille sur un découpage trop fin du territoire.

Depuis 1960 également un certain nombre d'*enquêtes rétrospectives :* ont été faites à l'Institut national d'études démographiques (INED) sur la mobilité géographique de la population fançaise :
— enquêtes de 1961 sur le peuplement de Paris et sur la mobilité en province ;
— enquête de 1967 sur les migrations ;
— enquête de 1972...
Ces enquêtes portaient sur un échantillon de 2 500 personnes environ et ne permettaient pas une analyse très fine de la mobilité. Actuellement des enquêtes sont entreprises avec des effectifs plus importants (par l'INSEE et l'INED) mais nous ne pouvons pas encore en tenir compte dans cet ouvrage.

Pour les migrations internationales, aucun changement important n'est intervenu dans les statistiques publiées, en particulier aucune nouvelle information sur les retours n'a été mise en place.

Pour les migrations temporaires, en plus des sources précédentes, indiquons des enquêtes réalisées par l'INSEE sur les *déplacements quotidiens :* navettes, achats, loisirs, visites, affaires professionnelles, déplacements scolaires... Elles permettent d'avoir une vue plus complète de la mobilité spatiale des Français.

Conclusion

Ce bref survol des sources de données sur la mobilité géographique en France, bien que loin d'être exhaustif, nous montre la diversité des informations qui existent. Malheureusement elles sont toutes imparfaites et ne permettent de saisir qu'un aspect de ces déplacements, en laissant d'autres dans l'ombre. Pour les migrations, par exemple, nous n'avons malheureusement pas en France de *registres de population* tels qu'ils existent dans de nombreux pays européens (Suède, Allemagne fédérale, Belgique...). Nous devons donc nous contenter de questions posées aux recensements ou d'enquêtes rétrospectives pour reconstituer tous les lieux de résidence occupés par un individu, au cours de sa vie.

Pour compléter ces sources, nous allons utiliser des méthodes de mesure indirecte des migrations. Ces méthodes vont introduire des hypothèses qu'il nous faut maintenant envisager, pour pousser plus loin l'analyse.

Notes

(1) Ce recensement s'est en fait déroulé de janvier 1790 au début mai 1791. La série des recensements quinquennaux débute réellement avec celui de 1801.
(2) Voir R. Mols (1954) Tome premier, p. 73-91. Ces registres existaient déjà à cette date dans de nombreuses paroisses.
(3) Voir M. Lachiver (1977), p. 355.
(4) Voir R. Mols (1955) Tome deuxième, p. 360-366.
(5) Voir J.P. Poussou (1973), p. 33-34.
(6) Voir A. Chatelain (1976), p. 30, 31.
(7) Ce fichier n'était pas géré par l'INSEE auparavant.
(8) En fait l'ONI n'enregistre pas les entrées des immigrants algériens, comptés jusqu'en 1961 par la Délégation générale de l'Algérie, ni celles des Africains noirs. Les actifs non salariés et les membres de leur famille restent en dehors de ces statistiques.
(9) Voir D. Courgeau (1968).
(10) Voir R. Herin (1971), p. 232. Ainsi les services de la main d'œuvre de Montpellier estimaient en 1966 que 90 % des vendangeurs étaient introduits régulièrement par l'ONI.
(11) Pour les migrations intérieures et extérieures ce fichier s'intitule MIGRA.INE, pour les navettes il s'intitule MIGR.ALT.

Résumé

Les sources des données existant sur la mobilité sont loin d'être parfaites. Avant 1790, on se reportera principalement aux actes de mariage et de sépulture. Après 1790, les recensements posant une question sur le lieu de naissance seront utilisés conjointement à certaines enquêtes. Depuis 1962, une question sur le lieu de résidence au recensement antérieur et des enquêtes plus détaillées, fourniront des données beaucoup plus précises.

III
Méthodes de mesure indirectes des migrations

Nous présentons rapidement ici un certain nombre de moyens utilisés pour avoir des mesures indirectes de la migration. Ces moyens se distinguent en deux grands types :

— utilisation conjointe des populations mesurées à deux recensements et du mouvement naturel de la zone ;
— utilisation des données de deux recensements sur le lieu de naissance, pour estimer la migration au cours de la période intermédiaire.

1. Migration nette

Si l'on dispose des populations d'une zone recensées à deux dates (P_o à la date t_o, P_n à la date t_n) ainsi que des naissances (N) et décès (D) qui se sont produits entre ces deux dates, on a une estimation de ce que l'on appelle la *migration nette,* différence entre l'immigration (I) et l'émigration (E) de cette zone. La relation qui permet de passer de la population P_o à la population P_n s'écrit en effet :

$$P_n = P_o + N - D + I - E$$

ce qui nous donne :

$$I - E = P_n - P_o - N + D$$

On voit qu'une telle estimation, par différence, dépendra fortement de l'exactitude avec laquelle les termes sont mesurés. Si en France les naissances et les décès sont très correctement estimés, les populations le sont moins et surtout, les recensements successifs sont de valeur très variable. Il conviendra donc de ne faire ces estimations qu'avec précaution. Ainsi le recensement de 1811 qui fut une simple estimation par approximation et le recensement de 1826 dont les populations furent calculées en ajoutant à celles recensées en 1821 l'accroissement naturel, ne permettent aucune estimation de migration nette. Le dernier d'ailleurs conduit rigoureusement à une migration nette nulle pour tous les arrondissements entre 1821 et 1826 ! Même pour les recensements récents les taux d'omission nette, différences entre les omissions et les doubles comptes, ont assez fortement varié, entraînant des erreurs importantes sur la migration nette d'une zone. Ainsi pour la France entière on a estimé que les taux d'omission nettes aux recensements de 1962 et 1968 sont passés de 1,3 % à 1,7 %. Cela entraîne une erreur de plus de 14 % sur l'estimation de la migration nette internationale du pays tout entier.

Cette méthode ne permet pas non plus de distinguer, pour une zone donnée du territoire, sa migration nette interne de sa migration nette internationale.

Une autre méthode utilisant les statistiques sur les lieux de naissance peut être utilisée. Étant donné que ces statistiques sont plus récentes et devant l'imperfection de cette méthode (1) nous ne l'avons pas utilisée ici. Elle est cependant utile pour estimer la migration nette internationale du pays tout entier (2) étant donné que les différences se font sur des effectifs moins importants que ceux de la France entière. En effet on peut dans ce cas travailler sur les individus nés hors de France.

2. Estimation des migrations intercensitaires à l'aide de données sur le lieu de naissance

A priori la variation des populations nées dans une zone et présents dans une autre, à deux recensements successifs, devrait nous donner une information sur les migrations qui se sont produites entre les deux zones au cours de la période intercensitaire. En effet les individus nés dans la première zone, qui y sont toujours présents au premier recensement, mais qui migrent vers la seconde au cours de la période intercensitaire, pour y survivre au deuxième recensement, sont bien enregistrés dans cette variation. Mais, malheureusement, d'autres effectifs parasites ou faisant des mouvements de sens inverse interviennent. Ainsi les individus revenus dans leur zone de naissance au cours de la période intercensitaire, jouent sur cette variation. De même ceux nés dans la première zone, ayant migré vers la seconde et ayant fait une nouvelle migration, mais vers une nouvelle zone ou l'étranger, au cours de la période intercensitaire, interviennent également. Il en résulte que ce que l'on peut estimer à l'aide de la variation des populations précédentes constitue un mélange d'individus ayant fait des migrations multiples diverses (3).

Si l'on fait l'hypothèse que les individus ne font qu'une seule migration au cours de leur vie, ce mélange disparaît et l'on peut calculer le nombre de migrations entre deux zones à l'aide des données sur le lieu de naissance. Il suffit de faire la différence entre la population née dans la première et présente dans la seconde au deuxième recensement et le produit du même effectif au premier recensement par la probabilité de survie de cette sous-population. Il faut en effet tenir compte des migrants décédés au cours de la période intervensitaire.

Pour estimer cette probabilité de survie il est nécessaire de connaître la structure par âge de la population migrants décédés au cours de la période intercensitaire. Comme en France on ne dispose de cette structure (4) que pour l'ensemble de la population ayant changé de département, il sera possible d'estimer l'ensemble des changements de département au cours des périodes intercensitaires.

Du fait que l'hypothèse à la base de cette estimation, une seule migration au cours de la vie de l'individu, est sans aucun doute erronée (5), il est possible, à l'aide de nouvelles hypothèses plus réalistes, de corriger, plus ou moins grossièrement, sa sous-estimation. Nous n'entrerons pas ici dans le détail de cette correction et nous renvoyons le lecteur intéressé par ces problèmes à l'ouvrage qui en présente une discussion détaillée (6).

Conclusion

Les méthodes que nous avons sommairement présentées ici permettent de compléter les informations sur la migration en France, fournies par les sources de données habituelles. Bien qu'imparfaites, elles permettent d'avoir une vue plus précise des migrations passées et fournissent l'évolution à long terme de cette mobilité.

Pour terminer cette partie plus théorique de l'ouvrage, il nous reste à présenter rapidement les méthodes d'analyse que nous utiliserons par la suite.

Notes

(1) Pour plus de détails sur l'utilisation des statistiques selon le lieu de naissance, permettant d'estimer la migration nette d'une zone, voir D. Courgeau (1980), p. 44-48.

(2) Voir Y. Tugault (1971).

(3) Pour plus de précision et de détail sur ces effectifs, voir D. Courgeau (1980), p. 49-56.

(4) On ne dispose en fait que de la répartition par âge des personnes résidant hors de leur département de naissance à quatre recensements : 1901, 1911, 1946 et 1962. Les structures par âge de cette population aux autres recensements ont été estimées en supposant constant le calendrier des migrations, ou par une méthode d'interpolation. Pour plus de détails voir Y. Tugault (1973), p. 52-63.

(5) Pour le recensement de 1962 on a la possibilité de voir que l'estimation à l'aide des statistiques sur les lieux de naissance donne à peu près la moitié des changements de département que l'on observe en fait au cours de la période 1954-1962. Voir Y. Tugault (1973), p. 67.

(6) Voir pour cette correction Y. Tugault (1973), p. 66-82.

Résumé

A défaut de sources directes, des méthodes d'estimation indirectes des migrations ont été élaborées. Elles utilisent la comparaison de recensements successifs et permettent d'estimer la migration nette ou des effectifs de migrants au cours de la période intercensitaire.

IV
Les méthodes d'analyses utilisées

Il ne peut être question de donner ici une vue détaillée des diverses méthodes d'analyse que nous utiliserons dans cet ouvrage. Il suffit pour cela de se reporter à un certain nombre de livres ou d'articles qui les ont présentées (1). Notre propos est plutôt de jeter un regard d'ensemble sur les méthodologies très diverses appliquées aux déplacements humains. Nous envisagerons principalement ici les approches démographique, géographique et économique pour donner ensuite une vue plus globale du phénomène, telle que celle des historiens ou des anthropologues.

Approche démographique

Cette approche, purement quantitative, aborde l'étude des migrations au cours du *temps* de trois façons différentes : l'analyse longitudinale, l'analyse transversale et les modèles temporels.

a) L'analyse longitudinale

Ce premier type d'analyse est le plus satisfaisant en ce qu'il permet de suivre le comportement migratoire d'une génération, par exemple, tout au long de son existence. Malheureusement les données pour effectuer une telle analyse sont encore rares et nous utiliserons principalement, pour les traiter, les résultats d'enquêtes rétrospectives. Pour réaliser une telle analyse nous partons des migrations faites par les individus et construisons des séries de *taux annuels,* en rapportant le nombre de migrations faites à la population soumise au risque. On peut résumer cette série par un *nombre moyen de migrations* faites avant un âge donné. On peut également travailler sur les migrations par rang et définir ainsi des *quotients de première migration* annuels, en rapportant le nombre de premières migrations faites à la population soumise au risque, des quotients de seconde migration sachant que la première a été faite à un âge donné...

Cette analyse peut être prolongée en faisant intervenir les *interférences* entre migration et autres phénomènes démographiques, tels que la nuptialité ou la fécondité. En effet, on peut penser que le fait de passer à une nouvelle étape de son cycle de vie (mariage, première naissance...) modifie la mobilité spatiale d'un individu. Dans l'autre sens il est intéressant de voir si la migration d'un rural vers le milieu urbain, par exemple, ne modifie pas son comportement matrimonial ou fécond. Des méthodes d'analyse de ces interférences ont été mises au point, de façon à comparer le comportement des sous-populations fictives dans diverses étapes de leur cycle de vie (2).

En utilisant des données moins satisfaisantes que les enquêtes ou les registres on peut, sous certaines hypothèses, faire une analyse longitudinale des migrations. Les statistiques selon le lieu de naissance le permettent et nous utiliserons ces résultats pour donner une vue d'ensemble de la mobilité en France au cours d'une période. Nous ne disposerons en fait que de l'estimation des émigrations non suivies de retour dans les départements français. En prenant un âge indentique, 45 ans par exemple, pour toutes les cohortes, on obtient ainsi la proportion de leur effectif vivant hors du département de naissance à cet âge.

b) L'analyse transversale

S'attachant à décrire le comportement d'une population au cours d'une période donnée, elle est d'interprétation plus complexe. Elle a, en fait, précédé l'analyse longitudinale car les sources qu'elle utilise peuvent venir directement de la comparaison de deux recensements. L'analyse de la migration nette, à l'aide des *taux de migration nette* qui éliminent l'effet parasite de la population, a été réalisée depuis longtemps. On peut poursuivre cette analyse en faisant intervenir des *taux d'émigration* et des *taux d'immigration* (3). Enfin pour mettre en évidence cer-

tains effets de structure on calcule des *indices de migration différentielle.* Cela revient, par exemple, à comparer le taux d'émigration d'une certaine catégorie à celui de l'ensemble de la population. On peut ainsi mettre en évidence divers effets d'âge, de sexe, de profession, de niveau d'éducation... Il convient cependant de se méfier des conclusions trop hâtives, car les sous-populations comparées peuvent différer pour d'autres raisons, que cette analyse ne met pas en évidence.

c) Les modèles démographiques
Ils seront peu utilisés ici. Ils cherchent à reconstruire l'ensemble des migrations observées, par exemple, avec un petit nombre d'indices. Ces modèles resteront ici assez simples. Nous les utiliserons en particulier pour pouvoir comparer les effectifs de migrants mesurés sur des périodes différentes, comme c'est le cas en France.

2. Approche géographique

L'*espace* qui était le plus souvent laissé dans l'ombre par l'approche démographique va prendre ici une place prépondérante. A nouveau trois façons d'aborder l'étude des migrations seront considérées ici : l'analyse de la différentiation spatiale, celle de l'interaction spatiale et les modèles spatiaux.

a) Analyse de la différentiation spatiale
Ce premier type d'analyse vise à mettre en évidence l'effet de la migration sur la variation de la population de nombreuses zones du territoire, sans s'intéresser au lieu d'origine des immigrants ni au lieu de destination des émigrants. Elle porte en grande partie sur les taux de migration nette et cherche à délimiter des zones dont le comportement migratoire est homogène.

b) Analyse d'interaction spatiale
Elle va, au contraire, s'intéresser à tous les flux entre zones. Pour comparer de tels flux il est utile de calculer des *indices d'intensité migratoire,* qui éliminent l'effet des populations de départ et d'arrivée sur les migrants échangés. Cet indice se calcule en divisant le nombre de migrants par le nombre d'habitants dans la zone de départ en début de période multiplié par le nombre d'individus dans la zone d'arrivée, en fin de période. Il est également intéressant de calculer les *courants nets* entre deux zones, pour mettre en évidence les zones d'attraction des villes, que l'on peut rapporter au *courant total* pour obtenir un *indice de compensation.*

c) Les modèles spatiaux
Ils sont utiles pour résumer un grand nombre de flux. En effet si l'on travaille sur les migrations entre les 95 départements, on a alors affaire à 8 930 flux et si l'on travaille sur les migrations entre 36 000 communes ce sera un tableau de près de 1 300 000 000 de cases que l'on obtiendra. Bien entendu la plupart de ses cases seront vides. Ces modèles peuvent faire intervenir la distance entre les zones, on a alors des *modèles gravitaires,* ou faire intervenir les postes intermédiaires offerts pour estimer le courant entre deux zones. Ces modèles n'expliquent en fait qu'une part de la variance des flux observés. Il faut alors aborder une approche économique pour chercher à améliorer cette explication et lui donner une signification plus claire.

3. Approche économique

Il est évident que les déplacements ne se produisent pas dans un espace physique abstrait, mais dans un espace où l'économie imprime sa marque. La localisation des entreprises est loin d'être aléatoire et les individus vont se situer par rapport à ses localisations.

Cette approche est principalement basée sur des *modèles* qui cherchent à préciser le rôle des variables économiques sur les flux observés : taux de chômage, qualification de l'emploi, salaires offerts... Ces modèles peuvent être additifs, les coefficients qui indiquent l'effet de chaque variable sur les flux de migration étant alors estimés par la *méthode des moindres carrés.* Ces modèles peuvent être multiplicatifs : dans ce cas on en revient souvent au modèle linéaire, en les écrivant sous forme logarithmique (4). Mais il convient alors de noter que les coefficients estimés ne correspondent plus au minimum de l'écart quadratique sur le modèle initial. Enfin ces modèles peuvent faire intervenir comme variables à expliquer, non pas la migration seule, mais aussi un certain nombre d'autres variables en interaction avec la migration. On a alors un système d'équation qui distingue les variables endogènes et les variables exogènes au modèle. Si ce système est linéaire on sait le résoudre par la *méthode des doubles moindres carrés.*

En fait les modèles ainsi construits, s'ils montrent l'effet des variables économiques sur les migrations, n'expliquent toujours pas toute la variance de ces flux. Ceux-ci sont en fait déterminés, non seulement par l'économie, mais par de nombreuses autres raisons, qu'il importe maintenant de dégager.

4. Approche globale

Cette approche, prise par certains historiens et anthropologues, est encore loin d'avoir fourni une explication claire des déplacements humains. Elle donne cependant une vue de cette mobilité, plus riche que les précédentes. Nous présentons rapidement ici comment nous la concevons (5).

Les approches précédentes considéraient que l'individu prenait sa décision de migrer en comparant les avantages et inconvénients respectifs de chacune des zones du territoire. Elles ignorent le plus souvent que l'homme est en fait situé dans un univers social où des structures complexes prennent place. Chacun de ces *systèmes de relations* (familiales, économiques, politiques, religieuses, éducatives, affiliatives et informelles) secrète un espace particulier où les déplacements physiques se produisent. Il faut, en premier lieu, analyser séparément chacun de ces systèmes. Il sont constitués de groupes d'individus organisés en vue de réaliser une ou plusieurs tâches communes. Cette organisation a des implications spatiales qui induisent certains déplacements, en empêchent d'autres. En second lieu il faut dégager les liens entre ces systèmes de relations. En effet chaque individu participe à plusieurs de ces systèmes et le nouvel espace complexe ainsi créé devrait permettre d'expliquer les relations entre

chacun de ces systèmes et leur évolution au cours du temps.

Bien que cette analyse en soit à ses débuts, elle nous semble promettre beaucoup pour l'avenir.

Notes

(1) Voir en particulier P. George (1960), J. Beaujeu-Garnier et G. Chabot (1964), D. Courgeau (1980).

(2) Voir D. Courgeau (1980), p. 99-104.

(3) Les taux d'émigration, qui rapportent l'émigration d'une zone à sa population initiale, ont une signification claire : les événements du numérateur sont vécus par la population du dénominateur (cela n'est en fait vrai que si la période est très courte). Par contre les taux d'immigration, qui rapportent l'immigration d'une zone à sa population finale, n'ont plus de signification claire : le dénominateur n'est plus une population soumise au risque.

(4) On peut essayer de résoudre le modèle multiplicatif par approximations successives, mais la lourdeur des calculs rend cette méthode peu utilisable.

(5) Voir pour plus de détails D. Courgeau (1979, b).

Résumé

Les diverses approches démographiques (analyse longitudinale et transversale, modèles démographiques), géographiques (analyse de différentiation et d'interaction spatiale, modèles spatiaux), économiques seront dépassés ici par la recherche d'une approche plus globale de la mobilité. Nous aborderons en premier lieu cette mobilité, à l'aide des divers systèmes de relations (familiales, économiques, politiques, religieuses, éducatives, affiliatives et informelles) avant d'en rechercher la synthèse.

BIBLIOGRAPHIE

AYDALOT Philippe, DE GAUDEMAR Jean-Pierre, 1972 : *Les migrations.* Paris, Gauthier Villars, coll. TEM-Espace, n° 3, 279 p.

BAGES Roger, 1974 : Exode rural et mobilité sociale. *Population,* n° spécial, 121-131.

BAGES Roger, 1975 : Les déterminismes sociaux de l'exode rural. *Migrations intérieures.* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 365-373.

BAIROCH Paul, 1977 : Population urbaine et taille des villes en Europe, de 1600 à 1970 ; présentation de séries statistiques. *Démographie urbaine XVe-XXe siècles,* 8, 1-42.

BAIROCH Paul 1977 : Evolution de la répartition des villes selon leur taille. *Taille des villes, conditions de vie et développement économique.* Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 13-93.

BARBICHON Guy, 1979 : *Problèmes posés par les effets sociaux et culturels des migrations internes.* Séminaire sur les effets des tendances démographiques actuelles sur les villes et les régions d'Europe. Conseil de l'Europe, Sem/VR (79) 10-F, 13 p.

BARBICHON Guy, DELBOS Geneviève, PRADO Patrick, 1974 : *L'entrée dans la ville.* Centre d'Ethnologie française. Laboratoire associé au CNRS, n° 52, 285 p.

BASTIDE Henri, GIRARD Alain, 1974 : Mobilité de la population et motivation des personnes. *Population,* 30, 579-607, 743-769, 1.096.

BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, CHOBOT Georges, 1964 : *Traité de géographie urbaine.* Paris, Armand Colin, 493 p.

BELTRAMONE André, 1962 : Sur la mesure des migrations internes au moyen des données fournies par les recensements. *Population,* 17, 703-724.

BELTRAMONE André, 1966 : *La mobilité géographique d'une population.* Paris, Gauthier Villars, Série Espace économique, 300 p.

BELTRAMONE André, 1975 : Définition logique des flux migratoires intérieurs. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 491-518.

BERTRAND Pierre, 1970 : Le déséquilibre des migrations Paris-Province s'atténue. *Economie et Statistiques,* n° 10, 3-25.

BETEILLE Roger, 1975 : Des sources inédites pour l'étude des conséquences de l'émigration en zone rurale. *Migrations intérieures.* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 205-210.

BIRABEN Jean-Noël, DUHOURCAU Françoise, NOEL Gérard, 1973 : *Les fonctions de distribution dans l'espace d'une population.* Compte rendu de fin de contrat S.G.R.S.T., 34 p.

BIRABEN Jean-Noël, DUHOURCAU Françoise, 1974 : La mesure de la population dans l'espace. *Population,* 29, 113-137.

BLAYO Yves, 1970 : La mobilité dans un village de la Brie vers le milieu du XIXe siècle. *Population,* 25, 573-605.

BONNEFON Michel, 1975 : Le fichier permanent du logement dans l'agglomération grenobloise. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 197-203.

BOUDEVILLE Jacques, 1968 : *L'espace et les pôles de croissance.* Paris, P.U.F., 263 p.

BOUDEVILLE Jacques, 1972 : *Aménagement du territoire et polarisation.* Paris, M. Th Genin, 279 p.

BRAUDEL Fernand, 1979 : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècles.* Armand Colin, Paris, Tome 1 : « Les structures du quotidien, 544 p., Tome 2 : « Les jeux de l'échange » 600 p., Tome 3 : « Le temps du monde » 608 p.

BRUNET Pierre, 1975 : Pour une nouvelle définition de la migration. *Migrations intérieures,* Actes, n° 933, Editions du CNRS, Paris, 527-529.

BUSSIERE René, 1977 : Populations urbaines : croissance et flux. *L'analyse démographique et ses applications,* Actes, n° 934, Paris, 461-480.

CALOT Gérard, MUGNIER Solange, BURS Michèle, 1969 : *L'évolution démographique des* régions, départements et grandes unités urbaines, entre 1962 et 1968. Collections de l'INSEE, D 1, 95 p.

CALOT Gérard, 1975 : Note méthodologique sur les migrations. *Migrations intérieures,* Actes, n° 933, Editions du CNRS, Paris, 47-71.

CARRERE Paul, CATIN Maurice, LAMENDÉ Joël, 1978 : Evolution de la situation économique des régions françaises de 1972 à 1977. *Economie et Statistique, 100, 39-50.*

CARRIERE Françoise, PINCHEMEL Philippe, 1963 : *Le fait urbain en France.* Paris, A. Colin.

CAZIN François, 1975 : Perspectives démographiques régionales et urbaines préparatoires au VIe Plan, *Migrations intérieures,* Actes, n° 933, Editions du CNRS, Paris, 101-115.

CHATELAIN Abel, 1967 : Les migrations temporaires française au XXe siècle. *Annales de démographie historique,* 9-28.

CHATELAIN Abel, 1971 : L'attraction des trois plus grandes agglomérations françaises : Paris-Lyon-Marseille en 1891. *Annales de démographie historique,* 27-41.

CHATELAIN Abel, 1977 : *Les migrants temporaires en France de 1800 à 1914.* Publications de l'Université de Lille, 2 volumes, 1.213 p.

CHEVALIER LOUIS, 1950 : *La formation de la population parisienne au XIXe siècle.* Paris, P.U.F., Cahier n° 10, Travaux et Documents de l'INED, 312 p.

CHEVALLIER Maurice, 1975 : Méthodes de recherche des causes des migrations : approches par le comportement des migrants. *Migrations intérieures.* Actes, n° 933, Editions du CNRS, Paris, 321-350.

CLAVAL Paul, 1968 : La théorie des villes. *Revue géographique de l'Est,* 3-56.

CLEMENT Paul, VIEILLE Paul, 1960 : L'exode rural. Historique, causes et conditions, sélectivité, perspectives. *Etudes de comptabilité nationale,* Paris, 57-130.

CLERC Paul, 1972 : Migrations entre régions limitrophes en France : structure d'un réseau de relations. *Cahiers du département de géographie de l'Université de Caen,* n° 5, 15-38.

CLERC Paul, 1974 : La mobilité des familles françaises. Changement de logement et calendrier familial. *Population,* n° spécial, 89-106.

CLERC Paul, 1975 : Présentation de l'atlas des migrations intérieures en France d'apès le recensement de 1968. *Migrations intérieures,* Actes, n° 933, Editions du CNRS, Paris, 271-280.

COLLOMB Philippe, 1979 : Les émigrants de l'Ouest Audois dix neuf ans après. Examen des méthodes de collecte et d'analyse. *Population,* 34, 65-89.

CROBIN Alain, 1975 : *Archaïsme et modernité en Limousin au XIXe siècle.* Marcel Rivière et Cie, Paris, 2 volumes, 1.167 p.

CORVISIER André, 1971 : Service militaire et mobilité géographique au XVIIIe siècle. *Annales de démographie historique* 1970, 185-204.

COSIO Maria, 1975 : Exemple d'utilisation du recensement de 1968 pour l'étude des migrations internes. *Migrations intérieures,* Actes, n° 933, Editions du CNRS, Paris, 73-80.

COURGEAU Daniel, 1970 : *Les champs migratoires en France.* P.U.F., Paris, Cahier n° 58, Travaux et Documents de l'INED, 158 p.

COURGEAU Daniel, 1973 : Migrants et migrations. *Population,* 28, 95-129.

COURGEAU Daniel, 1973 : Migrations et découpage du territoire. *Population,* 28, 511-537.

COURGEAU Daniel, 1974 : Les premières migrations de Français dans la période contemporaire. *Population,* n° spécial, 11-24.

COURGEAU Daniel, 1975 : L'intensité des changements de catégorie de commune. *Population,* 30, 81-102.

COURGEAU Daniel, 1975 : Migrations et territoire. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 229-245.

COURGEAU Daniel, 1976 a : Quantitative, démographic and geographic approaches to internal migration. *Environment and Planning,* vol. 8, 261-269.

COURGEAU Daniel, 1976 b : *Migratory areas of towns.* 10e congrès général de l'IARUS, Hamburg, 27 p.

COURGEAU Daniel, 1976 c : Mobilité géographique, nuptialité et fécondité. *Population, 31, 901-915.*

COURGEAU Daniel, 1977 : Mesure et analyse des migration. *L'analyse démographique et ses applications.* Actes, n° 934, Editions du CNRS, Paris, 151-161.

COURGEAU Daniel, 1978 : Les migrations internes en France, de 1954 à 1975. I - Vue d'ensemble. *Population,* 33, 525-545.

COURGEAU Daniel, 1978 : Echelle géographique et migrants. *Canadian Studies in population,* vol 5, 141-152.

COURGEAU Daniel, 1979 : Les déplacements humains. *Conférence sur la science au service de la vie,* Vienne, Institut de la Vie et UIESP, 95-115.

COURGEAU Daniel, 1979 : Migration and demographic phenomena in France. *The urban imact of internal migration,* J. White ed., Institute for research in social science, 1-32.

COURGEAU Daniel, 1980 *L'analyse quantitative des migrations humaines.* Masson ed., 225 p.

COURGEAU Daniel, LEFEBVRE Monique, 1976 : Les migrations des petites villes. *Les petites villes en France,* La Documentation Française, 189-214.

COURGEAU Daniel, LEFEBVRE Monique, 1978 : Zones d'influence migratoire des villes. *Les disparités démographiques régionales,* Actes, n° 935, Editions du CNRS, 455-472.

CRIBIER Françoise, 1975 : Retirement migration in France. *People on the move,* L. Kosinsk et M. Prothero ed., Methuen & Co Ldt, London, 361-373.

CRIBIER Françoise, 1975 : La migration de retraite ; présentation d'une recherche menée au laboratoire de géographie humaine. *Migrations internes,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 443-449.

CROZE Marcel, 1956 : Un instrument d'étude des migrations intérieures. *Population,* 11, 235-261.

DEGENNE Alain, 1975 : Analyse de similitude appliquée aux échanges entre régions française. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 303-315.

DESPLANQUES Guy, 1975 : Les migrations intercensitaires de 1962 à 1968. Collections de l'INSEE, série D, 39, 92 p.

DESPLANQUES Guy, 1979 : La ville ou la campagne ? *Economie et Statistique,* 107, 17-29.

DEVILLE Jean-Claude, 1979 : Près d'un Français sur dix a changé de région. *Economie et Statistique, 107, 5-16.*

DUPEUX Georges, 1970 : Immigration urbaine et secteurs économiques. *Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise,* 209-220.

DUPEUX Georges, 1974 : La croissance urbaine en France au XIXe siècle. *Revue d'histoire économique et sociale,* 52, 173-189.

FIELDING Antony, 1966 : Internal migration and regional economic growth : a case stydy or France. *Urban Studies,* 3, 200-214.

FRESSINET Jacques, 1975 : Migration des travailleurs et mobilité des capitaux. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 411-416.

FONTANEL C. et PESEUX Charles, 1976 : Potentiel de population et réseau urbain en France. *L'espace géographique,* 5, 251-254.

GEORGE Pierre, 1961 : *Précis de géographie urbaine,* Paris, PUF, 289 p.

GEORGE Pierre, 1965 : La grande vague d'urbanisation du siècle dernier. *L'urbanisation française,* C.R.U., 29-36.

GEORGE Pierre, 1979 : *Interaction entre phénomènes démographiques et phénomènes économiques,* Séminaire sur les effets des tendances démographiques actuelles sur les villes et les régions d'Europe, Conseil de l'Europe, Sem/VR(79)11-F, 9 p.

GERARD Marie-Claude, 1974 : *Aspects démographiques de l'urbanisation.* Les collections de l'INSEE, série D, 30, 140 p.

GERARD Marie-Claude, 1976 : L'extension des grandes banlieues. *Economie et Statistique, 80,* 63-71.

GIARD Vincent, 1974 ; *emploi et espace.* Travaux et recherches de prospective, 49, 381 p.

GIARD Vincent, 1975 : Modèles descriptifs et prévision à moyen et long termes des phénomènes migratoires. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, p. 375-405.

GIRARD Alain, BASTIDE Henri, POURCHER Guy, 1964 : Mobilité géographique et concentration urbaine en France. *Population,* 19, 227-266.

GOREUX Louis-Michel, 1956 : Les migrations agricoles en France depuis un siècle et leurs relations avec certains facteurs économiques. *Etudes et Conjoncture,* 11, 327-376.

GOZE Maurice, LEYMARIE Danielle, 1978 : Croissance des agglomérations et villes centres. *Revue économique du Sud-Ouest,* 2, 124-172.

GRAVIER Jean-François, 1947 : *Paris et le désert français.* Le Portulan, Paris, 415 p.

GUILLON Michelle, 1980 : *Rapport entre lieu de résidence et lieu de travail dans l'agglomération parisienne : une approche de l'analyse des différentes utilisations de l'espace urbain par les Français et les étrangers.* Migrations internes et externes en Europe Occidentale, Lille, 19 p.

HAUTREUX Jean, ROCHEFORT Michel, 1964 : Les métropoles et la fonction régionale dans l'armature urbaine française. *Construction-aménagement,* 17, 3-38.

HENRY Louis, 1971 : Deux notes sur les migrations. *Annales de démographie historique,* 1970, 79-80.

HENRY Louis, COURGEAU Daniel, 1971 : Deux analyses de l'immigration à Paris au XVIIIe siècle. *Population,* 25, 1073-1092.

HERIN Robert, 1971 : Les travailleurs saisonniers d'origine étrangère en France. *L'exode rural* suivi de deux études sur les migrations, PUF, Paris, Cahier n° 59, Travaux et Documents de l'INED, 231-284.

KAYSER Bernard, 1973 : *Recherches sur les villes moyennes.* Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines, Université de Toulouse-Le Mirail, Travaux et Documents, 120 p.

KORZYBSKI Stanislas, 1976 : *Une méthode inductive et peuplement urbain.* Librairie H. Champion, Paris, 812 p.

LABAT Jean-Claude, 1975 : La mesure des migrations. *Migrations intérieures.* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 31-41.

LABORIE Jean-Paul, LANGUMIER Jean-François, 1980 : *Le desserrement des activités : vers la mise en place de nouvelles structures peri-urbaines.* Migrations internes et externes en Europe Occidentale, Lille, 17 p.

LAJUGIE Joseph, DELFAUD Pierre, LACOUR Claude, 1979 : *Espace régional et aménagement du territoire.* Dalloz, 884 .

LANCO P., MARECHAL P., 1976 : La moitié des ménages en 1973 et son évolution en 10 ans. *Les cahiers du GRECOH,* 13, 11-17.

LANNES Xavier, 1953 : *L'immigration en France depuis 1945.* Martinus Nijhoff, La Haye, 111 p.

LASLETT Peter, 1968 : Le brassage de la population en France et en Angleterre aux XVIIe et XVIIIe siècles. *Annales de démographie historique,* 99-109.

LAURENT Loeiz, 1977 : *L'analyse des solidarités « ville-campagne ».* Colloque annuel de l'Association des ruralistes français, 10 p.

LAURENT Loeiz, 1978 : L'analyse des polarisations : un procédé automatique de zonage d'un territoire. *Les disparités démographiques régionales,* Editions du CNRS, Paris, 493-501.

LAURENT Loeiz, 1980 : *Les migrations inter-régionales de population active en France : mesure des effets de quelques facteurs explicatifs.* Migrations internes et externes en Europe Occidentale, Lille, 8 p.

LE BRAS Hervé, 1975 : Migrations et distances spatiales : les flux interurbains en France, 1962-68. *Migrations internes,* Editions du CNRS, Paris, 251-261.

LEE Everett, 1966 : A theory of migration. *Demography,* 3, 47-57.

LEFEBVRE Alain, 1980 : *Tendances récentes dans la géographie de la population française.* Migrations internes et externes eu Europe Occidentale, Lille, 17 p.

LEFEBVRE Monique, 1980 : *Echanges migratoires entre une ville et son environnement rural : évolution 1962-1975 des villes du Sud-Ouest de la France.* Migrations internes et externes en Europe Occidentale, Lille, 11 p.

LOCOH Thérèse, 1970 : La population des ménages agricoles : émigration et vieillissement. Résultats depuis 1962 et perspectives jusqu'en 1975. *Population,* 25, 497-516.

LOCOH Thérèse, 1971 : Migration de la population agricole, taille de la famille et taille de la commune de départ. *Congrès international de la population,* Londres 1969, vol. IV, 2.787-2.795.

MAUCO Georges, 1932 : *Les étrangers en France. Leur rôle dans l'activité économique.* A. Colin, Paris, 602 p.

MENDRAS Henri, 1967 : *L'exode rural en France. Etat des travaux.* Paris, Faculté des Lettres et Sciences humaires, 134 p.

MERLIN Pierre, 1971 : *L'exode rural suivi de deux études sur les migrations.* PUF, Paris, Cahier n° 59, Travaux et Documents de l'INED, 1-228.

MOLS Roger, 1956 : *Introduction à la démographie historique des villes d'Europe.* Publications universitaires de Louvain, Tome premier : 335 p., Tome deuxième : 557 p., Tome troisième : 354 p.

MOLS Roger, 1963 : L'accroissement de la population de la France selon les régions et l'importance des agglomérations. *Population,* 18, 263-304.

MORMICHE Pierre, 1979 : Chômage et mobilité dans dans les régions. *Economie et statistique,* 107, 65-75.

NADOT Robert, 1971 : L'immigration étrangère depuis la guerre. *L'exode rural suivi de deux études sur les migrations,* PUF, Paris, Cahier n° 59, Travaux et Documents de l'INED, 287-350.

NOIN Daniel, 1973 : *Géographie démographique de la France,* PUF, Paris, 160 p.

OGDEN Philip, 1980 : Migration, marriage and the collapse of traditional peasant society in France. *The geographical impact of migration,* Paul White and Robert Woods Eds, Longman, 150-179.

PIATIER A., 1956 : Les attrations commerciales des villes, une nouvelle méthode de mesure. *Revue juridique et Economique du Sud-Ouest,* 4, 575-602.

PINCHEMEL Philippe, 1969 : Immigration et croissance urbaine. Congrès international de *la population,* Londres, 7 p.

PINCHEMEL Philippe, BALLEY Chantal, PUMAIN Denise, ROBIC Marie-Claude, 1972 : Croissance urbaine et apports migratoires. *L'analyse interdisciplinaire de la croissance urbaine,* Editions du CNRS, 23-65.

PIOLLE Xavier, 1975 : L'analyse de la mobilité résidentielle des ménages. *Migrations internes;* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 189-196.

PITIE Jean, 1971 : *Exode rural et migrations intérieures en France : l'exemple de la Vienne et de Poitou-Charente,* Norois, Poitiers, 751 p.

POURCHER Guy, 1964 : *Le peuplement de Paris.* PUF, Paris, Cahier n° 43, Travaux et Documents de l'INED, 310 p.

POURCHER Guy, 1966 : Un essai d'analyse par cohorte de la mobilité géographique et professionnelle. *Population,* 21, 357-378.

POUSSOU Jean-Pierre, 1971 : Les mouvements migratoires en France et à partir de la France, de la fin du XVe siècle au début du XIXe siècle : approches pour une synthèse. *Annales de démographie historique* 1970, 11-78.

POUSSOU Jean-Pierre, 1975 : Réflexions sur l'apport démographique des études consacrées aux migrations anciennes. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 137-151.

POUSSOU Jean-Pierre, 1978 : *L'immigration bordelaise 1737-1791.* Thèse de doctorat d'Etat, 836 p.

PUIG Jean-Pierre, 1980 : *Modélisation des mouvements migratoires interrégionaux français.* 12e congrès général de l'IARUS, Exeter, 19 p.

PUMAIN Denise, 1980 : *Contribution à l'étude de la croissance urbaine dans le système urbain français.* Thèse de doctorat d'Etat, 492 p.

PUMAIN Denise, SAINTJULIEN Thérèse, 1979 : Les transformations récentes du système urbain français. *L'espace géographique,* 3, 203-211.

ROCHEFORT Renée, 1975 : Séquences migratoires et comportement des migrants, travailleurs étrangers et migrations intérieures en France. *Migrations intérieures,* Actes n° 933, Editions du CNRS, Paris, 359-364.

SCHIRAY Michel, ELIE Pierre, 1970 : Les migrations entre régions et au niveau catégorie de communes, de 1954 à 1962. *Les collections de l'INSEE,* série D, n° 4, 3-56.

SIMON Gildas, 1979 : *L'espace des travailleurs tunisiens en France. Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international.* G. Simon Ed., Poitiers, 426 p.

SUTTER Jean, 1958 : Evolution de la distance séparant le domicile des futurs époux. *Population,* 13, 227-258.

SUTTER Jean et MAU-THANH Luu, 1962 : Contribution à l'étude de la répartition des distances séparant le domicile des époux dans un département français. Influence de la consanguinité. *Les déplacements humains,* Entretiens de Monaco, Hachette, 123-137.

TAPINOS Georges, 1975 : *L'immigration étrangère en France.* PUF, Paris, Cahier n° 71, Travaux et Documents de l'INED, 151 p.

THUMERELLE Pierre-Jean, 1980 : *Désorganisation de l'espace et exode urbain : l'exemple du Nord-Pas-de-Calais.* Migrations internes et externes en Europe occidentale, Lille, 15 p.

TILLY Charles, 1978 : Migration in modern european history. *Human migration,* W. Mc Neill et R. Adams ed., Indiana University press, Bloomington & London, 48-72.

TUGAULT Yves, 1970 : Méhode d'analyse d'un tableau « origine-destination » de migration. *Population,* 25, 59-68.

TUGAULT Yves, 1970 : La mobilité géographique en France depuis un siècle, une étude par générations. *Population,* 25, 1.019-1.036.

TUGAULT Yves, 1971 : L'immigration étrangère en France : une nouvelle méthode de mesure. *Population,* 26, 691-705.

TUGAULT Yves, 1973 : *La mesure de la mobilité. Cinq études sur les migrations internes.* PUF, Paris, Cahiers n° 67, Travaux et Documents de l'INED 226 p.

TUGAULT Yves, 1975 : *Fécondité et urbanisation.* PUF, Paris, Cahier n° 74, Travaux et Documents de l'INED, 137 p.

WEBER Eugen, 1977 : *Peasants into frenchmen.* Chatto & Windus, London, 615 p.

ZELINSKY Wilbur, 1971 : The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review,* 61, 219-249.

ZELINSKY Wilbur, 1979 : The demographic transition : changing patterns of migration. *Conférence sur la science au service de la vie,* Vienne, Institut de la Vie et UIESP, 165-189.