

Adrien Remund

Des toupies et des enracinés. Mobilité intra-urbaine des immigrés dans la Genève du XIXe siècle.

Twirlers and stayers. Intra-urban mobility of immigrants in nineteenth-century Geneva.

The study of historical migration too often stops at the gates of the cities, although migrants spent much more of their time in town than on the road. The residential mobility of migrants within the city walls can inform us on their economic instability as professional and residential mobility are closely interwoven. This study on mid-nineteenth-century Geneva first demonstrates that the short-term migrants were not the most vulnerable ones, as shown by their relatively low mobility. Moreover, it highlights the importance of socioeconomic factors in the pace of residential mobility. Belonging to a strongly organized migration network, either through a brotherhood such as the construction workers of Savoy, or through the local religious community such as the French migrants, sheltered migrants from the urban turmoil and helped them either set roots or use the town to their advantage. Outside the network's protection, on the contrary, most of the other migrants suffered a perpetual instability, spinning around the city for their everyday survival.

Introduction

Malgré l'idée encore très répandue selon laquelle « les gens d'aujourd'hui seraient plus mobiles que dans le passé »¹, les études récentes montrent que « la tendance générale va dans une direction contraire »². Si cette constatation a été confirmée à de nombreuses reprises à l'échelle des migrations régionales³ et même de certaines parties entières du continent européen⁴, la question de sa validité à l'échelle des villes a reçu, elle, une attention bien plus discrète. Cette contribution ambitionne donc d'améliorer notre connaissance de la manière dont nos ancêtres vivaient l'urbain, souvent en le subissant, mais parfois également en l'exploitant à leur avantage.

Jusqu'aux années 1980, l'opinion majoritaire en histoire des migrations était qu'au cours des derniers siècles les sociétés occidentales étaient passées d'une « condition relativement sessile de mobilité physique et sociale sévèrement limitée à des taux bien plus élevée de tels mouvements »⁵. Cette vision était confortée par la domination de la théorie classique de la transition démographique qui considérait l'augmentation de la mobilité des jeunes adultes comme un facteur déclenchant de la baisse de la fécondité européenne⁶. Elle se concevait en outre dans le paradigme de la modernisation et liait développement et mobilité, comme un binôme indispensable à l'évolution d'une société

¹ Karl Schwarz, cité dans Jean-Luc Pinol, *Histoire de l'Europe urbaine*, 2 vols., Paris, 2003, p.97.

² Pinol (note 1), p.97.

³ Klaus J. Bade, *Migration in European history*, The making of Europe, Malden, Blackwell Publishing, 2003. Leslie Page Moch, *Moving Europeans: Migration in Western Europe since 1650*, Interdisciplinary Studies in History, Bloomington, Indiana University Press, 1992.

⁴ Jan Lucassen, *Migrant labour in Europe, 1600-1900 : the drift to the North Sea*, London, Croom Helm, 1987. Jan Lucassen et Leo Lucassen, "The mobility transition revisited, 1500-1900: what the case of Europe can offer to global history", in: *Journal of Global History* 4, no.3, 2009, pp.347-377.

⁵ Wilbur Zelinsky, "The Hypothesis of the Mobility Transition", in: *Geographical Review* 61, no.2, 1971, pp.219-249, p.222.

⁶ Frank W. Notestein, "Economic problems of population change", paper presented at the Conference of Agricultural Economists, New York, 1953, pp.13-31.

« traditionnelle » vers une société « moderne » et, implicitement, occidentale et capitaliste⁷. Ce modèle dominant n'a pourtant jamais reçu de soutien empirique.

Au contraire, depuis la fin des années 1970, les indices se sont accumulés tendant à démontrer que les populations du passé étaient tout autant mobiles, si ce n'est plus, que celles d'aujourd'hui. La première pierre de cet édifice fut apportée par la redécouverte du « life cycle service », cette période du parcours de vie des jeunes adultes marquée par des changements successifs d'emploi et de lieu de travail⁸. Suivant la région d'Europe et l'époque, jusqu'à 50% des jeunes gens entre 15 et 25 ans connaissaient un épisode de vie urbaine en tant que domestique, pour les femmes, ou de manœuvre, pour les hommes⁹. Mais le coup le plus rude qui fut porté à la théorie de la transition de la mobilité vint de la reconstitution de séries temporelles du taux de migration en Allemagne, des années 1830 à la fin du XXe siècle. Grâce à elles, on sait non-seulement que les migrations ne sont pas aujourd'hui à leur maximum (atteint en Allemagne à la veille de la Première Guerre), mais également que les hommes du passé n'ont pas attendu la Révolution Industrielle pour se déplacer parfois en masse et sur des distances de plusieurs centaines de kilomètres¹⁰.

Ainsi, l'importance de la mobilité des sociétés préindustrielles a progressivement fait son chemin au sein de la communauté des historiens, bien que les voix les plus critiques envers la théorie classique aient aujourd'hui quelque peu modéré leur discours¹¹. La question n'est donc pas définitivement tranchée et dépend finalement passablement de l'échelle temporelle et géographique retenue. S'il est certain que la multiplication des déplacements les plus brefs et les plus lointains, à l'image des voyages d'affaire ou de loisirs, sont une marque de notre époque, les migrations saisonnières ou en chaîne étaient probablement plus intenses pendant l'Ancien Régime. En effet, la caractéristique principale des migrations historiques était sans conteste leur caractère temporaire¹² mais qui impliquait cependant un changement de résidence et, dans la plupart des cas, une autorisation de séjour plus ou moins longue. Les gens du passé parcouraient moins de distance, mais lorsqu'ils se déplaçaient les implications allaient bien au-delà d'un simple voyage. Ils s'installaient pour quelques mois, parfois quelques années, bien souvent en ville, dans des lieux qui présentaient à la fois des opportunités et des obstacles nouveaux.

Les questions des migrations *à travers* et *au sein* des communautés d'accueil sont malheureusement souvent traitées distinctement. Pourtant, pour un migrant, l'arrivée en ville ne signifiait pas la fin du chemin. Au contraire, après être sortis des grandes voies de transhumance, des systèmes migratoires dominants, les immigrés entraient dans un réseau de sentiers beaucoup plus sinueux qui les menaient à l'intérieur du tissu urbain, révélant les enjeux économiques et sociaux de leur séjour. Rapprocher la focale, étudier la mobilité résidentielle, c'est donc toucher au quotidien des immigrés, à leurs stratégies de survie dans la ville.

⁷ Pour une lecture critique de l'historiographie, voir Steve Hochstadt, *Mobility and Modernity: Migration in Germany, 1820-1989*, Ann Arbor, 1999, pp.19-35.

⁸ Peter Laslett, *Family life and illicite love in earlier generations*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977.

⁹ John Hajnal, "Two Kinds of Preindustrial Household Formation System", in: *Population and Development Review* 8, no.3, 1982, pp.449-494.

¹⁰ Hochstadt (note 7).

Lucassen (note 3).

¹¹ Lucassen et Lucassen (note 4).

¹² Hochstadt (note 7), p.89.

Pour comprendre les implications de la mobilité intra-urbaine il est nécessaire de se remémorer les caractéristiques principales de la ville d'Ancien Régime, une « ville de la marche ». Avant l'introduction des transports publics, tout déplacement se fait à pied, voire en cheval pour les mieux lotis. Les habitants sont donc particulièrement attentifs à la proximité de leur logement avec leur lieu de travail ; « le choix n'est pas dicté par les avantages intrinsèques du logement, mais plutôt par sa localisation en fonction de l'emploi du moment (...) »¹³. En outre, le logement est bien souvent fourni par la place de travail. Beaucoup d'artisans et de commerçants logent directement au-dessus de leur échoppe et fournissent le gîte à leurs apprentis. Les domestiques ont leur chambre dans les combles des grandes maisons bourgeoises. Les ouvriers se regroupent dans des pensions tenues par leur maître d'œuvre.

Dans ces conditions, le changement d'emploi entraîne souvent la perte du logement qui lui est associé ou la nécessité de trouver un nouveau logement plus proche du nouveau travail. Conséquemment, une part importante des déménagements s'explique par un changement d'emploi. Etudier la mobilité intra-urbaine revient donc dans une certaine mesure à étudier la précarité de l'emploi urbain, à suivre pas à pas cette « population travailleuse, masse de vagabonds permanents, traînant leurs pas bon gré mal gré d'un endroit à un autre, d'un emploi à un autre (...) »¹⁴.

L'analyse aura pour cadre la Genève du XIXe siècle, qui représente un cas symptomatique de cité d'importance régionale née pendant l'ancien régime qui balance longtemps entre tradition et modernité avant de se lancer de plein pied dans le défi industriel. Pionnière dans certains domaines, elle reste pourtant longtemps fermée aux mutations en cours dans le reste de l'Europe.

Ce rôle de précurseur, Genève l'a joué non seulement sur le plan économique par le développement de certains secteurs de production préindustrielle telles les indiennes ou l'horlogerie (qu'on connaît alors mieux sous le nom de Fabrique), mais également sur le plan démographique, de par son statut de pionnière dans le contrôle de la fécondité. Au XVIIe siècle, les familles patriciennes ont été les premières, peut-être au monde, à diminuer volontairement leur fécondité maritale¹⁵. Ce comportement innovateur s'est peu à peu diffusé à l'ensemble de la population, si bien qu'au seuil du XIXe siècle, les femmes genevoises ne mettent au monde en moyenne que trois enfants au cours de leur vie¹⁶. Le seuil de renouvellement de deux enfants par femme est atteint en 1843, soit presque un siècle avant l'ensemble de la Suisse¹⁷. Cette faiblesse de la fécondité engendre une stagnation du solde naturel dans la première moitié du XIXe siècle, qui va rapidement mettre sous pression les institutions identitaires de la ville de Calvin.

En effet, en raison de son rattachement précoce à l'Eglise réformée, Genève s'est vue isolée de son *hinterland* naturel, la Savoie du Nord et le Pays de Gex. Méfiante, à juste titre, envers les puissances catholiques qui l'entourent, la Rome protestante étouffe néanmoins dans ce corset artificiel au

¹³ Pinol (note 1), p.101.

¹⁴ Gustav Schmoller, cité dans James Harvey Jackson, *Migration and urbanization in the Ruhr Valley, 1821-1914*, Atlantic Highlands, Humanities Press, 1997, p.2.

¹⁵ Louis Henry et Alfred Sauvy, *Anciennes familles genevoises. Etude démographique : XVIe-XXe siècle*, Institut national d'Etudes démographiques. Travaux et documents., Paris, 1956.

¹⁶ Alfred Perrenoud, *La Population de Genève du seizième au début du dix-neuvième siècle: étude démographique*, Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire et d'archéologie de Genève, Genève, 1979.

¹⁷ Reto Schumacher, *Structures et comportements en transition: La reproduction démographique à Genève au 19e siècle*, Population, Famille et société, Bern, 2010.

moment où la croissance économique reprend après le Blocus Continental. Son modèle économique proto-industriel, gros consommateur de main d'œuvre, ainsi que la demande en domestiques des familles bourgeoises forcent les autorités à ouvrir les portes de la cité à des migrants économiques majoritairement catholiques. Jusqu'alors, la seule immigration acceptée était celle des protestants français ou lombards venus chercher refuge en terre réformée. Mais dès 1815, le rattachement des nouvelles communes catholiques ainsi que l'ouverture à la main d'œuvre locale marquent le début d'une cohabitation houleuse entre une confession dominante, légitimée par plusieurs siècles d'histoire et soutenue par les élites, et une confession minoritaire mais en rapide expansion et associée aux étrangers, aux Savoyards particulièrement, qui sont accusés de tous les maux¹⁸.

La bouffée d'oxygène que représente cette immigration pour l'économie genevoise a pourtant des effets secondaires néfastes sur le tissu urbain. Depuis la Réforme la ville prise en étau par des fortifications monumentales qui n'ont quasiment pas été retouchées en trois siècles. Entre temps, la population a doublé, passant d'une quinzaine de milliers d'habitants du temps de Calvin à environ 30'000 habitants dans les années 1830¹⁹. Genève « étouffe dans ses murs »²⁰. L'entassement humain atteint des sommets inégalés avec trois fois plus d'habitants au kilomètre carré qu'à Paris, deux fois plus d'habitants par maison qu'à Bâle et deux tiers de maisons comptant plus de personnes que de lits²¹. Ce marché du logement extrêmement tendu complique encore la cohabitation avec les nouveaux arrivants, ce qui génère une réponse politique parfois très agressive envers les étrangers.

C'est dans ce contexte qu'Alphonse de Candolle, membre du Conseil représentatif de 1834 à 1841²² et descendant d'une prestigieuse famille patricienne habituellement connu pour ses publications dans le domaine de la botanique, écrit une « Lettre ouverte sur la question des étrangers qui séjournent ou qui s'établissent sur le canton de Genève »²³. Bien des aspects de ce pamphlet se retrouvent dans celui écrit quarante ans plus tard par le directeur de la police de Genève John Cuénoud, qui se propose de « purger le pays de cette foule de parasites qui pressurent nos concitoyens et nos sociétés de bienfaisance »²⁴. Les deux hommes tiennent le même discours accusateur envers les étrangers, qu'ils classent notamment selon leur « proportion de crimes et de délits » ou leur risque de « tomber à la charge des établissements publics de charité »²⁵. Dans des termes secs, de Candolle déplore que « nous nous recrutons trop vite d'une population étrangère qui ne nous convient pas dans toutes ses parties, qui ne s'amalgame pas assez avec les nationaux, qui

¹⁸ Irène Herrmann, *Genève entre République et Canton : les vicissitudes d'une intégration nationale (1814-1846)*, Genève & Québec, Editions Passé présent & Presses de l'Université Laval, 2003.

Michel Oris et Olivier Perroux, "La minorité catholique dans la Rome protestante : contribution à l'histoire démographique de Genève dans la première moitié du XIXe siècle", in : Jean-Pierre Poussou, Isabelle Robin-Romero, et Pierre Chaunu, (éd.), *Histoire des familles, de la démographie et des comportements: En hommage à Jean-Pierre Bardet.*, Paris, 2007.

¹⁹ Paul Bairoch et Jean-Paul Bovée, *Annuaire statistique rétrospectif de Genève*, Département d'Histoire Economique, Genève, 1986.

²⁰ Perrenoud (note 16), p.47.

²¹ Ruth Wehrly, *Logement et salubrité à Genève selon le recensement de 1831*, Mémoire de license en histoire économique et sociale, Université de Genève, 1974.

²² Luc Lienhard, "Alphonse de Candolle", in *Dictionnaire Historique de la Suisse*, 2003.

²³ Alphonse de Candolle, *Lettre à un de MM. les Conseillers d'Etat sur la question des étrangers qui séjournent ou qui s'établissent dans le canton de Genève*, Genève, 1837.

²⁴ John Cuénoud, *La population flottante et les classes dangereuses à Genève (nos dangers intérieurs)*, Genève, 1879, p.21.

²⁵ de Candolle (note 23), p.9.

nous jette dans une augmentation de délits et de paupérisme »²⁶. Selon lui, les Savoyards qui « appartiennent à cette classe d'ouvriers de campagne ou maçons qui affluent en été »²⁷ sont surreprésentés dans les détenus de la prison et « les ouvriers allemands sont enclins à l'ivrognerie et se livrent souvent à des rixes ou des désordres »²⁸.

On le voit, le regard des contemporains tend à associer les saisonniers (qui ont également la « fâcheuse » tendance d'être catholiques) qui ne restent que peu de temps dans les murs de la ville, avec une précarité socioéconomique supérieure. Ils rejoignent en cela les observateurs de l'époque qui soutiennent que « les ménages seraient d'autant plus mobiles dans le logement qu'ils sont de passage dans la ville. La manifestation de l'échec de l'intégration urbaine se manifesterait par le départ de la ville qui viendrait sanctionner une trajectoire brève et erratique dans la cité »²⁹. En poussant ce raisonnement et en le liant avec les observations précédentes sur la nature de la mobilité intra-urbaine, les « oiseaux de passage » seraient sujets à une plus grande vulnérabilité économique et professionnelle qui serait révélée par une mobilité géographique accrue. En d'autres termes, ceux qui restent le moins longtemps en ville sont également ceux qui déménagent le plus souvent. Cela reflète une vision anémique du monde urbain dans laquelle les nouveaux-venus sont exploités, ballotés dans la ville, telles des toupies.

Pourtant, certaines études récentes sur d'autres villes ont montré que « les individus qui séjournent longtemps dans la même ville sont aussi ceux qui ont la mobilité intra-urbaine la plus forte »³⁰. Elles font ressortir une autre vision de la relation entre la ville et le migrant dans laquelle ce dernier serait également utilisateur de la ville. Conscient de son potentiel, il saurait exploiter les opportunités du monde urbain, quitte à n'y faire qu'un court séjour mais soigneusement préparé.

La question à laquelle nous tenterons de répondre ici sera donc de déterminer, dans le cas d'une ville vivant le dernier souffle de l'Ancien Régime comme l'est Genève pendant les années 1840, si la mobilité résidentielle, et par extension l'instabilité économique, touche davantage les immigrants qui ne font qu'un bref passage dans la ville. Si nous devons répondre par la négative, serait-il alors correct d'affirmer l'opposé, c'est-à-dire que le prolongement du séjour ne fait qu'empirer les conditions de vie des migrants ? Dans les deux cas, il faudra envisager d'autres mécanismes par lesquels la société urbaine génère d'une part ses toupies, et d'autre part ses enracinés.

Sources et méthode

L'histoire des migrations souffre d'une carence structurelle en sources exploitables. Souvent, le chercheur doit se contenter des relevés ponctuels que sont par exemple les recensements. Ces sources sont malheureusement génératrices de biais, notamment parce qu'elles empêchent l'analyse des parcours des migrants à travers et au sein de la ville. En effet, comment distinguer les comportements des migrants dans la ville, particulièrement en terme de temps qu'ils y passent ou de mobilité interne, sans une base de données qui les suive du jour de leur entrée à celui de leur départ ?

²⁶ de Candolle (note 23), p.5.

²⁷ de Candolle (note 23), p.12.

²⁸ de Candolle (note 23), p.13.

²⁹ Jean-Luc Pinol, "La mobilité dans la ville, révélateur des sociétés urbaines", in *Annales de démographie historique*, no.1, 1999, p.12.

³⁰ Pinol (note 29), p.12.

Ce type de sources est toutefois plus rare et se présente généralement sous la forme de registres de population. Or, ces registres n'ont été introduits qu'au milieu du XIXe siècle et dans un nombre limités de lieux : essentiellement en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Rares sont les documents qui nous permettent de tracer la mobilité des immigrés dans un contexte préindustriel. A Genève, l'historien a la chance de pouvoir compter sur les registres de permis de séjour, qui fournissent une alternative intéressante aux registres de population.

Les permis de séjour forment une série continue à Genève depuis la Restauration³¹. Ils étaient accordés sur présentation de certificats d'origine et de bonne conduite et d'une preuve de source de revenus. Ces permis n'étaient valables que pour une durée de trois mois. Ils permettaient aux autorités de garder un contrôle permanent sur les étrangers et les confédérés présents en ville, qui étaient identifiés par leur nom, origine, état civil, conjoints et enfants accompagnants, profession, adresses successivement occupées, et même parfois leur destination après Genève. La couverture et la fiabilité des permis de séjour sont garanties par les lourdes amendes infligées aux étrangers qui auraient négligé de s'annoncer ainsi qu'à ceux qui les auraient hébergés³². Trois limitations sont cependant à déplorer.

Premièrement, les domestiques sont exemptées de permis de séjour jusqu'en 1837 pour les hommes et les personnes mariées, et jusqu'en 1844 pour les autres. Toute analyse portant sur une période antérieure, comme c'est le cas ici, doit donc faire abstraction de cette catégorie importante d'immigrés. Deuxièmement, les dates de départ ne sont pas entièrement fiables car passablement de migrants ne récupèrent pas leurs papiers avant de partir. Une solution de remplacement consiste à compter le nombre de renouvellements de permis accordés et de tripler ce nombre pour obtenir une approximation maximale du temps passé en ville. Troisièmement, on ne connaît que le nombre total et l'adresse des logements visités au cours du séjour à Genève, et non les dates des déménagements. Par conséquent, on ne peut calculer que le risque cumulé (ou moyen) de déménager entre l'arrivée et le départ de la ville, sans qu'il soit possible de connaître la répartition de ces déménagements dans ce laps de temps.

L'échantillon construit inclut tous les individus ayant obtenu un permis entre les deux derniers recensements cantonaux de mars 1837 et janvier 1843. Cette manière de procéder permet de compléter notre connaissance du contexte de ces migrations par les enseignements fournis par les recensements, abondamment analysés ailleurs³³. Pendant ces six années, près de 15'000 personnes ont obtenu un permis de séjour. Afin de diminuer la tâche de dépouillement, il a été procédé à un échantillonnage alphabétique des personnes dont le nom de famille commence par la lettre « B »³⁴, qui sont 1903 soit 13% du total des arrivants.

1. Temps de séjour et nombre de déménagements

³¹ Schumacher (note 17), pp.350-360.

³² Schumacher (note 17), p.353.

³³ Par exemple, Oris et Perroux (note 18), Schumacher (note 17) ou Grazyna de Montmollin, *Au cœur du social. Le mariage dans le canton de Genève, 1800-1880.*, Thèse de doctorat en histoire économique et sociale, Université de Genève, 2013.

³⁴ Ce critère est reconnu comme non-biaisé en francophonie, voir Jacques Dupâquier, *Pour la démographie historique*, Paris, Presses universitaires de France, 1984.

Ce qui frappe d'emblée lorsque l'on se penche sur les données est l'importance du rythme de déménagements. Certes, le nombre moyen de domiciles visités n'est que de 1.6 et deux tiers des immigrés ne déclarent qu'une seule adresse, mais cela s'explique par la brièveté des séjours. En effet, plus de la moitié des immigrants reste moins d'une année en ville³⁵.

Le degré de mobilité se lit au travers de quelques cas extrêmes, parmi lesquels une certaine Marguerite B. détient la palme de l'instabilité urbaine. Cette trentenaire, originaire de Galmitz dans le canton de Fribourg, et exerçant le métier de tailleuse ne déclare pas moins de dix logements sur une période de seulement quinze mois. Elle déménage donc en moyenne toutes les six semaines et sans aucune logique géographique apparente. Arrivée dans la basse ville de la rive gauche, elle connaît ensuite plusieurs logements à Saint-Gervais, sur la rive droite, puis revient au bas de la colline Saint-Pierre, rive droite. On peut également citer les exemples de Louis François B., guillocheur (graveur) de 17 ans originaire du canton de Vaud, qui passe par sept logements en une année, ou de Caroline B., une domestique savoyarde de 21 ans qui connaît sept logements en deux ans.

Ces trois exemples sont peut-être hors du commun, mais reflètent une mobilité moyenne élevée. En effet, rapporté au temps passé en ville, le nombre moyen de déménagements s'élève à 0.2 par mois, soit 2.4 par année. Un tel degré de mobilité intra-urbaine paraît inconcevable relativement aux standards actuels. Il reflète pourtant les contraintes de la ville du XIXe siècle mises en évidence précédemment : absence d'alternative à la marche, dépendance envers le lieu de travail, forte pression démographique, domination des migrations temporaires. Au cours du XXe siècle, le développement des transports en commun et de l'automobile, la suburbanisation puis la périurbanisation et la stabilisation des familles en milieu urbain ont créé une forme nouvelle de mobilité journalière n'impliquant pas de changement de résidence, rendant obsolète ce type de mouvements rapides d'une rue à l'autre. Avant ces évolutions, dans le contexte de la Genève des années 1840, déménager une ou plusieurs fois par année est donc la norme.

La position des contemporains qui avancent que les oiseaux de passage sont ceux qui connaissent l'instabilité la plus grande au sein de la ville peut être questionnée de plusieurs manières suivant la définition adoptée du rythme de déménagement. Une première possibilité est de définir le taux moyen de déménagement par le nombre total de domiciles visités par rapport au temps passé en ville. Ce choix est cependant critiquable. En effet, il est discutable de comptabiliser la première adresse de la même manière que les suivants. L'obtention d'un premier logement étant une condition *sine qua non* à l'installation, le rythme de mobilité au sein de la ville n'est pas tant mesuré par le nombre total de domiciles déclarés, que par le nombre de déménagements. Dans ce cas, il conviendrait de calculer un taux de déménagement moyen égal au nombre de logements visités après le premier, divisé par le temps passé en ville. Si ce taux diminue avec la longueur du séjour, alors l'affirmation des contemporains sera confirmée.

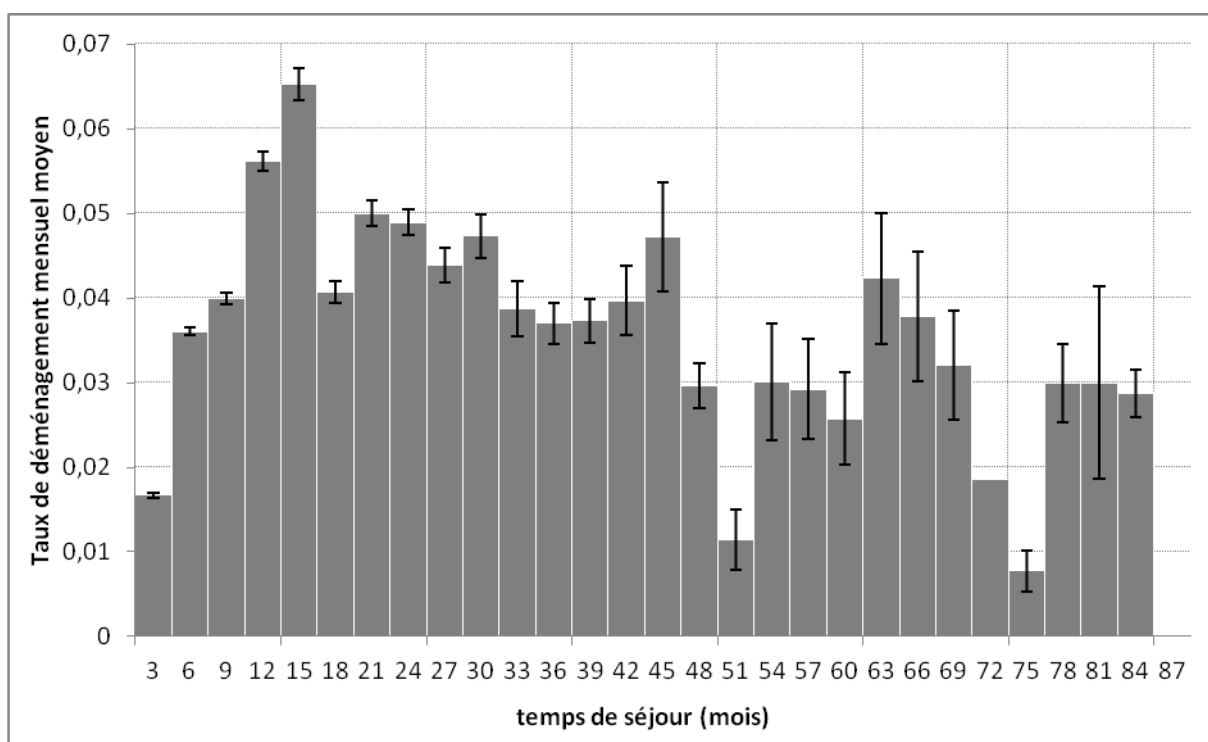
L'évolution du risque de déménagement, selon cette seconde définition (Figure 1), contredit de manière assez claire l'interprétation défendue par les contemporains et soutient celle des historiens actuels. Les immigrés qui ne restent que très peu de temps en ville sont également ceux qui connaissent le rythme de déménagement le plus faible, car « leur séjour est trop bref pour qu'ils

³⁵ Adrien Remund, "Rester ou repartir ? Une analyse des usages de la ville par les migrants dans la Genève des années 1837-1843", in: *Annales de Démographie Historique*, no.2, 2012.

aient le temps matériel de déménager »³⁶. Le taux de déménagement augmente progressivement jusqu'à une année de séjour, puis se stabilise jusqu'à environ quatre ans de séjour, limite après laquelle toute interprétation devient difficile en raison de la faible taille des échantillons. Rappelons ici qu'il ne s'agit ici que d'un taux moyen de déménagement couvrant toute la durée du séjour à Genève. Il n'est pas possible de connaître l'évolution du taux de déménagement au cours du séjour. Autrement dit, les durées de séjour font référence à des groupes d'individus distincts.

Quoi qu'il en soit, on note non-seulement que les individus qui restent très peu de temps ne sont pas plus mobiles, mais qu'au-delà le rythme de mobilité évolue peu en fonction du temps passé en ville. Entre six mois et quatre ans de présence à Genève, la probabilité mensuelle de changer de logement reste stable aux alentours de 4%. D'une certaine manière, on rejoint donc l'interprétation de Pinol selon laquelle les personnes qui sont en ville depuis le plus longtemps sont également celles qui ont connu le plus de logements. Mais ce nombre important de logements visités n'est atteint que parce que ces individus sont exposés pendant une durée de séjour plus longue à un rythme de mobilité identique.

Figure 1: Risque moyen de déménagement en fonction du temps de séjour (intervalles de confiance à 95%)



L'instabilité résidentielle, allant de pair avec une instabilité professionnelle, ne sont donc pas réservées à la population flottante ; elles peuvent perdurer parfois longtemps. Est-ce à dire que tous les immigrés sont égaux devant l'instabilité urbaine ? Une réflexion plus approfondie révèle rapidement que l'opposition entre les deux positions mises à l'épreuve jusqu'ici ne représente qu'une fraction du problème. D'autres facteurs qui n'apparaissent pas directement aux observateurs de l'époque, car de nature plus sociologique ou économique, sont susceptibles d'influencer le rythme de mobilité au sein de la ville.

³⁶ Pinol (note 29), p.13.

2. Profil socioéconomique et fréquence de déménagement

Une analyse plus profonde des facteurs agissant sur le rythme de mobilité au sein de la ville nécessite d'adopter une approche multivariée. Cette démarche vise à étudier l'effet net d'un certain nombre de caractéristiques socioéconomiques des individus sur le rythme de leur mobilité intra-urbaine. La variable expliquée, la fréquence de déménagement, est elle-même le résultat d'une division entre le nombre de déménagements et la période de temps pendant laquelle ces déménagements se sont produits.

Le nombre de déménagements est généré par un processus de comptage, dit processus de Poisson, consistant à compter le nombre d'événements ayant lieu pendant un certain temps. Ce type de variable peut être modélisé par une régression linéaire généralisée en régressant les facteurs explicatifs (variables individuelles) sur le logarithme de la variable en question³⁷. L'application d'un modèle de Poisson nécessite que la moyenne et la variance de la variable observée soient proches. Or, ce n'est visiblement pas le cas ici, puisque le nombre moyen de déménagements est de 0.57 et que la variance s'élève à 1.1. Ce phénomène de surdispersion, c'est-à-dire d'une variance élevée, s'explique en grande partie par le fait que près de deux tiers des individus n'ont connu aucun déménagement. La solution à ce biais de surdispersion consiste à utiliser une loi binomiale négative, qui a la propriété de relâcher l'hypothèse d'égalité entre la moyenne et la variance. Enfin, le temps passé en ville par chaque individu est pris en compte dans le modèle sous la forme d'un *offset* qui permet d'étudier ainsi le taux de déménagement et non leur nombre absolu.

Tableau 1: Caractéristiques des immigrants

Secteur d'activité	
Inconnu	10.2%
Inactifs	2.6%
"petit" commerce	32.7%
Services	9.4%
Bâtiment	23.8%
Fabrique	16.7%
Domesticité	4.2%
professions libérales	0.5%
État civil	
Inconnu	0.6%
Célibataire	93.2%
Marié	5.7%
Veuf	0.4%
Région d'origine	
Inconnu	4.1%
Vaud & Neuchâtel	15.0%
Suisse-Alémanique & Allemagne	28.5%
Savoie & Gex	31.6%
France	11.6%

³⁷ Cette méthode est également connue sous le nom de modèle log-linéaire.

reste CH & monde	9.4%
Sexe	
Homme	89.7%
Femme	10.4%
Age	
Moyenne	26.5
écart-type	9.5
< 30 ans	73.3%

Au nombre des variables individuelles susceptibles d'influer le rythme de la mobilité intra-urbaine on compte l'âge, le sexe, la région d'origine, l'état civil et le secteur d'activité (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

L'âge, défini à l'arrivée à Genève, est la seule variable numérique continue. Comme attendu, les immigrés sont jeunes. Ils ont en moyenne

26,5 ans et les trois quarts ont moins de 30 ans à leur arrivée. Combinée à une majorité écrasante de migrants célibataires, cette jeunesse tend à montrer que Genève se trouve au sein de réseaux migratoires traditionnels, dominés par le *life cycle service*. Même si les hommes sont très largement surreprésentés dans cet échantillon, il ne faut pas en déduire que le *life cycle service* est un phénomène uniquement masculin à Genève. Ceci est plus vraisemblablement la conséquence des régulations sur les permis de séjour qui, comme expliqué auparavant, libèrent les femmes domestiques célibataires de l'obligation de se déclarer jusqu'en 1844.

Quant aux deux dernières caractéristiques, elles sont de type catégoriel, ce qui force à réaliser des regroupements subtils. La typologie des secteurs d'activité est inspirée de celle utilisée dans d'autres études sur Genève³⁸. Elle est adaptée à une économie protoindustrielle dans laquelle les petits commerçants comme les artisans ou les pourvoyeurs de services (courriers, lingères, etc.) et les travailleurs du bâtiment côtoient les ouvriers spécialisés de la Fabrique. Cette activité proprement genevoise, qui occupe jusqu'à 20% de la population active en 1843, regroupe les horlogers, les joailliers, les orfèvres et les émailleurs et forme « un type achevé d'industrie dispersée »³⁹. La Fabrique est un groupe fermé qui recrute majoritairement des Genevois, parfois des Confédérés, mais très rarement des étrangers⁴⁰. Elle se distingue comme un groupe particulièrement prestigieux d'artisans que certains qualifient même « d'aristocratie ouvrière »⁴¹. La structure socioprofessionnelle est chapeautée par une élite bourgeoise qui se répartit entre les professions libérales (médecins, avocats, professeurs, pasteurs,...) et une part significative de rentiers qui sont souvent qualifiés d'inactifs.

La typologie des régions d'origine est basée à la fois sur l'éloignement d'avec Genève et sur un découpage linguistique, voire religieux. Parmi les régions les plus proches de la ville, deux groupes ont été distingués, les cantons de Vaud et de Neuchâtel d'une part, et la Savoie et le Pays de Gex de l'autre. Cette manière de faire permet de différencier le bassin romand protestant qui a toujours entretenu de bonnes relations avec Genève et dont les originaires sont habituellement les bienvenus dans la ville, des communautés montagnardes catholiques qui n'apparaissent réellement dans la ville qu'à partir de la Révolution Française et qui sont encore très mal vues par la Genève calviniste. Plus loin, on distinguera les Français, dont la présence s'inscrit dans la continuité des Refuges des XVIe et XVIIe siècles⁴², des immigrants de langue allemande qui viennent essentiellement pour des raisons économiques. Les ressortissants de la future Allemagne et les Alémaniques sont ici regroupés pour

³⁸ Voir, par exemple, Schumacher (note 17), pp.244-254.

³⁹ Antony Babel, *La Fabrique genevoise*, Neuchâtel & Paris, Attinger, 1938, p.14.

⁴⁰ Schumacher (note 17), p.247.

⁴¹ Babel (note 39), p.14.

⁴² Perrenoud (note 16).

plusieurs raisons qui dépassent leur langue commune. Premièrement, ils forment un groupe socioprofessionnel homogène dominé par l'artisanat, le petit commerce et, dans une moindre mesure, la Fabrique⁴³. Deuxièmement, ils sont confondus par les Genevois eux-mêmes. Partageant les foudres de l'opinion publique, qui entretient « une animosité haineuse réservée à tout germanophone »⁴⁴, ils ne sont distingués par le terme « alémanique » qu'à partir de 1838. Le dernier groupe est composé du reste des Confédérés ainsi que des autres origines, Italiens, Anglais, Polonais, qui ensemble ne forment que moins de 10% des permis de séjours.

Sur la base de ces variables à disposition, deux modèles ont été construits dans le but d'étudier l'impact des caractéristiques individuelles sur le rythme de déménagement. Chaque variable est divisée en plusieurs modalités, dont l'effet est comparé à une modalité de référence. Les résultats présentés dans le tableau 2 indiquent le risque relatif, c'est-à-dire le rapport entre le risque de déménagement subi par un individu possédant une certaine caractéristique, et celui subi par un individu appartenant à la catégorie de référence (indiquée en gras). Pour chaque variable, la catégorie de référence a été choisie comme celle dont l'effet stabilisateur était supposé le plus fort. Cet effet est considéré indépendamment des effets des autres variables, il s'agit donc d'un effet net toutes choses égales par ailleurs. De plus, le degré de significativité de cet effet est indiqué par la « p-valeur » qui indique la probabilité que l'effet ne soit dû qu'au hasard. Une p-valeur inférieure à 0.05 indique par exemple qu'il y a moins de 5% de chances que l'effet mesuré ait été généré par hasard.

⁴³ Adrien Remund, *Les chemins de la migration: analyse de la mobilité étrangère à Genève (1837-43)*, Mémoire de maîtrise en histoire économique et sociale, Université de Genève, 2009, p.136.

⁴⁴ Herrmann (note 18), p.216.

Tableau 2: Influence des caractéristiques socioéconomiques sur le rythme de déménagement

	<i>Modèle 1</i>		<i>Modèle 2</i>	
	<i>Risque relatif</i>	<i>p-valeur</i>	<i>Risque relatif</i>	<i>p-valeur</i>
Secteur d'activité				
inconnu	0.899	0.428	0.964	0.787
inactifs	0.796	0.359	0.882	0.612
"petit" commerce	1.231	0.045	1.224	0.049
services	0.792	0.101	0.820	0.158
bâtiment	0.544	0.000	0.562	0.000
Fabrique	1	-	1	-
domesticité	0.503	0.002	0.498	0.001
professions libérales	0.801	0.630	0.814	0.654
État civil				
inconnu	0.422	0.035	0.432	0.038
célibataire	1.067	0.634	1.080	0.565
marié	1	-	1	-
veuf	1.657	0.248	1.752	0.196
Région d'origine				
inconnu	0.652	0.046	0.686	0.076
Vaud & Neuchâtel	1	-	1	-
Suisse-Alémanique & Allemagne	1.121	0.296	1.090	0.430
Savoie & Gex	0.997	0.978	0.994	0.958
France	0.765	0.058	0.772	0.065
reste CH & monde	1.147	0.376	1.140	0.395
Sexe				
homme	1	-	1	-
femme	1.088	0.458	1.122	0.308
Age				
linéaire	0.999	0.796	0.992	0.097
< 20 ans	-		0.046	0.018
linéaire < 20 ans	-		1.171	0.031

Le premier modèle proposé inclut l'ensemble des variables décrites et estime leur influence sur le taux de déménagement (Tableau 2). L'âge n'y apparaît qu'au travers d'un effet linéaire qui n'est d'ailleurs pas significatif. Pour y remédier, d'autres formes fonctionnelles ont été testées jusqu'à aboutir au second modèle, qui inclut, lui, un effet de palier avant 20 ans. Cette spécification reflète essentiellement le fait que les individus les plus jeunes se comportent de manière différente du reste de la population, probablement parce qu'ils ne sont pas indépendants mais sont hébergés soit par leur famille soit par leur maître d'apprentissage. Jusqu'aux environs de 20 ans, le rythme de déménagement est bas mais augmente d'année en année. Au-delà, il se stabilise et diminue même légèrement avec l'âge. Cela s'explique peut-être par l'augmentation de l'expérience, qui permet aux individus les plus âgés d'arriver avec une meilleure maîtrise de leur métier et une capacité à s'intégrer plus vite dans le marché du travail.

Le sexe, quant à lui, n'influence que marginalement le risque de déménagement. L'effet est non-significatif, mais le manque de femmes dans l'échantillon en est sans doute la cause.

Par rapport aux personnes célibataires on attendrait une stabilité accrue des personnes mariées, non-seulement parce qu'elles ne peuvent se contenter de simples chambres à louer, mais également en raison de l'addition de la force de deux réseaux familiaux, supposés diminuer la précarité économique. C'est d'ailleurs cet effet stabilisateur qui s'exprime sur la durée de séjour⁴⁵. La direction de l'effet est certes conforme aux attentes, mais la significativité est trop faible pour qu'on puisse en conclure que les célibataires sont plus mobiles que les personnes mariées. Par contre, les personnes veuves sont nettement plus sujettes aux déménagements, ce qui dénote une précarité urbaine supérieure de ce groupe d'individus. On comprend cet effet aisément du moment que les veufs et veuves n'ont plus qu'un salaire sur lequel compter. De plus, les personnes arrivant en ville déjà veuves sont dans une position défavorable pour tisser un réseau social propre à les mettre à l'abri du tumulte urbain. En outre, en cas de remariage (qui n'apparaît pas dans nos sources), un déménagement semble probable.

Concernant la région d'origine, ce sont les immigrés vaudois et neuchâtelois qui ont été utilisés comme référence. En l'absence de Genevois dans la base de données, qui auraient permis de comparer la mobilité interne des étrangers avec celles des natifs, les Vaudois et Neuchâtelois proposent les caractéristiques les plus proches des Genevois. Leur capacité d'assimilation rapide permise par leur langue, leur nationalité et leur religion communes aux Genevois les font paraître comme les meilleurs candidats à une stabilisation rapide dans la ville. Or, les résultats montrent que les individus les plus stables, toutes choses égales par ailleurs, sont en fait les Français. Leur risque de déménagement est environ 20% inférieur à celui des Vaudois et Neuchâtelois, un effet relativement significatif (p -valeur de 0.058). Inversement, les germanophones connaissent un rythme de mobilité plus élevé d'environ 10%, sans toutefois que cet écart soit significatif. Enfin, l'origine savoyarde ou gessienne n'a aucune influence sur le rythme de déménagement, par rapport aux cantons de Vaud ou Neuchâtel. Ces résultats en partie contre-intuitifs mettent en lumière deux choses.

Premièrement, les migrants français forment un groupe à part du reste de l'immigration. Les recensements de 1837 et 1843 indiquent que deux tiers des résidents français sont catholiques et seulement un tiers protestants⁴⁶. Ces chiffres suggèrent d'une part que les motifs de migration à Genève ne sont plus uniquement religieux, mais d'autre part que cette motivation n'a pas encore disparu étant donné que la proportion de réformés n'atteint alors que quelques pourcents sur le territoire français. Ce glissement progressif des motivations religieuses vers des motivations économiques se poursuit tout au long du XIXe siècle, si bien que dans les années 1890 les Français représentent « une immigration aux motifs essentiellement économiques »⁴⁷. On pourrait attribuer en partie la plus grande stabilité des immigrés français dans la ville à la persistance de cette immigration religieuse. En effet, si l'on considère que cette dernière concerne des personnes voyageant avec un certain capital et des compétences professionnelles assez élevées, arrivant dans

⁴⁵ Remund (note 35).

⁴⁶ Remund (note 43), p.37.

⁴⁷ Yannick Gille, *Genève comme carrefour migratoire au tournant du XXe siècle : une analyse des registres des permis de séjour et d'établissement suisses et étrangers (1891-1892)*, Mémoire de maîtrise en histoire économique et sociale, Université de Genève, 2009, p.28.

un contexte favorable au tissage d'un réseau social fort avec leurs coreligionnaires, il est probable que leur processus d'intégration économique et de stabilisation en soit accéléré.

Deuxièmement, des deux régions d'origine subissant le plus de préjugés négatifs dans l'opinion public, seuls les germanophones semblent connaître une mobilité intra-urbaine légèrement supérieure (sans que l'effet soit significatif). Les Savoyards, eux, font mentir ceux qui les décrivent comme une population flottante et sujette à la précarité. Cette double constatation est encore renforcée lorsque l'on considère les effets d'interaction entre les secteurs d'activité et les origines. On sait notamment par les permis de séjour que 63% des Savoyards travaillent dans le bâtiment et que, réciproquement, 84% des travailleurs du bâtiment sont savoyards. Or, cette catégorie professionnelle est particulièrement stable en ville. On sait également que 57% des germanophones sont actifs dans le petit commerce, et que cette profession est composée à moitié de germanophones. Or, les petits commerçants sont plus mobiles que les autres professions. Les effets nets de la région d'origine se cumulent donc fortement avec ceux des secteurs d'activité.

L'effet de l'appartenance socioprofessionnelle est d'ailleurs important. Par rapport aux membres de la Fabrique, choisie pourtant comme catégorie de référence pour son ancrage particulièrement fort au cœur de la société urbaine genevoise, plusieurs groupes apparaissent encore plus stables. Parmi ceux-ci se trouvent de manière attendue les inactifs et les professions libérales, dont on ne peut que tirer des tendances en raison du très faible nombre de leurs représentants, ayant expérimenté respectivement seulement 23 et 7 déménagements. La présence des ouvriers du bâtiment dans les individus les moins mobiles est, elle, beaucoup plus surprenante. Avec un risque de déménagement inférieur de plus de 40% aux membres de la Fabrique, les maçons et autres tailleurs de pierre sont les plus stables de toutes les professions toutes choses égales par ailleurs. Au contraire, les membres du petit commerce expérimentent un rythme de déménagement plus élevé d'environ 20% à la Fabrique.

Ces résultats surprenants doivent être lus à la lumière des différentes stratégies adoptées par les migrants, les projets migratoires comme les appelle Rosental qui appelle à ce que les comportements migratoires soient compris « en termes de perspectives et des projets »⁴⁸. Les groupes professionnels forment, au XIXe siècle, de puissants moteurs de la fabrique sociale, le creuset des solidarités de groupe héritées des corporations médiévales. Plus l'identité des groupes professionnels est forte, plus le capital social à disposition de leurs membres est important. Or, chaque groupe professionnel possède des attentes différentes envers la ville, des projets migratoires qui envisagent l'installation alternativement comme un objectif, une éventualité ou une impossibilité. Dans la littérature sur les migrations, c'est souvent la première vision qui domine, oubliant que « le départ n'est pas forcément un échec, il s'inscrit dans une trajectoire personnelle qu'il faut étudier pour en comprendre les raisons »⁴⁹.

Sous cette perspective, on comprend que certains groupes soient mieux organisés que d'autres dans leur migration, une organisation qui peut entraîner la formation de chaînes de migration reposant sur « un ensemble de relations sociales dans lesquelles les personnes au lieu de destination

⁴⁸ Paul André Rosental, *Les sentiers invisibles, espaces, familles et migrations dans la France du 19ème siècle*, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 1999, p.79.

⁴⁹ Marie-Noël Hatt-Diener, *Strasbourg et Strasbourgeois à la croisée des chemins. Mobilités urbaines, 1810-1840*, Sciences de l'histoire, Strasbourg, 2004, p.158.

fournissent aide, information et encouragement aux nouveaux migrants »⁵⁰. Ce soutien offert aux membres de la communauté se retrouve par exemple dans l'organisation des trajets vers et au départ de la ville ou dans la concentration des lieux d'habitation en ville. Or, les maçons Savoyards, connus sous le nom de Frahans, présentent le degré d'organisation le plus élevé des groupes socioprofessionnels. Par le biais de la *Confrérie des Trois Couronnés* les ouvriers étaient recrutés dans les villages de la vallée du Giffre, circulaient ensemble jusqu'à Genève et remontaient de même à l'automne : « les départs avaient lieu en groupe, par bandes organisées (...) à Samoëns, de février à avril, avec retour d'octobre à décembre »⁵¹. Le maître-maçon menait son groupe, usant d'un patois particulier, le *Mourmé*, qui conférait aux Frahans une identité de groupe forte et leur permettait même de s'assurer un quasi-monopole de la construction à Genève.

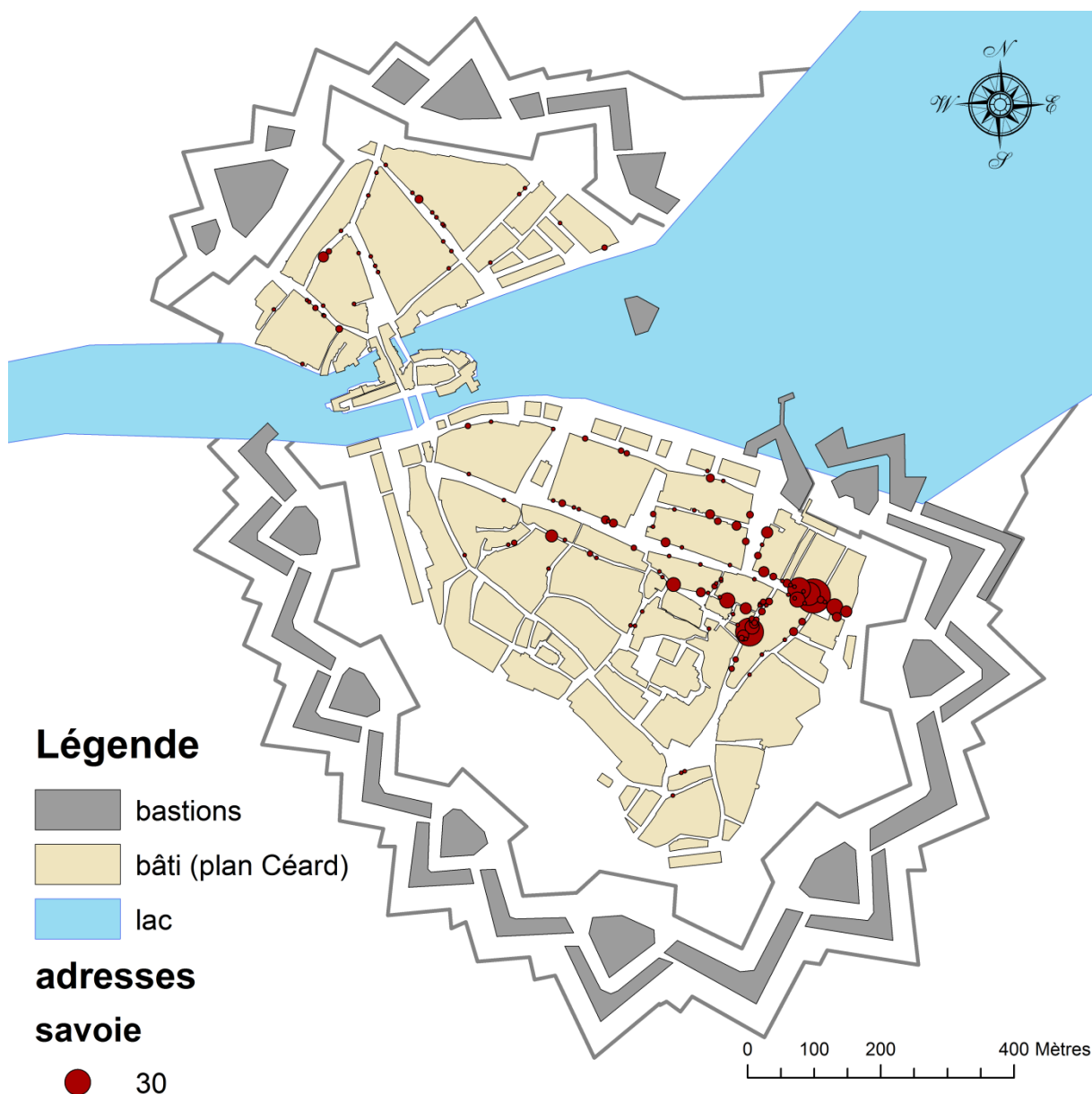
Dernier indice, la concentration résidentielle des Savoyards à Genève est très forte, contrairement à tous les autres groupes (Carte 1). Cette concentration s'explique par le fait que quelques maisons spécifiques, autours de la porte de Rive, hébergent la grande majorité des Savoyards. Les numéros 2,6,7 et 9 de la rue de Rive voient passer au total 145 immigrés dont 111 Savoyards pendant six ans⁵². Les numéros 238 et 239 de la rue de la Fontaine comptent également 46 Savoyards sur 48 immigrés et les 170 rue de la Madelaine (10 Savoyards sur 11 immigrés) et 158 rue du Purgatoire (12 Savoyards sur 16 immigrés) complètent un ensemble urbain compact dans lequel presque tous les Frahans se retrouvent. Même s'il n'est pas possible de l'affirmer absolument, il paraît plus que vraisemblable que ces maisons soient possédées ou du moins louées par la confrérie et fonctionnent sous la forme de pensions réservées presque exclusivement aux Frahans.

⁵⁰ Charles Tilly, "Migration in Modern European History", in: *CRSO Working Paper*, Ann Arbor, University of Michigan, 1976, p.8.

⁵¹ Paul Guichonnet, "L'émigration saisonnière en Faucigny pendant la première moitié du XIXe siècle (1783-1860)", in: *Revue de géographie alpine*, 1945, p.506.

⁵² Ce qui équivaut environ à 150 Savoyards par année si l'on applique la même proportion de l'échantillon des « B » à l'ensemble des immigrés.

Carte 1: Premières adresses déclarées, Savoyards



On comprend alors pourquoi les travailleurs du bâtiment sont si peu mobiles. Ils savent exactement ce qu'ils vont trouver en arrivant à Genève. Partant pour la belle saison, ils sont assurés de trouver un chantier et un gîte pendant le temps qu'ils restent en ville et n'ont donc aucune incertitude professionnelle. Ils utilisent la ville à leur avantage, faisant abstraction de l'environnement hostile dans lequel ils sont régulièrement l'objet d'une agression des Genevois en raison de leur religion.

Les germanophones, eux, circulent plus rapidement. Leur cohésion de groupe n'est pas aussi développée et ils ne se concentrent pas dans le tissu urbain. Actifs principalement dans l'artisanat et le petit commerce, ils vendent leur travail où ils le peuvent sans aucune assurance sur leur lendemain. Ils subissent donc une mobilité professionnelle et résidentielle très élevée en dehors des réseaux migratoires. Ils ressemblent en cela beaucoup aux immigrants allemands à Rotterdam qui, « comme les migrants organisés, sont conscients des possibilités que le marché du travail offre dans leur destination, mais au lieu d'une connaissance spécifique, ils s'appuient sur des informations

générales. (...) Ils migrent sur la base de l'idée qu'il y a toujours du travail à trouver dans une grande ville en croissance »⁵³. En conséquence, ces migrants-là sont les plus vulnérables aux caprices de la conjoncture, aux aléas de la demande qui les fait changer constamment de lieu de travail et de logement, au sein de la ville, mais également de ville en ville.

Conclusion

Etudier la mobilité intra-urbaine des immigrants revient à observer la rencontre d'un flot continu d'immigrés aux attentes et stratégies variées et d'une société urbaine plus ou moins hostile à ces nouveaux-venus. Dans une ville qui hésite encore à s'engager dans le nouvel élan industriel et peine à s'ouvrir à une population par trop différente de son identité traditionnelle, les immigrants tentent d'appliquer leurs projets migratoires du mieux qu'ils le peuvent. Illustration parfaite du concept *d'agency within structure*⁵⁴, ce processus de mise à profit des opportunités individuelles dans le domaine des possibles offert par le monde urbain est une histoire à la fois des immigrants et des sociétés qu'ils traversent.

S'éloignant de la vision anomiste selon laquelle les migrants, fuyant une campagne pauvre, partiraient seuls affronter le monde urbain dans le but d'y trouver une vie meilleure, cette étude a montré comment la force des liens sociaux permet à beaucoup de migrants d'utiliser la ville à leur profit même en y restant que peu de temps. Contrairement au point de vue des contemporains qui stigmatisent les gens de passage, cette population flottante qu'ils considèrent incontrôlable, dangereuse et paupérisée, le temps passé en ville n'est pas une variable cruciale dans l'explication de l'instabilité résidentielle. Les individus qui restent peu de temps sont également ceux qui connaissent le rythme de déménagement le plus faible, mais cette première conclusion doit être fortement nuancée en fonction des autres caractéristiques socioéconomiques des migrants.

La position au sein du parcours de vie est notamment importante. Avec l'âge les migrants acquièrent une expérience et un réseau social qui leur permet de stabiliser leur position dans le monde urbain. Mais, plus important, l'origine et surtout l'appartenance à certains groupes professionnels influent grandement sur les trajectoires au sein de la ville. On voit se dégager différents groupes, tels les Français qui viennent à Genève avec des aspirations souvent d'ordre religieuses et qui amènent avec eux les ressources financières et sociales qui leur permettent de s'enraciner peu à peu dans la ville. Les Frahans de Savoie, eux, contournent l'hostilité de la population locale par une organisation interne et un support social solide qui passe par une confrérie qui leur assure travail et logement. Dans ces conditions, ces ouvriers du bâtiment peuvent utiliser la ville à leur avantage et en retirer les espèces sonnantes et trébuchantes qui leur manquent dans leurs communautés de montagne. Les immigrants germanophones, majoritairement des artisans, n'ont ni les caractéristiques sociales propices à faciliter leur acceptation par la population locale, ni les ressources d'un système migratoire rôdé. Ils subissent davantage la ville, tournant tels des toupies au sein du tissu urbain au gré des opportunités professionnelles.

⁵³ Clé Lesger, Léo Lucassen, et Marlou Schrover, "Is there life outside the migrant network? German immigrants in XIXth century Netherlands and the need for a more balanced migration typology", in: *Annales de démographie historique* 104, no.2, 2002, p.45.

⁵⁴ Voir, par exemple, William H. Sewell, Jr., "A Theory of Structure: Duality, Agency, and Transformation", in: *American Journal of Sociology* 98, no.1, 1992.

Sous l'apparence d'une ville ankylosée, étouffée dans ses propres défenses obsolètes, Genève bruisse en réalité d'un mouvement perpétuel composé de milliers d'individus qui entrent et sortent de ses murailles et qui se déplacent en son sein pour réaliser leurs projets individuels, qui pour y fonder une nouvelle vie, qui pour gagner de quoi faire survivre sa famille restée à la campagne. Lentement, la ville entre alors dans une ère de changements démographiques, économiques et urbanistiques qui lui feront définitivement quitter l'Ancien Régime.