

## MIGRATIONS INTERNES ET MOBILITÉ DE TRAVAIL AU TESSIN : DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET TERRITORIALES, 1860-1910\*

**Luigi LORENZETTI**

Laboratorio di Storia delle Alpi,  
Università della Svizzera italiana

**Résumé :** *L'article analyse les caractéristiques et les dynamiques des migrations internes et les mobilités de travail au Tessin durant l'époque de la modernisation économique de la seconde moitié du XIXe et du début du XXe siècle. Les indicateurs statistiques rassemblés (dont le poids de la présence relative des résidents nés hors de leur commune de domicile) suggèrent que les migrations internes de cette époque ont atténué le processus de concentration démographique en œuvre dans le canton. D'autre part, les mobilités de travail du début du XXe siècle ont répercuté de façon inégale l'effet de la distance des communautés rurales par rapport aux centres urbains du canton. **Mots-clés :** migrations internes, mobilité de travail, démographie, dépeuplement, Alpes.*

**Abstract:** *The article analyzes the characteristics and the dynamics of internal migrations and work mobility in Ticino during the period of economic modernization in the second half of Nineteenth century. Statistical indicators, (especially because of the presence of inhabitants born outside their domicile's community) suggest that internal migrations of this period mitigated the process of demographic concentration in the canton. Moreover, the distance between rural communities and the urban centre of the canton has different effects on the work mobility of the beginning of the Twentieth century. **Key words :** internal migrations, work mobility, demography, depopulation, Alps.*

### Introduction

Les études historiques ont longtemps décrit la seconde moitié du XIXe comme l'époque qui donne le départ à l'exode rural, ainsi qu'au dépeuplement des campagnes et des montagnes européennes. Or, les études des dernières années ont assez fortement révisé cette description. Les analyses sur l'espace français (Rosental, 1999 ; Farcy, 2005:136-143) ont montré que, loin de se polariser sur les milieux urbains, la plupart des migrations dans la France du XIXe siècle se sont

accomplies à l'intérieur du monde rural. De même, les migrations détectées à cette époque ont concerné moins des périples se déroulant sur de longues distances que des déplacements sur des distances moyennes, voire courtes, souvent à l'intérieur de l'espace régional.

Bien que suscitant quelques critiques et diverses réserves (Poussou, 2002 ; Cornu, 2006 ; *ADH*, 2002), ces résultats ont amené à une ample révision de l'interprétation des phénomènes migratoires dans le monde rural du XIX<sup>e</sup> siècle : d'une vision essentiellement calquée sur le modèle du *push/pull* et de l'équilibre néoclassique qui le sous-tend, les résultats de l'enquête de Rosental invitent à une approche qui, sur la base des analyses de T. Hägerstrand, appréhende l'espace (et les mobilités géographiques qui le sillonnent) comme une construction historique et non pas seulement comme une construction physique ou économique. En d'autres mots, les migrations du moment seraient moins le produit des contingences et des conditions socio-économiques que des pratiques migratoires du passé, des trajectoires et des traditions construites et consolidées au fil du temps.

Cette double perspective, qui associe le caractère régional de nombreux courants migratoires et leur continuité sur l'échelle historique, soulève de multiples questions quant à la nature et aux contenus des mobilités et des migrations à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque les transformations économiques induites par l'industrialisation et par la révolution des transports en modifient progressivement les mécanismes et les modalités de la mise en œuvre.

Au Tessin, la littérature a longtemps associé les flux migratoires de cette époque aux phénomènes d'exode rural (Bernhard, 1928 ; Bernhard et al., 1929 ; Pellandini, 1955 ; Lurati, 1957 ; Biucchi, 1968 ; Billet, 1972 ; Bottinelli, 1981). Plus récemment, les enquêtes sur l'espace alpin ont souligné la nécessité de tenir compte aussi de l'impact de diverses variables telles que l'essor touristique et la construction des lignes ferroviaires et routières, ainsi que des effets du développement industriel des embouchures des vallées alpines et du piémont sur la reconfiguration de la distribution territoriale de la population de ce territoire (Bätzing, Perlick, 1998 ; Mathieu, 2000 ; Bätzing, 2005:39-49). En posant l'accent uniquement sur les bilans démographiques globaux on risque toutefois de négliger une réalité plus

articulée. En effet, les migrations ne sont pas seulement le reflet de la modernisation et des dynamiques territoriales induites par la croissance des économies urbaines. De plus, des formes de mobilité rurale ont pu subsister durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> siècle nonobstant la marginalisation des vallées par rapport aux principaux axes de communication et de la paupérisation croissante de leurs économies.

L'absence d'une documentation statistique suffisamment précise et pertinente<sup>9</sup> et le défaut de recherches sur ces aspects dans l'aire tessinoise<sup>10</sup> ne consentent pas d'envisager une analyse suffisamment approfondie et détaillée. L'ambition, bien plus modeste, des pages qui suivent est celle d'esquisser une série de questions et de considérations qui espèrent pouvoir alimenter des recherches plus ponctuelles sur un phénomène qui, à l'heure actuelle, demeure encore amplement ignoré dans ses dimensions quantitative et qualitative, mais qui pourrait représenter une clé de lecture importante pour mieux saisir les transformations du système de relations socio-économiques à l'intérieur du territoire cantonal et, finalement, pour mieux appréhender le rôle des migrations et des mobilités internes dans le parcours du Tessin vers la modernisation économique.

### **Les mobilités et migrations internes : une géographie changeante et inattendue**

Tout au long du XVIII<sup>e</sup> et la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le Tessin (Ceschi, 1992) – comme d'autres régions de l'arc alpin (Brunold, 1994 ; Burmeister, 1998 ; Albera, 2000) – est sillonné, par des courants de mobilité rurale façonnés autour d'une série de marchés du travail régionaux et interrégionaux dans lequel les absences liées à l'émigration périodique et temporaire de la main-d'œuvre locale étaient comblées par des flux substitutifs de travailleurs provenant, souvent, des régions contiguës au canton.

Les flux d'immigration conçus en vue d'un établissement durable, par contre, ont longtemps été freinés par les normes institutionnelles et politiques régissant les communautés locales. Les statuts en vigueur dans les divers districts du canton jusqu'en 1837 ainsi que les dispositions cantonales étaient très restrictives à l'égard des possibilités

d'établissement des *forestieri*, à savoir de tout individu ne disposant pas d'une attestation d'origine de la commune où il comptait résider. Outre l'espoir d'éviter d'éventuelles charges d'assistance et de prise en charge d'individus non originaires, ces mesures visaient à se prémunir contre les tentations de la part des nouveaux arrivés de revendiquer l'accès aux ressources locales aussi bien privées que collectives. Le cloisonnement des communautés locales était d'autant plus aigu que les normes relatives aux droits successoraux décourageaient le choix d'un conjoint en dehors de sa propre communauté, accentuant par ricochet les degrés d'endogamie matrimoniale et sociétale (Lorenzetti, Merzario, 2005:55-84).

Dans ce contexte, les mouvements migratoires internes se limitaient à des formes de mobilité rurale de type temporaire, souvent liées à l'alternance saisonnière de l'économie agricole. Ainsi, de nombreuses familles de la Val Verzasca, partageaient leur temps entre divers lieux de la vallée en passant des villages de 700-900 mètres, où ils s'adonnaient à l'agriculture et à la culture des pommes de terre, du seigle, du chanvre, puis aux alpages d'altitude où ils conduisaient leur bétail durant la saison estivale et enfin à la plaine de Magadino où se trouvaient les pâturages hivernaux, les prés, les champs, ainsi que les vignobles présents sur les marges des premiers reliefs (Ceschi, 1998:202).

Au cours du deuxième tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, les changements des normes légales régissant le droit de domicile et l'accès à la propriété immobilière atténuent les entraves aux migrations régionales et intercommunales. Cependant, la forte tradition migratoire hors des frontières cantonales et les caractéristiques du marché du travail et de l'emploi du canton freinent l'enclenchement de mouvements migratoires internes. Ainsi, en 1860, seulement 12,7% des résidents dans les communes tessinoises étaient nés dans une autre commune du canton ; une proportion qui plaçait le Tessin parmi les cantons suisses avec les moindres taux de migration interne<sup>11</sup>. Cet indicateur est naturellement loin de fournir une image précise de la nature et de la structure des flux migratoires internes dans le canton sudalpin durant l'époque qui précède la construction de la ligne ferroviaire du St. Gothard. Aucune hypothèse

n'est possible quant au moment de la migration, à la durée de la présence dans la commune de domicile et à la structure démographique des individus « mobiles » à savoir les ressortissants nés dans d'autres communes du canton. Elles esquissent néanmoins une géographie assez précise, distinguant les régions les plus directement touchées par des mouvements migratoires internes – en gros les communes du Sottoceneri et celles de la plaine entre Bellinzona et Locarno – et les communes qui échappent davantage à ce phénomène, à savoir les communes des vallées alpines (cf. Fig. 1). Faut-il voir dans ce résultat une plus forte fermeture des communautés de montagne et le maintien de pratiques plus restrictives à l'égard de l'accès à la propriété immobilière et aux ressources collectives ? La relation est loin d'être rigide du fait de la présence de communautés alpines accusant une proportion assez élevée d'individus ressortissants d'autres communes du canton. Il n'en demeure pas moins que les facteurs mentionnés ci-dessus ont certainement contribué à freiner les possibilités d'établissement durable et d'intégration des individus dans la plupart des communautés alpines.

Les transformations économiques qui touchent le canton suite à la construction de la ligne ferroviaire du St. Gothard donnent le départ à la première phase de transformation des équilibres économiques et territoriaux du canton. Le processus de concentration démographique qui prend forme dans les années 1880 amène au renforcement du poids démographique des centres urbains et des fonds des vallées, alors que les régions les plus périphériques connaissent une érosion assez substantielle (Bagutti, 1985 ; Lorenzetti, Ceschi, 1998:711-713 ; Bottinelli, 2007).

En dépit de ces changements, en 1910, la proportion des domiciliés nés dans une autre commune du canton demeure modeste, le taux n'atteignant que 15,7%<sup>12</sup>. Faut-il alors conclure à une stabilité des dynamiques migratoires internes nonobstant les transformations économiques subies par le Tessin durant le dernier quart du XIXe ?

Une analyse plus fine permet de nuancer cette hypothèse. En effet, alors qu'en 1860, on compte 60 communes (soit près d'un quart des communes du canton) enregistrant un taux de ressortissants nés dans une

autre commune du canton inférieure à 5%, en 1910 leur nombre descend à 30 (soit environ 1 commune sur 8).

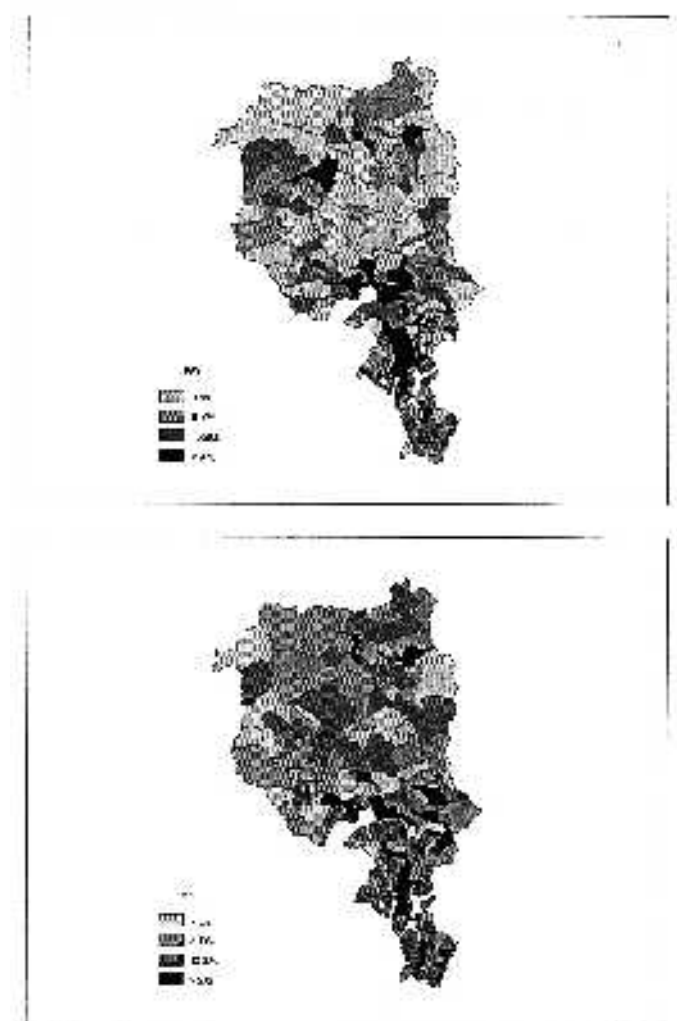


Fig. 1. Pourcentage d'individus nés dans d'autres communes du canton du Tessin en 1860 et en 1910.

Source : OFS, Recensements fédéraux de la population, 1860 et 1910.

De même, si en 1860 il existe 83 communes comptant un taux de ressortissants d'autres communes supérieur à 15%, en 1910, leur nombre passe à 102.

Mais le changement le plus significatif que dessine la carte de 1910 est l'homogénéisation de la géographie des migrations internes et la fin du clivage entre le Nord et le Sud du canton, désormais diverses communes des vallées alpines comptant aussi des taux de ressortissants « mobiles » supérieurs à 20% (cf. Fig. 1)<sup>13</sup>.

Il est pour le moment impossible de déterminer les causes exactes à l'origine de cette évolution ainsi que ses caractéristiques. Il est toutefois vraisemblable que la diminution de l'endogamie matrimoniale (un nombre plus élevé de femmes trouvant leur conjoint dans une autre commune que la leur) et la création de nouvelles opportunités de travail dans des communautés rurales, jusque là dépendantes de la pluriactivité centrée autour de l'économie agricole et de l'émigration, aient alimenté ce mouvement. Dans ce contexte, la construction de la ligne ferroviaire du St. Gothard a certainement exercé un rôle important ; ce sont, en effet, les communes situées le long de l'axe ferroviaire qui enregistrent les taux de croissance démographique les plus élevés, mais aussi la croissance la plus rapide des domiciliés nés dans d'autres communes du canton<sup>14</sup> ; un résultat qui confirme le rôle catalyseur du chemin de fer dans les mouvements migratoires internes.

Ce phénomène étant acquis, la géographie des migrations internes de 1910 est loin de concorder avec l'image du « Tessin ferroviaire » sillonné par l'épine dorsale Nord-Sud autour de laquelle se concentrent la population et la vie économique du canton. En effet, si la plupart des communes situées le long du chemin de fer accusent, en 1910, des taux d'individus « mobiles » supérieurs à la moyenne cantonale, des proportions significativement élevées s'observent aussi dans diverses communautés de la Val Verzasca et de la Val de Blenio, à savoir des communautés à l'écart du tracé ferroviaire et des axes routiers les plus importants. Bref, on est loin de l'image d'un canton entièrement inscrit dans un processus de hiérarchisation et de « verticalisation » de ses

dynamiques démographiques et territoriales. De même, les migrations internes semblent nuancer le processus de polarisation du canton autour de l'axe ferroviaire Nord-Sud, remettant ainsi en question une image trop rigide du lien entre la modernisation économique et la nature des rapports territoriaux.

### **Dynamiques démographiques et migrations internes : des dynamiques différenciées**

Cette hypothèse acquiert une signification d'autant plus robuste si on la considère du point de vue diachronique en articulant les tendances des indicateurs de la migration interne avec l'évolution démographique globale.

D'une manière générale, l'ampleur de la variation des effectifs nés dans une commune autre que celle du domicile contraste assez nettement avec l'image de la stabilité relative que nous avons esquissés précédemment. En effet, alors que la population globale du canton croît d'environ un tiers (35,0%) entre 1860 et 1910, celle née dans une autre commune du canton augmente des deux tiers (67,5%), préfigurant un accroissement assez net du volume des mobilités à l'intérieur du canton. Les causes du contraste mentionné sont à chercher dans la très forte augmentation de l'immigration depuis les régions transfrontalières (et, dans une moindre mesure, depuis les cantons confédérés)<sup>15</sup> qui atténue la proportion des ressortissants nés dans d'autres communes du canton.

Il importe toutefois de tenir aussi compte de la forte dispersion entre les diverses catégories de communes. Ainsi, les communes de plaine et celles alpines de basse altitude enregistrent à la fois les taux de croissance démographique les plus élevés et la plus forte progression des domiciliés nés dans d'autres communes du canton (cf. Tab. 1). C'est le cas, par exemple, des communes de la basse Leventina qui, grâce au développement industriel local, enregistrent dès 1908, l'arrivée d'importants contingents d'immigrés, surtout d'origine étrangère ou confédérée, mais aussi des Tessinois provenant d'autres communes du canton<sup>16</sup>. En revanche, dans les communes alpines de montagne la faible augmentation des domiciliés ressortissant d'autres communes ne compense que très faiblement leur baisse démographique induite en



premier lieu par la diminution des individus nés dans leur propre commune de domicile (à savoir les individus « stables »).

	<i>Δ pop. totale</i>	<i>Δ domiciliés nés dans leur commune de domicile</i>	<i>Δ domiciliés nés dans une autre commune du canton</i>
Comm. alpines de montagne	-13.2	-21.9	3.8
Comm. alpines de basse altitude	12.7	-11.5	84.5
Comm. préalpines	4.6	-5.9	45.8
Comm. de plaine	80.4	25.9	87.5
Total communes	35.0	2.4	67.5

Tab. 1. Variations  $\Delta$  de la population totale, de la population née dans la commune de domicile et de la population née dans une autre commune du canton selon la catégorie territoriale des communes, 1860-1910 (en %). Source : cf. Fig. 1.

Même dans ce cas, toutefois, il importe de relever des exceptions remarquables. Ainsi, dans la Leventina, alors que diverses communes enregistrent, entre 1860 et 1910, une nette augmentation des ressortissants nés dans d'autres communes, grâce vraisemblablement à la création de postes de travail liés au chemin de fer de la ligne du St. Gothard ou aux installations hydroélectriques, d'autres communes – notamment celles plus écartées de la ligne ferroviaire – accusent un fléchissement assez net des ressortissants nés dans d'autres communes en dépit d'une certaine stabilité de leur poids démographique relatif. Une tendance analogue se décèle aussi dans diverses communes du Val de Blenio : si à Leontica, Corzoneso et Castro, on comptabilise un essor remarquable des ressortissants nés dans d'autres communes du canton (sans que l'on puisse en identifier les causes immédiates), à Torre leur nombre fléchit de plus d'un quart (-28%) ; ceci malgré l'installation, en 1903, de la fabrique de chocolat Cima Norma. En effet, la large majorité de main-d'œuvre arrivant à Torre (dont une portion importante

provenant de régions hors des frontières du district) est employée temporairement, en fonction des rythmes saisonniers de la production chocolatière et ne demeure donc dans la vallée que provisoirement<sup>17</sup>.

Au demeurant, ces tendances démontrent aussi que des mouvements migratoires internes peuvent s'accompagner de phases de baisse démographique (cf. Fig. 2). C'est le cas, par exemple, de plusieurs communautés alpines ou préalpines qui tout en accusant un fléchissement démographique entre 1860 et 1910, dénotent, en même temps, l'accroissement du nombre de leurs domiciliés qui sont nés dans une autre commune du canton.

Ce résultat, à première vue assez étonnant, pourrait être lié à la croissance de la mobilité matrimoniale, le très fort déséquilibre du *sex ratio* dans certaines communautés favorisant l'élargissement du marché matrimonial et une plus forte mobilité des épouses. Ceci dit, d'autres facteurs doivent probablement être mis en cause, notamment la restructuration de la propriété foncière induite par les vagues d'émigration et amenant à des formes inédites de mobilité intercommunale<sup>18</sup>.

Les dynamiques différentielles de l'agrégation des diverses composantes de la population cantonale invite ultérieurement à nuancer le modèle de la hiérarchisation croissante des rapports territoriaux dans l'espace tessinois durant l'époque ferroviaire. Les indices de concentration  $\varepsilon$  indiquent une augmentation indiscutable de la concentration démographique aussi bien sur le plan cantonal que sur le plan régional.

En outre, la concentration de la population « mobile » (à savoir les individus nés dans une commune autre que celle de leur domicile) est supérieure à celle de la population globale<sup>19</sup> (cf. Tab. 2). Au premier abord, les migrations internes semblent donc favoriser le processus de concentration démographique dans le canton. Cependant, l'examen de l'évolution des indices  $\varepsilon$  entre 1860 et 1910 suggère que le rythme de croissance de la concentration de la population dans son ensemble est plus rapide que celui relatif à la population « mobile ».

Ceci signifie que durant l'époque ferroviaire (en gros les années 1880-1914) les dynamiques des migrations internes atténuent progressivement leur rôle de facteur de concentration de la population

cantonale. Avec, néanmoins, une exception significative : dans la région du Bellinzonese et Tre Valli (districts de Bellinzona, Blenio, Leventina et Riviera) le rythme de croissance de la concentration des individus « mobiles » est nettement plus élevé que celui de l'ensemble de la population de ces districts, certifiant indirectement le rôle catalyseur de la ligne ferroviaire du St. Gothard par rapport aux dynamiques démographiques et territoriales.

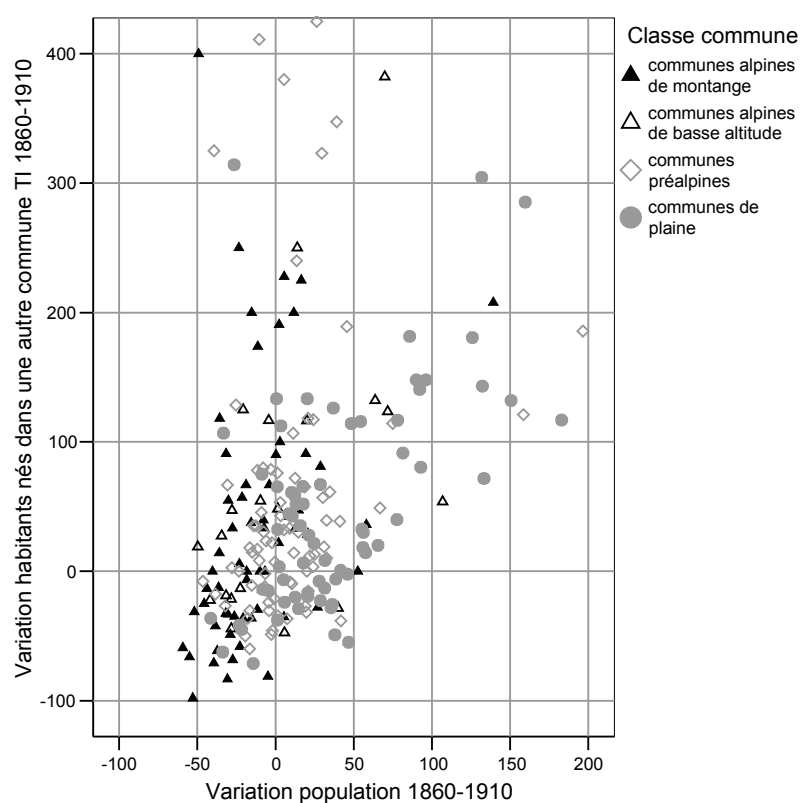


Fig. 2. Variation démographique et variation du nombre d'individus nés dans une commune autre que celle de leur domicile dans les communes tessinoises selon leur collocation géographique 1860-1910. Source : cf.

Fig. 1. Note : les variations supérieures à +200% en abscisse (n = 5) et à +400% en ordonnées (n = 5) ont été tronquées.

	<i>1860</i>		<i>1910</i>	
	Population totale	Nés dans une autre comm.	Population totale	Nés dans une autre comm.
Bellinzone et Tre Valli (1)	0.088	0.109	0.180	0.308
Locarnese et Vallemaggia	0.058	0.253	0.124	0.283
Sottoceneri (2)	0.092	0.108	0.167	0.175
Ticino	0.067	0.127	0.134	0.187

Tab. 2. Indices de concentration  $\epsilon$  de la population et des individus nés dans une commune autre que leur commune de domicile, 1860 et 1910.

Source : cf. Fig. 1.

(1) Districts de Bellinzona, Blenio, Leventina et Riviera.

(2) Districts de Lugano et Mendrisio.

Bref, les migrations intercommunales seraient plus amples et fréquentes dans les communautés des vallées supérieures que dans les districts du Sottoceneri où l'essor économique de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle est pourtant le plus important. En ce sens, les migrations internes configurent une régionalisation dans laquelle seule la région du Bellinzone et Tre Valli semble répondre au modèle du « Tessin ferroviaire », alors que dans les autres régions (Locarnese-Vallemaggia et Sottoceneri) les migrations intérieures semblent laisser subsister une trame de relations territoriales plus excentrée.

### **Les mobilités de travail**

Les analyses calquées sur le modèle de l'exode rural ont amplement relevé la connexion étroite entre l'économie agricole (et plus

précisément l'infériorité et l'incertitude des revenus ruraux par rapport à ceux urbains) et le dépeuplement de nombreuses régions de l'Europe rurale (Pitié, 1979). Dans le cas de l'arc alpin, la crise de l'économie agricole et son incapacité à faire face à la concurrence des formes productives industrielles seraient à l'origine de l'abandon des communautés d'altitude de l'établissement d'une partie de leurs habitants dans les centres urbains et les régions industrielles plus ou moins environnantes.

Dans le cas tessinois, la croissance urbaine durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle est toutefois loin de répercuter de façon stricte les apports des migrations internes. En effet, la croissance de la population des villes durant cette époque<sup>20</sup> ne semble pouvoir être imputée que partiellement aux apports de ce type de migrations. Si l'on excepte le cas de Bellinzona, qui par son rôle de chef-lieu politique et administratif cantonal accroît de façon spectaculaire (+865%), le nombre de ses domiciliés nés dans une autre commune du canton, dans les autres centres urbains c'est surtout la population immigrée (née hors du canton) qui dynamise le plus leur croissance démographique.

Il en va différemment si l'on considère les mobilités de travail qui accusent une très nette polarisation vers les centres urbains. Globalement, en 1910, dans le canton on compte 11'364 individus qui travaillent dans une commune autre que celle de leur domicile. Ils représentent 14,7% de la population active et, à l'échelle communale, se répartissent de manière presque équilibrée entre les flux en sortie (5764 individus) et les flux en entrée (5600 individus).

L'intensité de ces flux est assez uniformément corrélée avec le profil économique local. Ainsi, les communautés comptant les plus forts taux d'actifs dans le primaire enregistrent aussi les moindres taux de mobilité de travail (aussi bien en entrée qu'en sortie)<sup>21</sup>, alors que les communautés les plus orientées vers le secondaire dénotent la mobilité de travail la plus élevée (encore une fois, soit en entrée qu'en sortie). L'économie agricole semble donc freiner ce type de mobilités, alors que le secondaire les alimente, configurant – grâce aussi à l'amélioration des voies de communication et à l'avènement de moyens de transports modernes – la géographie des flux pendulaire qui caractérise l'économie

tessinoise durant pratiquement tout le XXe siècle. Ces observations sont corroborées par le fait que la très large majorité des flux se concentre dans les communes de plaine (cf. Tab. 3) alors que seulement une très faible minorité concerne les communautés alpines de montagne<sup>22</sup>.

Et la tendance est encore plus explicite si l'on considère que les trois villes du canton (Lugano, Locarno et Bellinzona) rassemblent, à elles seules, la moitié (50,1%) des individus qui travaillent hors de leur commune de résidence. Bref, au début du XXe siècle les flux de la mobilité du travail dessinent déjà une tendance très fortement polarisée par les économies urbaines et par les opportunités d'emploi qu'elles génèrent.

	<i>Personnes habitant la commune j mais qui travaillent en dehors</i>		<i>Personnes qui travaillent dans la commune j mais qui résident dans une autre commune</i>	
	Nb.	Pct.	Nb.	Pct.
Comm. alpines de montagne	85	1.5	93	1.7
Comm. alpines de basse altitude	235	4.1	217	3.8
Comm. préalpines	1037	18.0	348	6.2
Comm. de plaine	4407	76.4	4942	88.3
Total communes	5764	100.0	5600	100.0

Tab. 3. Distribution des lieux de travail des individus accomplissant une mobilité professionnelle intercommunale journalière en 1910 selon la collocation géographique des communes. Source : d'après, *Statistique de la Suisse, Recensement fédéral de la population du premier décembre 1910. Lieu de résidence et lieu de travail de la population suisse d'après le recensement de la population du 1er décembre 1910*, Berne, 1919, p. 116-127.

Ceci étant dit, il est aisé de noter que le rôle catalyseur des villes est loin d'être neutre et répercute de façon inégale l'effet de la distance

entre elles et les communautés locales. Ainsi, dans les deux régions du Sopraceneri (Bellinzonese-Tre Valli et Locarnese-Vallemaggia) la distance par rapport aux deux centres majeurs (respectivement Bellinzona et Locarno) joue assez clairement un rôle d'atténuation du volume global de la mobilité de travail et des mouvements de sortie (cf. Tab. 4). Dans le Sottoceneri (districts de Lugano et Mendrisio) par contre, la corrélation s'estompe si bien que la mobilité de travail semble être déconnectée des effets de distance et, sous certains aspects, de l'effet attractif de Lugano.

	$r(D_{cv} - V_{Mob})$	$r(D_{cv} - P_{ach})$
Région Bellinzona et Tre Valli	-0.286**	-0.419**
Région Locarnese et Vallemaggia	-0.321**	-0.269*
Région Sottoceneri	0.071	0.142
Tessin	-0.296**	-0.322**

Tab. 4. Coefficients de corrélation  $r$  entre la distance communes-villes (Lugano, Locarno et Bellinzona) ( $D_{cv}$ ) et la mobilité de travail (volume de la mobilité  $V_{Mob}$  et pct. actifs employés hors de la commune de résidence  $P_{ach}$ ) dans les régions de Bellinzonese-Tre Valli, Locarnese-Vallemaggia, Sottoceneri, 1910. Source : cf. Tab. 3

\*\*  $p < 0.01$  ; \*  $p < 0.05$

Ces remarques acquièrent un sens plus précis lorsque l'on compare l'effet de la distribution territoriale des communautés avec leur apport relatif à la mobilité de travail (flux de sortie). Comme le montre la figure suivante (Fig. 3), dans les deux régions du Sopraceneri (Bellinzonese-Tre Valli et Locarnese-Vallemaggia) la structure de la mobilité de travail (sortie) dénote une plus rapide saturation par rapport à la distance avec les deux centres principaux (Bellinzona et Locarno). En effet, bien que moins d'un quart des communes se situe à moins de 10 Km des deux centres régionaux (Bellinzona et Locarno), ces communes contribuent respectivement dans la mesure de 36% et de 65% à l'ensemble des flux de main-d'œuvre vers d'autres communes. Bref, les mobilités de travail sont vraisemblablement définies surtout par la

proximité avec les deux villes qui les alimentent grâce aux emplois offerts par l'industrie touristique (Locarno) et par ceux de l'administration et des régies fédérales (Bellinzona).

Dans le Sottoceneri, par contre la saturation de la courbe renvoie aux communes les plus éloignées de Lugano si bien que les communes situées à plus de 25 Km de la ville (qui ne représentent que 7% des communes de la région) contribuent pour 47% aux flux de la mobilité de travail. En revanche, bien que 40% des communes se situent à une distance de moins de 10 Km par rapport à Lugano, elles ne fournissent que 13% des flux liés à la mobilité de travail dans la région. On peut donc présumer que les communes de la ceinture luganaise n'alimentent que de façon marginale le marché du travail de la ville, la croissance de ces communes offrant encore d'amples opportunités d'emploi.

Finalement, si dans les deux régions du Sopraceneri la proximité par rapport aux deux villes (Bellinzona et Locarno) semble affecter de façon assez évidente les mobilités de travail, dans le Sottoceneri la contiguïté par rapport à Lugano ne semble pas alimenter directement ce type de mouvement qui concerne en large mesure les communes les plus écartées par rapport à la ville.

### **Conclusion**

Tout en confirmant les résultats des analyses relevant le processus de concentration démographique dans le canton sudalpin au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, les indices rassemblés dans les pages précédentes laissent entrevoir des dynamiques plus articulées de celles habituellement évoquées. Les migrations internes et la mobilité du travail de la seconde moitié du XIXe et du début du XXe siècle ne seraient pas seulement le reflet du processus de concentration de la population dans le territoire cantonal. Dans diverses communautés des vallées du Sopraceneri, par exemple, se dessinent des flux qui renvoient à des migrations internes qui, de façon étonnante, contrastent avec leur conjoncture démographique négative.

D'autre part, bien que dans la région du Bellinzonese et Tre Valli les migrations internes aient probablement contribué de manière significative à renforcer le mouvement de concentration démographique (notamment vers Bellinzona et les communautés situées le long du tracé



ferroviaire du St. Gothard), dans le reste du canton ce rôle s'atténue progressivement entre 1860 et 1910, révélant des dynamiques assez fortement différenciées.

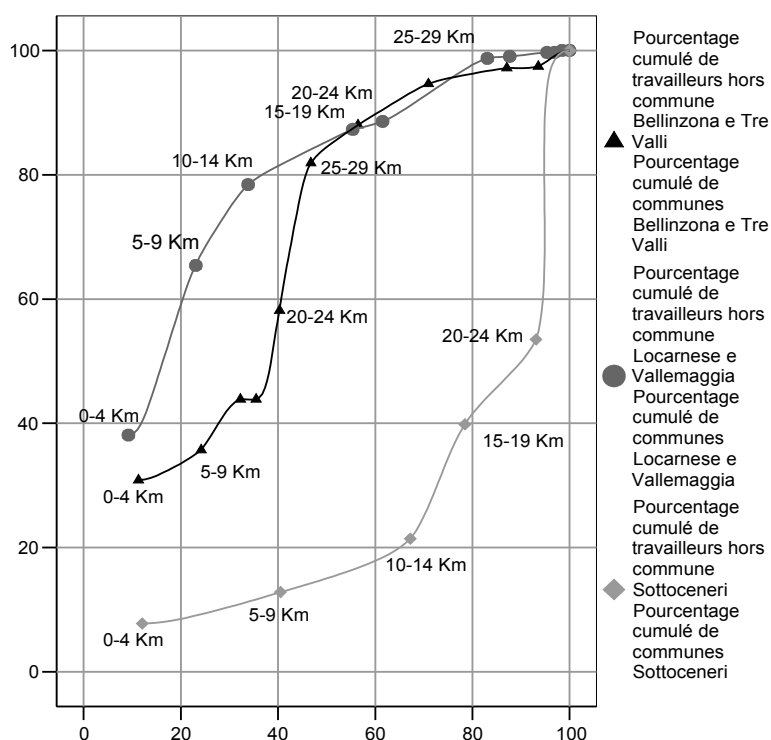


Fig. 3. Pourcentages cumulés du nombre de communes situées à 0-4, 5-9, ... 45-49, >50 Km par rapport aux trois villes de Lugano, Locarno et Bellinzona et des effectifs travaillant hors de leur commune de domicile, 1910. Source : cf. Tab. 3. Pour les distances entre les communes et les trois villes, cf. *Comuni del Cantone Ticino colla relativa popolazione, altitudine sul livello del mare e distanza dalle tre città, Locarno*, Tipolitografia Cant., 1879.

Elles contrastent d'ailleurs très nettement avec les mouvements esquissés par les mobilités de travail qui dénotent une très nette

polarisation sur la région du Sottoceneri. Ces mobilités répercutent toutefois de façon différente l'éloignement des communautés locales par rapport au centre urbain de référence. Ainsi, si dans le Sopraceneri la proximité par rapport aux deux centres semble être le facteur responsable de la plus forte mobilité de travail, dans le Sottoceneri cette relation s'estompe, le marché du travail local demeurant probablement moins dépendant du rôle de Lugano en tant que pôle économique régional.

---

### Bibliographie

- ADH (2002), « Autour du livre de Paul-André Rosental. Les sentiers invisibles : espace, famille et migrations dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle », in *Annales de démographie historique*, n. 2, pp. 129-144.
- Albera D. (sous la dir. de) (2000), *Migrance, marges et métiers*, Numéro spécial de *Le Monde Alpin et Rhodanien*, n. 1-3 (Grenoble).
- Bagutti A. (1985), « I comuni ticinesi: andamenti demografici e variazioni gerarchiche (1850-1980) », in *Storia urbana*, 30, pp. 87-102.
- Bätzing W. (2005), *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Torino, Bollati Boringhieri, (ed. or., 1991).
- Bätzing W., Perlik M. (1998), « Le Alpi tra urbanizzazione e spopolamento », in Scaramellini G. (a cura di), *Montagne a confronto. Alpi e Appennini nella transizione attuale*, Torino, G. Giappichelli Editore, pp. 119-154.
- Bernet, W. (1966), *La mobilité de la population agricole en Suisse; ses causes économiques et sociales*, Bâle, Imprimerie de l'USC.
- Bernhard H. (1928), *Die Wirtschaftsprobleme des Vallemaggia (Tessin) als typischen Gebirgs-entvölkerungsgebiet. Schrift der Schweizerische Vereinigung für Innenkolonisation und industrielle Landwirtschaft*, Zürich, pp. 3-45.
- Bernhard H., Koller A., Caflisch C. (1929), *Résultats de l'enquête effectuée dans quelques communes types des Alpes Suisses, sur la dépopulation des régions montagneuses. Cantons de Fribourg, du Tessin, de Vaud et du Valais*. Rapport présenté par l'Association Suisse pour la colonisation intérieure et l'agriculture industrielle à Zurich à la Commission extra-parlementaire chargée d'étudier la question de la dépopulation des régions montagneuses, s.l..
- Billet J. (1972), *Le Tessin : un versant méridional des Alpes centrales: essai de géographie régionale*, Grenoble, Impr. Allier.
- Biucchi B. (1968), *Esodo rurale e spopolamento della montagna svizzera dal 1850 al 1960*, Milano, Giuffrè.
- Bottinelli L. (2007), « Dalle valli alla città (e si arriva in periferia) », in *Dati*, VII/1, pp. 27-41.

- Bottinelli T. (1981), *Ruolo delle migrazioni nello sviluppo socio-economico del cantone Ticino a partire dall'apertura del San Gottardo*, Bellinzona, Ufficio delle ricerche economiche.
- Bovee J.-P., Chèvre P. (1985), *Cent cinquante ans d'immigration bernoise dans le Jura*, s.l.,
- Brunold U. (1994) (Hg.), *Gewerbliche Migration im Alpenraum*, Historikertagung in Davos 25.-27. IX. 1991, Bozen, Athesia, pp. 569-586.
- Burmeister K. H., Rollinger R. (1998), (a cura di), *Dal Trentino al Vorarlberg. Storia di una corrente migratoria tra Ottocento e Novecento*, Trento.
- Ceschi R. (1992), « Migrazioni dalla montana alla montagna », in *Archivio Storico Ticinese*, 111, pp. 5-36.
- Ceschi R. (1998), « Strade, boschi e migrazioni », in Ceschi R. (a cura di), *Storia del Cantone Ticino. L'Ottocento*, Bellinzona, Stato del Cantone Ticino, pp. 183-214.
- Cornu P. (2006), « Pour une archéologie sociale des sentiers migratoires. Retour historien sur la question de la mobilité spatiale dans la France rurale du XIXe siècle », in Mayaud J.-L., Raphael L. (sous la dir. de), *Histoire de l'Europe rurale contemporaine. Du village à l'Etat*, Paris, Armand Colin, pp. 72-93.
- Crivelli R. (1987), *La Leventina : essai sur la territorialité d'une vallée du sud des Alpes*, Genève, Le concept moderne éditions.
- Dupâquier J. (2004), « L'enquête des 3000 familles », in *Annales de démographie historique*, 1, pp. 7-18.
- Farcy J.-C. (2005), « Mobilités et migrations rurales en France de 1830 à 1930 », in Démier F., Farcy J.-C., Sanz Lafuente S., Vivier N., Zimmermann C. (sous la dir. de), *Les sociétés rurales (1830-1930). Historiographie, bibliographie, enjeux*, Paris, Belin, pp. 124-145.
- Head-König A.-L. (2005), « Saturation de l'espace foncier et logiques migratoires dans les campagnes lucernoises, 1850-1914 », in Lorenzetti L., Head-König A.-L., Goy J. (sous la dir. de), *Marchés, migrations et logiques familiales dans les espaces français, canadien et suisse, 18<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècles*, Berne [et al.], Peter Lang.
- Lorenzetti L., Ceschi R. (1998), « Il bilancio demografico », in Ceschi R. (a cura di), *Storia del Cantone Ticino, vol. 2. Il Novecento*, Bellinzona, Stato del Cantone Ticino, pp. 701-726.
- Lorenzetti L., Merzario (2005), *Il fuoco acceso. Famiglie e migrazioni alpine nell'Italia d'età moderna*, Roma, Donzelli editore.
- Lurati M. (1957), *Lo spopolamento delle valli nel cantone Ticino*, Bellinzona, Grassi.

- Maillard A. (1975), *La zone d'attraction de la main-d'oeuvre de l'agglomération sierroise : 1910-1970*, Fribourg, (mémoire de licence, Université de Fribourg, Fac. des Lettres).
- Mathieu J. (2000), *Storia delle Alpi 1500-1900. Ambiente, sviluppo e società*, Bellinzona, Casagrande.
- Pellandini G. C. (1955), *Il movimento demografico nel cantone Ticino dal 1850 al 1950*, Bellinzona, Tip. Graphica.
- Pitié J. (1979), *L'exode rural*, Paris, PUF.
- Poussou J.-P. (2002), « Les migrations internes dans la France d'autrefois (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », in Eiras Roel A., Gonzalez Lopo D. (coord.), *Mobilité et migrations internes de l'Europe latine*, Universitade de Santiago de Compostela, Actes du colloque de Santiago de Compostela, 9-11 novembre 2000, pp. 15-38.
- Rosental P.-A. (1999), *Les sentiers invisibles. Espace, famille et migrations dans la France du 19<sup>e</sup> siècle*, Paris, Editions de l'EHESS.