

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 32 (2025)  
**Heft:** 1: Zu Fuss = À pied

**Buchbesprechung:** Literatur zum Thema = Comptes rendus thématiques

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 05.04.2026

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

## Literatur zum Thema

### Comptes rendus thématiques

Andreas Mayer  
**Wissenschaft vom Gehen**  
Die Erforschung der Bewegung  
im 19. Jahrhundert

Frankfurt, S. Fischer, 2013, 320 S., 20 €

Die allgemeinste unserer Arten, mobil zu sein, hat bisher die geringste Beachtung gefunden, sowohl in historischer als auch in verkehrswissenschaftlicher Hinsicht. Dabei haben sich um das Gehen, diese ursprünglichste, selbstverständlichste Fortbewegung, und um das damit verbundene Unterwegssein seit dem 18. Jahrhundert vielfältige wissenschaftliche Perspektiven und gesellschaftliche Repräsentationen ergeben. Die Geschichte dieser so lange nicht beachteten Hinwendung schrieb der Wissenschaftshistoriker und Soziologe Andreas Mayer wohl schon 2013. Sie sollte aber im Rezensionsteil eines mit «Zu Fuss / À pied» betitelten Themenschwerpunkts nicht fehlen – und dies umso mehr, als es sich um ein anregendes, gescheites und gut geschriebenes Buch handelt und das Thema in den letzten Jahren keine überbordende Beachtung gefunden hat. Das Werk ist auch in verkehrshistorischer Hinsicht mehr als relevant, indem es neben der sattsam bekannten Geschichte des Immer-mehr, Immer-weiter und Immer-schneller die Geschichte derer thematisiert, die sich auch im modernen Verkehr tatsächlich bewegten.

Mayer beschreibt die Karriere der wissenschaftlichen Gangforschung als ein «genuines Projekt des neunzehnten Jahrhunderts» (11), in welchem die bewegenden Kräfte von Menschen, Tieren und Maschinen respektive Motoren einander

nicht in einer unterstellten Fortschrittslogik substituierten, sondern in einer vielfältigen Koevolution neben- und miteinander entwickelten. Im weiten Feld des Raisonnements über das Gehen fokussiert sein wissenschaftsgeschichtlich präformiertes Erkenntnisinteresse auf die «Geschichte des wissenschaftlichen Beobachtens und Experimentierens». (13)

In der Wissenschaft vom Gehen konvergieren verschiedene Linien und Felder, die sich in je unterschiedlichen Zusammenhängen aus der lebensweltlichen Bedeutung des Gehens ergaben. Solche waren etwa die Rationalisierung des Transports und des Unterwegsseins, das Militär, in welchem möglichst genaue Vorstellungen von Tagesleistungen und auch von Phänomenen der Ermüdung gefragt waren, oder die mit der Mechanik befasste experimentelle Physik, in der die Bewegung und die Bewegungswiderstände mit neu entwickelten Messinstrumenten gemessen und in der physikalischen Begriffstrias Kraft, Arbeit und Leistung erfasst wurden. Das Aufkommen neuer Energieressourcen setzte die Menschen und Tiere sowie Maschinen und Motoren in einen neuen komparativen Rahmen.

Ganz anders gelagert, aber nicht weniger wichtig war das gleichzeitige Entstehen einer bürgerlichen Gehkultur, die sich von aristokratischen Habitusformen absetzte und den aufrechten Gang nun ihrerseits moralisch, politisch und kulturell überhöhte. Einen frühen Höhepunkt hatte dies mit Rousseau, der das Gehen und das Fahren als zwei grundlegend verschiedene anthropologische Existenzweisen und deren gesellschaftliche Repräsentationsformen auffasste.

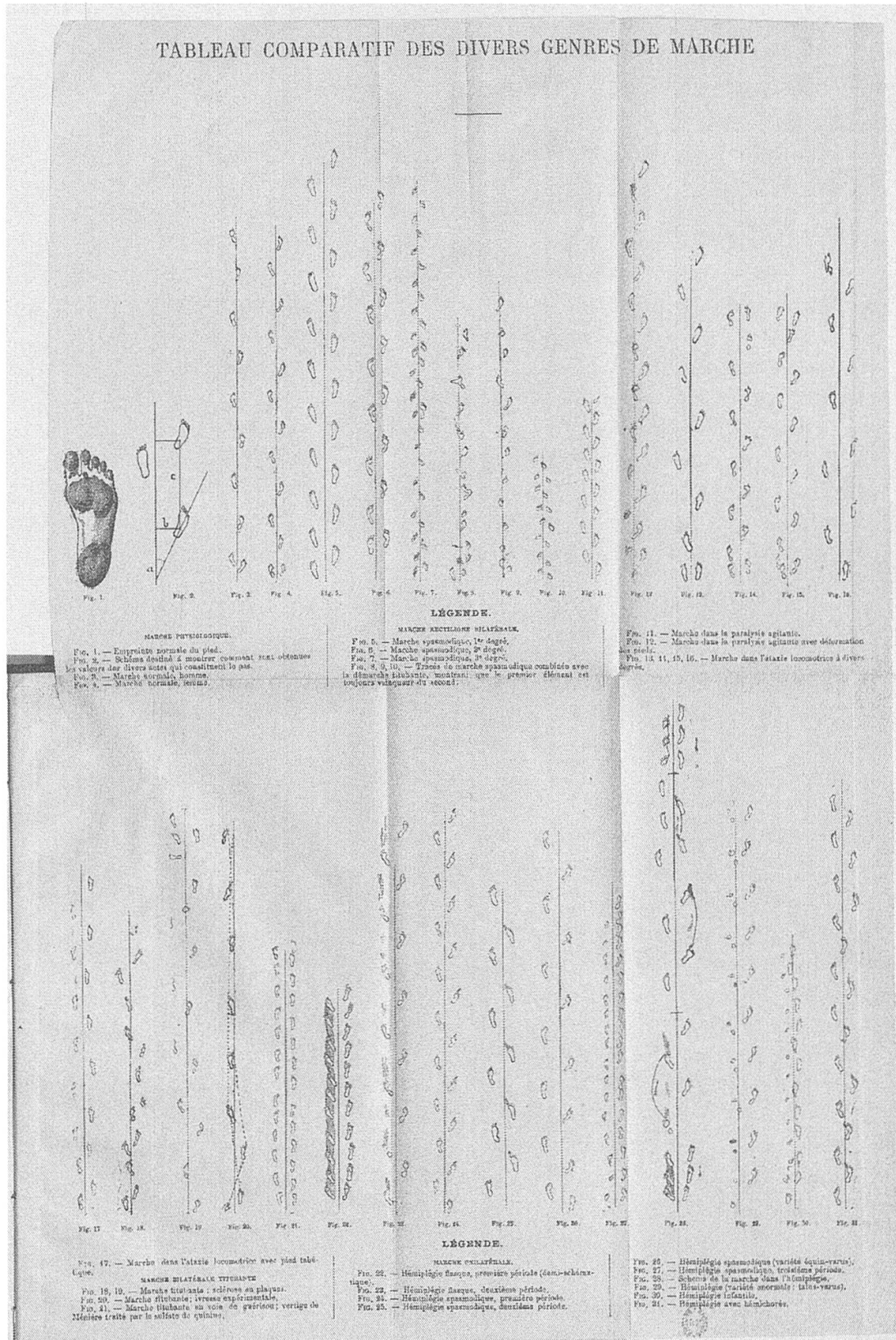


Abb. 1: Georges Gilles de la Tourette, Études cliniques et physiologiques sur la marche. La marche dans les maladies du système nerveux étudiée par la méthode des empreintes, Paris 1886, nach 76.

Das wohl wichtigste Feld einer entstehenden Wissenschaft vom Gehen war die Physiologie, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer eigentlichen Leitwissenschaft aufstieg. In dieser gesellten sich zum bisherigen anatomischen Wissen und zu den bisherigen mechanistischen Modellen um Skelett und Muskulatur neue Experimentalsysteme um die Erfassung und Erforschung des Metabolismus sowie weiterer innerkörperlicher Implikationen der Bewegung. In der medizinischen Anwendung physiologischen Wissens wurde schliesslich die Identifikation bestimmter Gangarten zum Instrument pathologischer Diagnostik (Abb. 1). Das Werk ist neben Einleitung und Nachwort in vier Teile gegliedert. Im ersten Teil thematisiert Mayer Entstehungskontexte des empirischen Wissens um das Gehen. Der zweite Teil befasst sich mit den Beobachter:innen des Gehens und deren Lehren und Theorien, während im dritten Teil die «Mechaniker der Gehwerkzeuge» im Zentrum stehen. Der Autor verortet sie in Zusammenhängen eines «neuen», ab den 1830er-Jahren aufkommenden «Experimentalismus» in der Physiologie, welche das Studium der menschlichen und tierlichen Bewegung vermehrt in geschlossene Anordnungen zu verlegen sucht (60). Dieser Experimentalismus schliesst an den Diskurs einer industriellen Mechanik an und setzt Menschen, Tiere und Maschinen respektive Motoren zunächst in komparative Bezüge zueinander, die gegen Ende des betrachteten Zeitraums zunehmend zugunsten der Letzteren umschlagen. Hier werden Protagonisten und deren Werke diskutiert, so, um nur einige zu nennen, Giovanni Alfonso Borellis «De motu animalium» (1743), Pierre-Nicolas Gerdys «Mémoire sur le mécanisme de la marche de l'homme» (1829), Wilhelm und Eduard Webers «Mechanik der menschlichen Gehwerkzeuge» (1836) oder Étienne-Ju-

les Mareys «La machine animale» (1873), «Le Mouvement» (1894) und seine weiteren Texte zur Grundlegung einer eigentlichen grafischen Physiologie, in welcher er die Wissenschaft wieder in praktische Anwendungsfelder der industriellen Mechanik, des Militärs, der Bewegungsanalyse und der bildenden Kunst zurückbindet. Im vierten Teil geht Mayer solchen Visualisierungen der Beobachtungen und der experimentellen Befunde nach, von den seriellen Darstellungen der Gebrüder Weber, dem seriellen Vergleich von 31 Arten des Gehens von Gilles de la Tourette aus dem Jahr 1885 über die Chronofotografie von Marey und Eadward Muybridge bis hin zu den frühen Filmen, in denen das Gehen nun in Bewegung festgehalten, kontrolliert und analysiert werden konnte.

Wenn aus der Sicht des Rezensenten in Mayers Werk eine Linie etwas zu kurz kommt respektive eine ausführlichere Einordnung verdient hätte, wären das allenfalls noch die Arbeitsphysiologie und verbunden mit dieser die tayloristischen Erweiterungen, in denen die gehende Bewegung von Menschen und Arbeitstieren als Element der Produktionsprozesse ebenfalls wissenschaftlich durchdrungen wurde.

Unbedingt in die Lektüre einbeziehen sollte man nicht zuletzt auch die Bibliografie, die von der grossen mehrsprachigen Umsicht des Autors zeugt (der Rezensent tat dies mit Gewinn vor der Lektüre der dazugehörigen vier Haupttexte). Neben der Argumentation des Autors wird in den verwiesenen Werken für sich noch einmal deutlich, wie viele Linien in der Wissenschaft des Gehens zusammenführen. Und schliesslich ist noch die gute Bebilderung zu loben, an der die Entwicklung der verschiedenen Visualisierungsformen als wichtige Elemente der Analyse der Bewegung überzeugend nachvollziehbar ist.

Es ist dem Themenschwerpunkt des vorliegenden Heftes geschuldet, dass wir ausnahmsweise eine im Werk (184) gezeigte Illustration, «Tableau comparatif des divers genres de marche» von Georges Gille de la Tourette aus dem Jahr 1886, abdrucken. Diese zeigt eine umfassende Typologie und steht für die verschiedenen mehr oder weniger normalen respektive abnormen Arten des Gehens, die ihrerseits auf eine entsprechende Verfassung der Gehenden verweisen.

*Hans-Ulrich Schiedt (Horgen)*

Louis Baldasseroni, Étienne Faugier, Claire Pelgrims (dir.)  
**Histoire des transports et des mobilités en France XIX<sup>e</sup>–XXI<sup>e</sup> siècles**

Paris, Armand Colin, 2022, 230 p., 26 €

Fruit d'un beau travail collectif réunissant historien·ne·s, urbanistes, sociologues, et politistes, ce livre est une véritable réussite non pas dans le choix des thématiques – les ouvrages traitant des transports et des mobilités sont légion et sous toutes les formes, de l'héroïsme technologique du passé aux angoisses existentielles des contemporain·e·s, de la fabuleuse histoire de... aux développements savants des performances toujours dépassées – mais dans l'exposition des problématiques qui les recouvrent. Car s'il est un domaine que les transformations tant théoriques que méthodologiques ont bouleversé durant ces quarante dernières années, c'est bien l'histoire des transports et des mobilités. Le «et» est d'importance, car sa présence illustre un changement capital dans le regard des chercheurs et chercheuses. Jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, le terme «transport» suffisait en effet à analyser les modalités qui régissaient l'univers mobile. Mais son emploi ne concernait curieusement que les para-

mètres socio-économiques – les impacts sur la croissance – et techniques – le rôle du chemin de fer. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la revue anglaise *Journal of Transport History* résumait à elle seule cette approche.

Quitte à faire disparaître celle de «transport», l'apparition de la notion de «mobilité» a coïncidé avec la prise en compte d'autres dimensions – psychologiques, physiologiques, culturelles, managériales, littéraires, genrées, globales (transnationalisme, intermodalité/transmodalité), médicales, sanitaires, coloniales, animales, environnementales, bref un ensemble d'éléments déjà largement utilisés dans les sciences sociales. L'apparition concomitante de nouvelles revues – *Transfers*, *Interdisciplinary Journal of Mobility Studies* qui débouchait sur l'ouverture à ces nouvelles approches du *Journal of Transport History* – et de nouvelles associations – *Transport, Traffic and Mobility (T2M)*, *Passé-Présent-Mobilité (P2M)* – matérialisait aussi ce que beaucoup ont considéré comme un véritable «*mobility turn*». En d'autres termes, la lorgnette interdisciplinaire consacrait son rôle dominant d'où toutes les formes mobiles devenaient plus ou moins explicables. Les ambitions heuristiques se multipliaient en même temps qu'elles se combinaient. Conçu comme un manuel, cet ouvrage s'inscrit complètement dans ces nouvelles configurations historiographiques et épistémologiques. Il offre aux lecteurs et lectrices un panorama à la fois riche et abordable de ce qui fait l'essence de toutes les questions soulevées face à cette déman-gaison du «bouger» qui ne cesse de toucher les populations depuis plus de deux cents ans. C'est en effet les années 1820 qui servent de point de départ aux études réunies ici et dont le point d'arrivée est... demain, les directeurs de l'ouvrage se refusant, avec raison, à toute fermeture. La France est certes la cible préférée des dé-

veloppements, mais ce qui y est écrit dépasse largement les frontières nationales, transporter ou être mobile ne voyant pas dans celles-ci un obstacle insurmontable même si parfois les événements – les guerres, les crises économiques, les migrations forcées ou non – peuvent en moduler les intensités. Les non-Français n'ont donc aucune raison de se détourner de ces pages tant les aspects transnationaux se combinent et se collisionnent pour repérer dans ces histoires des applications mondiales.

Deux grandes parties divisent le livre. Dans une première partie, la perspective chronologique est adoptée. Bienvenue, car la chronologie n'est pas dictée ici, comme cela a été souvent le cas, par l'apparition successive de nouveaux moyens de transport: chemins de fer, vélos, automobiles et avions qui coupent le fil des ans en des séquences immuables. C'est bien ce qui se passe dans le domaine des transports et des mobilités au niveau global qui délimite les périodes: 1) l'éclosion des réseaux entre 1820–1930; 2) la mise en ordre et la normalisation entre les années 1920 et 1960 et 3) l'éclatement et la massification des déplacements de 1960 à... demain. Il ne s'agit pas de dire que les nouveaux moyens n'entrent pas en ligne de compte mais ils entrent en compétition avec ce qui existait auparavant, sans forcément faire disparaître les anciens modes, chacun remodelant les autres ou étant remodelé par eux.

La deuxième partie questionne les grandes thématiques qui fondent aujourd'hui l'histoire des mobilités, soit 1) le carburant «immatériel» des mobilités; 2) l'écosystème des mobilités; 3) la mise en politique des mobilités; 4) la recherche de solutions techniques et l'analyse de problèmes publics à travers les crashes, les naufrages et les accidents; 5) les infrastructures; 6) les mobilités urbaines et rurales; 7) les patrimoines; 8) les mobilités touristiques et 9)

les mobilités des «autres», de la ségrégation au métissage. Bref, un ensemble de thématiques nullement exhaustives qui illustrent la densité et la complexité des transports et des mobilités et qui ne se résument plus à l'analyse d'un train se déplaçant en ligne droite.

De ces multiples questionnements, nous aimerions faire ressortir un aspect. En utilisant la notion d'«écosystème des mobilités», Arnaud Passalacqua montre que l'on peut comprendre la mobilité «comme une machine consommatrice de ressources hétérogènes et croissantes, au profit d'un mouvement en spirale qui la voit elle-même accroître ses besoins au fur et à mesure qu'elle les assouvit» (122). Par ressources, il faut entendre les ressources d'espace, les ressources en énergie, les ressources en matériaux, les ressources sociales, bref tout un ensemble de biens nécessaires à son fonctionnement et dont les impacts sur l'environnement sont considérables. Cet écosystème n'est pas immuable: il s'accélère en fonction notamment des guerres, des crises ou des évolutions techniques. Mais il pose aussi la question des limites qui, dans un effort répété et résolu, sont souvent repoussées et renouvelées. Aller toujours plus loin et plus vite implique-t-il qu'il n'y a pas de limites qui ne sauraient être franchies, les limites sociales notamment et l'illusion d'une diminution constante des temps de déplacement? Question qui taraude les esprits de beaucoup de pendulaires se déplaçant sans cesse dans les pays industrialisés.

Ce qui pose aussi la question de la mobilité des «autres», des mondes «pauvres» comme il l'est dit. Car loin d'être primitives ou en voie de disparition mais sans en faire forcément les mobilités de demain, celles-ci peuvent aussi être comprises comme des laboratoires favorisant des hybridations, des «créolisations» comme l'exemple des rickshaws auto-

mobiles diffusés de l'Inde en Afrique le montre bien. Le phénomène de boomerang pourrait dès lors s'appliquer et surtout mettre en doute la validité du modèle «diffusionniste» cher à l'histoire occidentale. Certaines mobilités rurales pourraient bien aussi se référer à ces schémas.

Paul Morand citant Victor Hugo écrivait: «L'enfant demandera: puis-je courir aux Indes? Et la mère répondra: Emporte ton goûter!» En se compressant, la relation espace-temps n'a jamais cessé de hanter les esprits des êtres humains tout au moins dans les pays dits «développés». Cet ouvrage montre ce qui se cache sous cette obsession et les enjeux qui en sont la cause ou la conséquence. Il ravira les lecteurs et lectrices en quête de textes synthétiques, informés et surtout actuels d'un point de vue historiographique. L'histoire des transports et des mobilités est un chantier ouvert et en constante transformation. Elle nous fait admettre que rien n'est joué d'avance et que ledit «progrès» peut aussi avancer à reculons.

*Laurent Tissot (Neuchâtel)*

Louis Baldasseroni

### **Pavages, garages, dallages**

La rue vue de Lyon, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles

Paris, Éditions de la Sorbonne, 2023, 178 p., 20 €

Après avoir codirigé l'ouvrage de synthèse *Histoire des transports et des mobilités en France, XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle* avec Étienne Faugier et Claire Pelgrims (Paris 2022), Louis Baldasseroni, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université de Nîmes, publie *Pavages, garages, dallages. La rue vue de Lyon, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, issu de sa thèse. Cet ouvrage, publié dans la collection «Mobilités et Sociétés» des Éditions de la Sorbonne, présente un format particulièrement pédagogique et accessible: oppor-

tunément illustré par des photographies, schémas et cartes, il propose des encadrés permettant de mettre en avant des études de cas ou des explications bienvenues.

Si de nombreux travaux se sont intéressés à l'histoire de la rue, en commençant par les études classiques de l'haussmannisation, ce sont surtout les usages de celle-ci qui ont retenu l'attention de la recherche, l'envisageant en particulier du point de vue des métiers y étant exercés, comme le montrent les travaux récents de Juliette Rennes (*Métiers de rue*, Paris 2022), et comme espace de vie et de contestation (Danielle Tartakowsky [dir.], *Histoire de la rue*, Paris 2022). Louis Baldasseroni adopte une approche originale, centrée sur les infrastructures de voiries, qui mettent en lumière l'adaptation de la ville à ses moyens de transport dans la longue durée (1850-1990). Cet ouvrage s'inscrit en cela dans le champ dynamique de l'histoire des mobilités, mais également dans celui de l'histoire matérielle. L'intérêt porté aux revêtements des chaussées, à l'organisation des espaces de la rue, à la signalétique et au mobilier urbain (auquel est même consacré le chapitre 4) dresse en effet une archéologie de la rue. En s'intéressant aux conflits d'usages et aux luttes environnementales, l'ouvrage mobilise également des concepts et méthodes venues de l'histoire environnementale, en remplaçant les critiques de l'automobile dans le temps long, à l'instar du travail d'Arnaud Passalacqua (*La bataille de la route*, Paris 2010).

La démarche de l'auteur, consistant en une «approche historique de la fabrique de la rue» (19), s'organise en une progression chronologique, scindée autour de la rupture que constituent les années 1950 par la transformation des rues en routes, dédiées principalement à la circulation automobile. S'opère alors une rigidification binaire de l'espace entre la chaussée, comprise comme le support permettant la

circulation du flux des automobiles, et le trottoir, espace des piétons. En s'intéressant dans un premier temps à la période 1850–1950, et en particulier aux années 1920–1950, ce travail propose toutefois de déconstruire l'évidence de l'«urbanisme automobile», en présentant le continuum de l'organisation de la rue depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Louis Baldasseroni propose ainsi plutôt de parler d'«urbanisme de la circulation» qui contribue à rendre la voie «de plus en plus étanche à la vie urbaine» (15).

Pour ce faire, cette étude entend étudier l'aménagement des rues et se place du côté des pouvoirs publics, en particulier des services municipaux. Un jeu constant de comparaison du cas lyonnais avec d'autres villes, en particulier Paris, est mené grâce à un riche recours à la littérature. Les archives des services techniques de Lyon ainsi que celles du Service ordinaire des Ponts et Chaussées (renommé Direction Départementale de l'Équipement en 1967) constituent la principale base d'analyse. La présence de ces différents acteurs publics (auxquels il faut également ajouter le département) illustre les différents statuts des voies de circulation et met en lumière la multiplicité des aménageurs: élus, ingénieurs, techniciens des services de voirie, collectifs d'habitants, usagers des transports ou regroupements de professionnels. Les sources reflètent cette diversité: plans d'aménagement, règlements et lois, photographies, presse (généraliste ou technique), croquis d'ingénieurs et pétitions de riverains dressent les contours d'un objet protéiforme, à l'intersection d'enjeux se déployant de l'échelle du quartier à l'échelle nationale. L'auteur porte une attention particulière aux comptages et statistiques et déconstruit au passage leur apparente neutralité en explicitant le caractère politique des choix retenus (catégories établies, absence de renseignements qualitatifs...).

Les apports de cet ouvrage sont nombreux. La première partie, consacrée à la période 1850–1950, s'intéresse à la mise en place d'un «urbanisme de circulation», en particulier via l'essor et le déclin du tramway. Pour les services de voirie, la priorité réside alors dans l'entretien et la propreté des rues, dans un siècle marqué par l'hygiénisme, en particulier par la mise en place d'égouts, de rigoles, de caniveaux, et par le pavage, qui se développe à partir des années 1850. Ces rues ne sont pas remodelées pour le tramway qui s'adapte au modèle des voies larges préexistant. La fluidité de la circulation devient un objectif d'aménagement à partir des années 1920, alors que se répandent les revêtements bitumés, réservés dans un premier temps aux trottoirs, puis étendus aux chaussées lorsque les critères de confort de roulement prennent le pas sur la question de la résistance des revêtements. Les ingénieurs pensent alors la rue comme «un problème de mécanique des fluides» (59), alors que l'occupation des trottoirs, voire des chaussées, par les commerces, étals, terrasses et les jeux des enfants diminue.

La massification de la voiture à partir des décennies 1950–1960 s'inscrit donc dans des rues déjà pensées pour la circulation. L'influence de l'urbanisme fonctionnaliste mène alors à un fractionnement de la rue, qui invisibilise piétons et vélos. Si la rue multifonctionnelle traditionnelle n'est pas morte, elle ne se trouve toutefois plus au centre de l'attention des pouvoirs publics. Du point de vue des acteurs, la période voit le déclin des compétences des services de voirie et le recours de plus en plus fréquent à des bureaux d'étude. Face à ces principes, et en particulier face à la figure-repoussoir de l'autoroute urbaine, milieux militants et urbanistes revendiquent à partir des années 1970 un «retour à la rue». Un des résultats importants de ce travail de recherche consiste préci-

sément à critiquer la vision fantasmée de la rue «d'avant l'automobile» portée par ce courant. Louis Baldasseroni montre bien que la rue n'a jamais été le domaine exclusif du piéton.

Ainsi, cet ouvrage offre un regard bienvenu sur l'espace de la rue, en proposant de l'approcher par sa matérialité. La démarche de l'auteur est à saluer et ouvre de nombreuses pistes de réflexion en appelant à un dialogue, non seulement avec les travaux existants (grâce à une bibliographie riche), mais également avec les études à venir. À l'image par exemple du lien entre partage de la rue et conditions météorologiques (24), l'auteur montre que le recours à l'histoire matérielle est prometteur dans le domaine de l'histoire des mobilités. On peut regretter que cet aspect du travail n'apparaisse pas davantage, les pratiques, les gestes et les corps des acteurs étant façonnés par les matérialités.

*Claire Milon (Strasbourg, Versailles Saint-Quentin)*

Ueli Haefeli

### **Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert**

**Unterwegs sein können, wollen und müssen**

(Verkehrsgeschichte Schweiz 4) Zürich, Chronos, 2022, 224 S., 48 Fr.

Ueli Haefeli présente son ouvrage comme la synthèse du projet financé par le FNS «Mobilität im schweizerischen Bundestaat» dirigé par Christian Rohr et accompagné par lui-même et Hans-Ulrich Schiedt à la Division d'histoire économique, sociale et environnementale du Département d'histoire de l'Université de Berne entre 2014 et 2018. De ce projet sont issues deux remarquables thèses de Markus Sieber (Zurich 2022) et Benjamin Spielmann (Bâle 2020) et de nombreux

mémoires de master listés en fin d'ouvrage. Porté sur la mobilité du quotidien (Alltagsmobilität), le projet s'inscrit dans le «New Mobilities Paradigm» visant à examiner les interactions entre la mobilité et la société et l'évolution de ces interactions jusqu'à nos jours. Ce livre se base sur la littérature secondaire plutôt que sur des sources originales.

L'introduction définit le sujet de recherche: la mobilité dans une perspective large et «multimodale», incluant ses systèmes, ses expressions et restrictions, ses conséquences positives et négatives dans la société suisse de 1848 à aujourd'hui. Elle s'inscrit dans le *mobility turn*, un changement de paradigme opéré dès les années 1990 à l'international par des chercheurs regroupés dans l'association T2M (International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility). Des transports et leurs infrastructures, la focale s'est déplacée vers l'étude des mobilités dans une perspective davantage socio-culturelle que technique et économique. L'auteur historicise la notion de mobilité, apparue dans les années 1960 et connotée positivement, qui a progressivement supplanté la notion de transport aujourd'hui souvent associée à ses externalités négatives telles que ses émissions de carbone (10). S'inspirant notamment de James J. Gibson et de la psychologie environnementale, Haefeli estime que les pratiques de mobilité sont le résultat d'une co-évolution – notion clé de l'ouvrage – entre des facteurs internes et externes. S'éloignant d'une conception phasiste, l'auteur montre que les modes de déplacement s'additionnent en offrant toujours plus d'options aux individus mais que paradoxalement ils mènent à des sentiers de dépendance (190). Ce sont d'ailleurs ces facteurs qui façonnent la structure du livre. La première partie porte sur les facteurs externes: les politiques des transports, l'évolution socio-économique de la

Suisse et le développement des infrastructures. La deuxième partie s'intéresse aux individus et à leur marge de manœuvre entre le «devoir» et le «vouloir» se déplacer, mais interroge également la notion d'immobilité et par là, le «pouvoir» se déplacer. La troisième partie tente de mêler facteurs internes et externes en s'intéressant aux formes et à différents aspects de la mobilité dans cette co-évolution (le chemin de l'école, du travail, le loisir, l'impact du genre, la dangerosité, la mobilité comme consommation). Deux chapitres s'y ajoutent: une synthèse chronologique et une conclusion interrogeant les ruptures et les continuités du «quotidien mobile». L'auteur conçoit son ouvrage comme un programme de recherche. On ne peut que lui donner raison, car il nous a rendue attentive à l'intérêt des recherches sur la mobilité piétonne – que ce cahier vise à stimuler – à la fois mère de tout déplacement et parent pauvre de l'histoire de la mobilité!

Des moyens de transport aux lieux qu'ils relie, de la diligence à l'auto, des marchés aux supermarchés, l'auteur retrace les grandes évolutions de la mobilité quotidienne, imprégnée par la construction d'infrastructures, des exigences en matière de travail, des évolutions quant aux loisirs, de politiques favorisant l'une ou l'autre forme de déplacement, de conditions socio-économiques et (un peu) de la marge de manœuvre des individus. L'auteur pointe également l'importance de la distinction sociale dans les options prises par ces derniers. Concernant le futur, tout en reconnaissant l'importance et le poids de la routine dans les choix en termes de déplacement, l'auteur explique que pour autant, il y a toujours des phénomènes inattendus, de l'apparition de chemins de traverse à l'évaporation du trafic (191). Ces pratiques doivent appeler à des politiques de mobilité agiles et flexibles et à s'éloigner de modèles parfois dépassés et

favorisant fortement un mode de transport (comme cela a été le cas durant lesdites Trente glorieuses).

Plutôt que de revenir sur chaque partie de cet ouvrage dense, agrémenté de nombreux graphiques très utiles et de photographies (illustratives mais signifiantes), ce compte-rendu dégage deux aspects porteurs de réflexions futures, qui participent selon nous à l'intérêt de cet excellent livre.

Le premier aspect appréhende la mobilité et ses systèmes comme un champ (de lutte) politique. Le livre détaille une évolution générale d'un fédéralisme limitant les mobilités (présence de douanes mais également lois limitatives cantonales à l'automobilisme) vers la compétence accrue de la Confédération en termes de rail et de route (nationalisation du rail, routes nationales). Pour ce qui est de la route, l'auteur pointe à juste titre deux dates importantes: 1932 et la loi sur la circulation donnant la priorité au transport motorisé sur les routes – cela n'allait pas de soi – et 1958, l'acceptation par le peuple suisse de la planification des routes nationales. Les politiques urbaines ne sont pas oubliées, le tram offrant un autre exemple de mobilité déprivatisée. Comme il s'agit d'une synthèse, il est difficile pour l'auteur de s'arrêter sur les acteurs impliqués dans la motorisation et dans certaines politiques favorisant cette dernière. Par exemple, les pages consacrées aux débats autour de la gratuité des transports publics dans les années 1970 ne définissent pas tellement les camps en présence et les raisons de l'échec de cette idée. On aurait pu attendre également que l'auteur s'intéresse aux spécificités suisses liées à la démocratie directe et aux leviers (pro-automobiles) de la nationalisation et de l'uniformisation des lois. Les lois cantonales qualifiées d'autophobes par le lobby automobile (TCS et ACS principalement), telles que les interdictions de circuler le

dimanche après-midi encore en vigueur dans la plupart des cantons dans les années 1920, ont été combattues par ce dernier. Tout comme la priorité de l'auto sur la route a été âprement défendue avec succès par une élite possédant ce type de véhicules dans les clubs automobiles. De nouvelles recherches pourront étudier les leviers politiques de cette nationalisation et la priorisation de l'auto de manière plus empirique, au plus proche des acteurs. L'abrogation de mesures limitatives telles que les limitations de vitesse dans l'entre-deux-guerres est un autre exemple de ce combat inégal. L'ouvrage invite donc à des recherches au-delà du rail et de la route, sur les espaces à la fois rapprochés et morcelés par les infrastructures. Le deuxième aspect qui pourra être privilégié dans de futures recherches regroupe les phénomènes et acteurs oubliés de l'histoire de la mobilité. Ils apparaissent dans les trois parties du livre. Un premier phénomène est la persistance des transports en commun et de la «mobilité douce», malgré l'importance croissante du transport individuel motorisé. Si les années 1970 et la naissance de l'écologie politique ont participé à leur revalorisation, des voix se sont élevées pour la défense et la sauvegarde du transport collectif bien avant l'écologie. La question du tram, en bonne partie démantelé en Suisse romande et maintenu en Suisse allemande mériterait d'être davantage étudiée dans des recherches empiriques et en comparaison aux pays européens. Un autre phénomène est la continuité, malgré des évolutions, du caractère genré des déplacements que l'auteur ne peut qu'effleurer. La mobilité des enfants, tout à fait bouleversée et rendue extrêmement dangereuse par la motorisation, demeure relativement peu défrichée. Un autre aspect récemment revalorisé est la traction animale. Loin de se cantonner aux chevaux demeurés très importants jusqu'aux années 1950, l'au-

teur pointe des phénomènes oubliés ou peu étudiés comme l'emploi des chiens pour tirer de la marchandise, puis dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, comme «moteur» de mobilité de leurs maîtres. De 1932 à 2008, leur proportion a doublé (117). De manière générale, la mobilité piétonne, dont l'auteur retrace la marginalisation dans l'entre-deux-guerres est, comme à l'international, tout à fait négligée par les sciences sociales, dont l'histoire.

Cette riche synthèse représente pour un public étudiant, chercheur ou simplement intéressé une sorte de manuel avec des parties descriptives chiffrées et des réflexions théoriques et générales sur les mobilités terrestres en Suisse. Si elle est parfois quelque peu désincarnée, ce qui se comprend vu son caractère synthétique, elle offre un panorama aussi stimulant qu'utile de ces cent cinquante dernières années et propice à de nouvelles réflexions dans le débat actuel.

*Tiphaine Robert (Lausanne)*