
Éditorial

La mobilité. Un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

Dans l'autobus qui la ramène chez elle après une pénible journée de travail, le 1^{er} décembre 1955, Rosa Parks refuse de céder sa place à un passager blanc. Ce refus marque un tournant décisif dans le mouvement afro-américain des droits civiques aux États-Unis. Cet épisode montre bien la dimension politique de la mobilité quotidienne. Trois décennies plus tard, en 1983, le *cantautore* italien Edoardo Bennato évoque, dans sa chanson intitulée *Una Ragazza*, l'impossibilité pour les femmes et les jeunes filles de sortir seules le soir: «Se una ragazza, vuole di sera / Andare sola per strada / Non lo può fare / Non è corretto / Che non sia accompagnata.» (Si une jeune fille veut sortir seule le soir, elle ne peut le faire. Il n'est pas convenable qu'elle ne soit pas accompagnée.) Cette chanson, qui se réfère clairement aux normes genrées de la mobilité quotidienne, est devenue l'hymne de celles et ceux qui refusent désormais de s'y plier. Bien plus tôt, en 1782, Karl Philipp Moritz, pédagogue et adepte de la thérapie par l'art, parcourt l'Angleterre à pied, à l'instar de Jean-Jacques Rousseau. Lorsqu'il demande une chambre dans une auberge, on la lui refuse alors qu'il reste des places: en tant que piéton, il est considéré comme sans le sou.¹ Cet épisode est révélateur de la mobilité en tant que condition économique et en tant que mode efficace de distinction sociale ou culturelle.

La mobilité est un phénomène crucial de notre quotidien. Il s'agit d'un besoin existentiel, d'une pratique sociale et culturelle, d'une forme de consommation hédoniste. L'itinérance représente une nécessité anthropologique, l'expérience, la découverte du monde, le risque; c'est à la fois un plaisir et un fardeau. La mobilité est multidimensionnelle dans les motifs, les itinéraires, les rythmes qui lui sont propres et les obstacles qu'elle doit affronter. «*[M]otive force, velocity, rhythm, route, experience, friction*» sont les thématiques que le géographe Tim Cresswell aborde dans son étude pionnière *On the Move*.²

La mobilité représente toujours la capacité à se mouvoir et le mouvement lui-même. Elle désigne une multiplicité de manifestations du trafic, mais va bien au-delà pour englober les potentiels de mouvement, les questions de l'accès aux systèmes de mobilité, les compétences nécessaires à la mobilité et les formes d'appropriation de l'espace.³ Pour distinguer la mobilité potentielle de la mobi-

lité effective, le sociologue Vincent Kaufmann avait déjà suggéré deux concepts: mobilité et motilité, cette dernière désignant la capacité à se mouvoir, par opposition au mouvement proprement dit.⁴

Au sens large du terme, la mobilité ne revêt pas uniquement une dimension spatiale, mais désigne aussi la mobilité culturelle des idées ou des choses, des individus, des groupes ou des sociétés. Il est cependant nécessaire de préciser sa portée. Si nous nous concentrons dans ce numéro de la revue *traverse* sur la mobilité quotidienne, en écartant la thématique migratoire, c'est en raison de la spécificité du contexte dans lequel s'inscrit la mobilité quotidienne, qui concerne généralement des distances courtes, des routines et la récurrence quotidienne.

En tant que sujet d'analyse scientifique, la mobilité avait été abordée par différentes disciplines avant que ce concept, ou cette perspective, ne suscite, ces dernières années, l'intérêt accru des historiennes et des historiens. Mentionnons tout particulièrement ici les deux approches qui ont eu l'impact le plus marquant sur l'historiographie. L'une renvoie au *new mobilities paradigm* que les sociologues Urry, Kaufmann, Sheller et d'autres ont invoqué pour inviter les chercheurs et les chercheuses à considérer la mobilité comme un outil général d'analyse.⁵ L'autre impulsion cruciale est, selon nous, l'émergence des sciences des transports et de l'espace, dans la foulée du tournant écologique des dernières décennies du XX^e siècle. Le concept de mobilité qui en résulte ne concerne pas uniquement les infrastructures, les artefacts technologiques, les prestations et les orientations de la politique des transports. Il s'agit plutôt de considérer le potentiel socioéconomique des systèmes de transport et leur impact sur la structuration de l'espace. On s'intéresse désormais aussi au conditionnement des pratiques de mobilité par la culture, le genre, l'appartenance sociale ou l'âge, par exemple. La qualité et le niveau de développement d'un système de mobilité ne se mesurent pas uniquement à l'aune des transformations du lieu et des prestations des transports; ils s'expriment tout autant dans la manière dont on réussit à satisfaire les besoins en mobilité, dans les options disponibles et dans la gestion des effets secondaires indésirables. Alors que les recherches en histoire des transports se sont avant tout focalisées sur l'infrastructure, les moyens de transport et le commerce, c'est l'angle de la demande de mobilité ainsi définie qui retient désormais l'attention.

C'est ce genre de questionnement qui a émergé ces dernières années dans les recherches historiques. Les contributions de Laurent Tissot et Ueli Haefeli en donnent un aperçu. L'anthropologie, la géographie, l'écologie, la psychologie, la sociologie et la science des transports offrent ici des pistes théoriques et méthodologiques. L'International Association for the History of Traffic, Transport and Mobility (T²M), fondée en 2003, demeure un haut lieu du transfert des méthodes et des savoirs vers l'historiographie. C'est en histoire contemporaine que ces problématiques, méthodes et approches ont d'abord été adoptées.

C'est peut-être lié aux approches interdisciplinaires des recherches récentes que, pour ce qui est de la longue durée, ce sont des comparaisons souvent anhistoriques entre sociétés modernes/mobiles et sociétés prémodernes/immobiles qui se sont imposées. Ces comparaisons supposent une «logique du progrès» marquée par la substitution de formes de mobilité dépassées au profit de nouvelles modalités motorisées. Les récits du toujours plus rapide, toujours plus loin et toujours moins cher, omniprésents et souvent vides de sens, sont donc à déconstruire. Les sociétés prémodernes étaient en effet tout sauf immobiles. Même lorsque les rythmes se sont accélérés, on n'a du reste pas cessé de se déplacer à pied et on continue de le faire. La mobilité à long terme et une historicisation de la notion même de mobilité constituent de grands domaines d'étude, des défis à relever pour les chercheurs et les chercheuses de demain. Il s'agit là, selon nous, d'une tâche fondamentale pour les historiennes et les historiens, pour leur discipline, mais aussi dans l'intérêt d'autres domaines qui s'intéressent au phénomène de la mobilité.

Les sept contributions publiées dans ce numéro de la revue *traverse* témoignent de l'actualité des problématiques que nous venons d'évoquer. Si l'on doutait de la vitalité de ce domaine, il suffirait de considérer l'attention prêtée par les historien-ne-s à la réception du concept de mobilité, à l'émergence de nouveaux savoirs dans les politiques de transport, à des objets de recherche souvent négligés et à des ouvertures chronologiques sur les sociétés prémodernes, sans parler de l'importance accordée aux savoir-faire des acteurs.

Les deux premiers articles s'intéressent à l'histoire des concepts (*Begriffsgeschichte*). Laurent Tissot se penche sur l'évolution de la notion de mobilité dans différentes disciplines au cours de la seconde moitié du XX^e siècle. Il s'intéresse plus particulièrement à trois nébuleuses sémantiques: premièrement, la sociologie et la géographie urbaines depuis les années 1920; deuxièmement, le traitement, relativement tardif, de la mobilité par les historiennes et les historiens; et, troisièmement, les relations entre espace et temps en philosophie et en sociologie.

L'article d'Ueli Haefeli porte essentiellement sur la période à partir des années 1960. L'auteur reconnaît l'origine d'un *mobility turn* dans le discours des sciences et de la planification des transports, qu'il resitue dans le contexte plus large du tournant écologique intervenu autour de 1970, et s'intéresse également aux approches correspondantes en sciences sociales et humaines.

L'article suivant, dû à Catherine Herr-Laporte, concerne le XVIII^e et le début du XIX^e siècle. Elle y évoque la manière dont les voyages et le transport du courrier et des marchandises ont été profondément transformés par la diffusion de données temporelles de plus en plus précises. À travers une étude des horaires, elle montre combien l'accélération, qui caractérise à cette époque les transports et les

moyens de communication en général, s'est accompagnée d'une nouvelle organisation de la mobilité et d'une nouvelle perception du temps.

Quant à Kurt Möser, il se penche sur un autre tournant fondamental: l'émergence d'une nouvelle culture de la mobilité à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle. La recherche en histoire des transports et des techniques s'est jusqu'ici surtout intéressée à des modes ou des moyens de transport spécifiques pour explorer cette culture. À travers des biographies de mobilité, l'auteur met en lumière des itinéraires de socialisation individuels ou propres à un groupe, fondés justement sur des références et des expériences transmodales (cheval, vélo, bateau, automobile ou aéronefs).

L'article de Marcus Popplow porte sur les vélos cargo, un dispositif négligé par l'histoire des moyens de transport et de la mobilité. Dans son étude de cas, il met en lumière la signification de cette forme hybride de mobilité des personnes et des marchandises, dont il aborde les multiples évolutions possibles; il encourage les chercheurs et les chercheuses à prendre en compte les transports dits lents, la mobilité douce, à traction humaine ou animale (*human-powered mobility*, *animal-powered mobility*), sans laquelle, même avec tous les autres moyens de transport, nous ne pourrions jamais ni partir ni arriver.

S'inscrivant également dans une perspective d'histoire de la mobilité, l'étude de cas de Carolin Liebisch-Gümüş se focalise sur les passagers et les passagères. Elle se penche sur l'évolution des procédures et des réglementations de sécurité dans les transports aériens. Même dans le cas de macrosystèmes techniques aussi complexes, il a fallu, depuis les années 1970, considérer les mesures administratives et sécuritaires, ainsi que la politique des transports, bien sûr, mais aussi prendre en compte les intérêts des usagers et des usagères individuel·le·s.

L'article de Stefan Sandmeier, enfin, revient en Suisse et au contexte abordé par celui d'Ueli Haefeli. L'auteur y analyse le processus de planification adopté par un groupe d'experts chargés par le Conseil fédéral de proposer une conception globale des transports durant les années 1970. Il s'agissait d'une vue largement novatrice de la mobilité et de la politique des transports, fondée sur de nouveaux principes de planification inspirés de la systémique et dont l'impact sur les choix politiques et de planification demeure considérable.

Un numéro de revue consacré à un sujet spécifique ne peut prétendre à l'exhaustivité, ni rendre justice à la multiplicité des approches théoriques ou méthodologiques. Nous aurons atteint notre objectif si ces articles réussissent à mettre en lumière combien il est stimulant d'embrasser une perspective plus large pour concrétiser une histoire de la mobilité, et s'ils arrivent à stimuler d'autres recherches.

Notes

- 1 Carl Philipp Moritz, *Reisen eines Deutschen in England im Jahr 1782*, 2^e éd., Berlin 1785, 189–190.
- 2 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York 2006; Tim Cresswell, «Towards a Politics of Mobility», in Mari Hvattum et al. (éd.), *Routes, Roads and Landscapes*, Farnham 2011, 163–177.
- 3 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning. A: Economy and Space* 38/2 (2006), 207–226.
- 4 Vincent Kaufmann, *Re-Thinking Mobility*, Burlington 2002.
- 5 Sheller, Urry (voir note 3).