
À pied

Éditorial

Les historiens et historiennes utilisent rarement des formules telles que «depuis toujours...», et ce pour de bonnes raisons. Pour une fois, elles sont permises: depuis qu'il y a des êtres humains, ils se déplacent à pied.

Parmi les multiples formes de mobilité que nous connaissons, la marche est la plus courante. Il est donc à première vue étonnant de constater qu'elle a été largement négligée par la recherche. Depuis les années 1990, l'histoire des transports, qui se focalisait traditionnellement sur les développements techniques et économiques, a été complétée et enrichie grâce au *mobility turn*. La recherche s'est alors davantage portée sur la mobilité et plus uniquement sur les véhicules et les infrastructures.¹ La perspective devenait socioculturelle plutôt que technique. Pour autant, la question de la marche est demeurée marginale dans ces recherches malgré son caractère fondamental dans l'histoire des déplacements humains et des pratiques socioculturelles qui y sont liées jusqu'à aujourd'hui. Récemment, des chercheuses et chercheurs ont reconnu cette lacune et ont commencé à la combler.²

Parmi les différentes formes de mobilité pédestre, il convient de faire une distinction analytique entre la marche du quotidien d'une part et la marche de loisir d'autre part. Les termes allemands «wandern», «spazieren» ou «flanieren» décrivent ce deuxième type de marche. La marche du quotidien et celle de loisir sont associées à deux historiographies différentes mises en dialogue dans ce numéro. En fait, la stricte séparation ne peut pas toujours être maintenue au regard des réalités historiques vécues (voir par exemple les articles Vonnard/Amacher, Berz/Degen).

La marche dite de loisir a déjà fait l'objet de nombreuses études, notamment en tant que pratique sociale caractéristique de la bourgeoisie.³ En revanche, la marche du quotidien est un terrain peu exploré,⁴ bien qu'il s'agisse de la manière la plus courante de se déplacer: les humains vont au travail, ou travaillent en marchant; ils et elles vont sans cesse d'un endroit à l'autre, notamment dans les villes. Dans les sociétés occidentales, la mobilité piétonne a été chassée des rues réservées au trafic motorisé depuis les années 1920, et, dans le meilleur des cas, confinée aux trottoirs. Depuis les années 1970, les piétons et piétonnes

connaissent une reconquête – certes souvent modeste – d’espaces de liberté: des zones piétonnes sont aménagées et des limitations de vitesse sont imposées aux véhicules motorisés.⁵ Malgré de graves restrictions, la mobilité pédestre a perduré et demeure de nos jours une pratique variée et omniprésente.⁶ La marche du quotidien et la marche de loisir – ainsi que leurs nombreuses hybridations – jouissent d’une popularité intacte. En 2015, les habitantes et habitants de la Suisse marchaient en moyenne une demi-heure par jour, soit environ un tiers du temps qu’ils passaient «en déplacement».⁷

Des phénomènes mondiaux comme la pandémie de COVID et les défis profonds du réchauffement climatique avec leur lot de conséquences sociétales, économiques et logistiques, alimentent l’intérêt pour le sujet dans les sciences humaines et sociales.⁸ La multiplication des formes de mobilité (pensons aux trottinettes électriques et aux systèmes de location de vélos omniprésents dans les villes) n’entame apparemment pas la popularité de la marche à pied. D’autant plus que l’on constate en parallèle un culte de la marche à pied. Les podomètres pour smartphone et autres appareils traceurs qui permettent par exemple de suivre le seuil magique (et hautement fictif) de 10 000 pas par jour, ont le vent en poupe.⁹ Au regard de ces évolutions, il nous semble donc opportun d’examiner de plus près l’histoire des mobilités pédestres.

Les mobilités pédestres présentées dans ce numéro n’épuisent en aucun cas la thématique. Il s’agit plutôt d’une sélection de textes qui vise à historiciser la diversité et la complexité de la marche à pied en tant que phénomène quotidien et de loisir au cours des siècles. Le cahier apporte ainsi une contribution aux recherches sur la mobilité des temps modernes alimentées par l’histoire sociale et culturelle. Les sept contributions thématisent un large éventail de mobilités piétonnes du XVII^e au XX^e siècle, avec un accent sur la période moderne. La dimension transpériode de la marche gagnerait d’ailleurs à être davantage explorée, car il va de soi que l’on se déplaçait aussi et surtout à pied au Moyen-Âge et au début des temps modernes, comme le souligne à juste titre Johann-Günther König dans son aperçu de l’histoire de la marche.¹⁰ La mobilité pré-moderne était donc en grande partie une «mobilité pédestre», que ce soit dans la vie quotidienne, lors de voyages commerciaux et de pèlerinages ou dans le cadre de campagnes militaires.

Malgré cette évidence, les chercheurs et chercheuses n’ont que peu considéré les déplacements à pied comme objets de recherche à part entière. Les études sur le voyage et la mobilité portent plutôt sur la logistique et les infrastructures facilitant le voyage (itinéraires, routes, sécurité) et insistent sur la diversité et l’omniprésence de la mobilité prémoderne, notamment en réponse à l’idée reçue d’une société médiévale sédentaire.¹¹ En revanche, de nombreuses publications sur l’époque médiévale (de vulgarisation scientifique) invitent le public à explorer l’objet étudié à pied et proposent des promenades «sur les traces de ...» ainsi

que des randonnées à des fins de médiation scientifique, par exemple sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. Pour autant, lorsqu'il est question de la célèbre ascension du Mont Ventoux par Pétrarque – outre son importance littéraire, culturelle et historique – on parle rarement de la montée proprement dite, si ce n'est pour en contester la véracité.¹² Souvent présentée comme la «première randonnée en montagne», elle marque le début d'une découverte de la nature et d'une revalorisation du contact avec elle comme une fin en soi, à l'aube des temps modernes. L'ascension du Mont Ventoux est également un point de repère important dans la recherche historique sur le paysage.

Dans sa contribution, *Alessandro Ratti* étudie également un paysage historique spécifique et l'empreinte physique des personnes qui s'y déplacent à pied. Elles modifient ainsi ce paysage par différents projets de construction et via la ritualisation de la mobilité pédestre. Ratti étudie, à l'exemple du paysage sacré du Val Blenio, un processus qu'il qualifie de «sanctuarisation de la paroisse». Les oratoires que les croyantes et croyants construisaient et entretenaient, ainsi que les chemins de croix, les chapelles et les *sacri monti*, structuraient le paysage et (re) mettaient au niveau de la paroisse l'«expérience de proximité» des lieux saints et des pratiques religieuses. Ce changement a été encouragé par le mouvement de Contre-Réforme: la pratique religieuse exercée de manière collective devenait accessible à moins d'une demi-journée de marche.

La contribution de *Lars Dickmann* analyse quant à elle l'apparition de pratiques pédestres bourgeoises à Bâle à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle. En se basant sur des annonces parues dans l'*Avisblatt* de Bâle, il étudie l'émergence d'une «culture de la promenade» urbaine, comprise comme une pratique sociale accompagnée d'une culture matérielle dédiée. La popularisation des promenades a entraîné une transformation de l'espace urbain, basée sur des discours empreints d'ordre et de morale.

Il est intéressant de noter que la pratique bourgeoise ordonnée, normée et morale de la promenade s'oppose à d'autres formes de marche, qui revêtent une fonction de contestation politique. Ce n'est pas un hasard si certaines des formes de résistance sociale les plus efficaces sont étroitement associées à la marche à pied: manifestations, protestations, marches. Les exemples sont innombrables et variés: des actions individuelles comme la marche ininterrompue de l'activiste Peace Pilgrim (1953–1981) sur plusieurs décennies, aux manifestations de masse rassemblant des centaines de milliers de participantes et participants, en passant par de petites campagnes à fort retentissement comme la marche du sel de Gandhi (1930).¹³

Si certaines marches, liées à des mouvements contestataires, ont une dimension politique évidente, la marche quotidienne peut sembler de prime abord apolitique. Elle apparaîtrait ainsi comme «the something closest to doing nothing»,

comme l'a formulé Rebecca Solnit.¹⁴ La marche dissimule néanmoins presque toujours des rapports de pouvoir, comme l'illustre l'article de *Martin Meiske*. Il y étudie le travail des fonctionnaires du service d'entretien des chemins de fer allemands au début du XX^e siècle, qui parcouraient à pied des tronçons de voies ferrées pour des travaux de maintenance. L'article montre comment un thème à première vue technique peut être relu avec une perspective d'histoire sociale, par exemple en y étudiant les questions liées à la main-d'œuvre étrangère et la migration ou l'emploi des femmes et des mutilés de guerre.

Toutes différentes sont les perceptions et les expériences de celles et ceux qui marchent à priori pour leur plaisir. Dans leur article, *Philippe Vonnard* et *Anna Amacher* étudient la création et le développement de l'Association suisse de tourisme pédestre, ses débuts dans les années 1930, ses activités, ainsi que ses relations avec les acteurs politiques et économiques. Ils s'interrogent également sur les activités concrètes de l'organisation en matière d'aménagement du territoire et sur les motivations notamment patriotiques derrière ce projet. Le texte se veut une contribution à une histoire plus large de la randonnée en Suisse – seul pays à l'avoir ancrée dans sa constitution. Cette forme valorisée de la marche décrite par Vonnard et Amacher contraste fortement avec la marche dans un contexte professionnel étudiée par Meiske. Cela illustre le postulat suivant: qui se déplace à pied, quand et sur quelle durée, est aussi une question de classe. Qui a le temps de se promener? Qui est suffisamment en forme pour se déplacer à pied même pendant les heures de repos? Quels déplacements sont considérés comme un patrimoine culturel national et lesquels sont considérés comme une basse besogne?

Le texte de Vonnard et Amacher montre qu'une petite élite est à l'origine de la promotion de la marche comme activité de loisir. Ce qui est surprenant aujourd'hui, c'est que les défenseurs de la marche étaient loin de critiquer la domination croissante de la voiture sur les routes. Ils tenaient à une stricte séparation des flux de circulation, comme l'illustre un slogan de 1938: «La route à l'automobiliste. Chemins et sentiers à l'excursionniste». Le poids politique des clubs automobiles – dont les membres se recrutaient parmi cette même élite – n'était pas négligeable. La promotion de la randonnée s'est ainsi souvent développée en lien avec des projets de motorisation encourageant le tourisme pédestre.¹⁵ Cette forme de complémentarité – on parlerait aujourd'hui de comodalité – est une constante dans l'histoire de la mobilité. La communauté historique a toutefois souligné que ces complémentarités ont été profondément bouleversées à partir du moment où l'automobile a obtenu la priorité sur la route.¹⁶ Dès ce moment-là, les marcheurs et les piétons sont devenus des éléments – gênants – et leur marche a été entravée, car la liberté des uns exigeait la discontinuité de l'espace des autres, bien souvent des groupes sous-représentés politiquement.

Ne l'oublions pas, la marche à pied est une activité pour (presque) tous les âges. Celui qui en a acquis la capacité, la conservera toute sa vie du moment où il ne souffre pas d'un handicap physique. Cela vaut bien entendu également – et à plus forte raison – pour les enfants.

Dans sa contribution, *Silke Zimmer-Merkle* pose des jalons pour l'étude de la mobilité des enfants au XX^e siècle. L'historienne réfléchit à la nature de la mobilité piétonne, car chez les enfants en particulier, il n'est pas toujours possible de la distinguer clairement des autres formes de mobilité. Les transitions sont rapides et fréquentes et l'on constate une «omniprésence étonnante de moyens de locomotion et de jouets de mobilité». En revanche, depuis le XX^e siècle, les mobilités enfantines ont tendance à se cantonner aux surfaces réservées à la circulation piétonne. L'autrice plaide pour une prise en compte élargie de la marche à pied. Plus que d'autres mobilités pédestres, celle des enfants soulève des questions quant à la disponibilité des sources: les enfants (du moins les plus jeunes) ne laissent pas de témoignages écrits, pas de journaux intimes, pas d'autobiographies. Leurs perspectives propres ne pouvant que difficilement faire l'objet de recherches historiques, d'autres types de sources se révèlent précieuses, telles que les photographies.¹⁷

En revanche, il existe de nombreux témoignages sur des formes plus traditionnelles de marche à pied. L'on peut notamment mentionner la migration des compagnons qui, en tant que phénomène culturel phare de l'époque prémoderne, a suscité du XVIII^e au XX^e siècle une multitude de témoignages (auto)biographiques.¹⁸ *Andreas Berz* et *Bernard Degen* présentent dans leur article un témoignage écrit emblématique de cette tendance, les «mémoires de voyage» de l'imprimeur Robert Grimm. Dans leur reconstitution minutieuse du journal de Grimm, ils démontrent que cette «pérégrination» était multimodale, comme on le dirait aujourd'hui. Bien que Grimm ait parcouru environ les trois quarts de son trajet à pied, il a également utilisé le train, les charrettes, les trams et les omnibus.

Enfin, *Carla Roth* nous présente une autre forme hybride de mobilité pédestre: son texte étudie le livre de recommandations du «Herrenlotzer» Johann Britschgi (1822–1887) de Lungern. L'activité de Britschgi consistait à emmener des clients étrangers dans l'Oberland bernois en leur faisant passer le col du Brünig sur plusieurs jours. La marche quotidienne du «Herrenlotzer», liée à son travail, dépendait du comportement et de la condition physique des voyageurs et des touristes pour lesquels il travaillait. Selon les circonstances, il les transportait avec l'aide d'autres personnes dans une «chaise à porteurs» sur les chemins alpins caillouteux.

En faisant régulièrement converger les deux types de marche, du quotidien et de loisir, les contributions de ce numéro nous mènent à relativiser la pertinence

de cette distinction et finalement à considérer les avantages d'étudier ces deux formes conjointement. Nous souhaitons conclure cet éditorial en mentionnant quelques axes de recherche supplémentaires qui nous semblent prometteurs à cet égard et qui pourraient stimuler les recherches futures.

Premièrement, il pourrait être pertinent d'étudier la fonction et l'histoire des espaces restreints et étroitement délimités de la marche à pied depuis que les piétons·nes ont été repoussé·es au bord des routes au XX^e siècle. La marchabilité, favorisée dans les espaces urbains et touristiques, contraste avec une situation plus précaire dans les espaces suburbains et les agglomérations, marqués par des discontinuités significatives en raison de l'importance récurrente du transport motorisé. L'étude des processus de négociation politiques ainsi que des dynamiques institutionnelles et sociales autour des différents groupes d'usager·ères de la route, promet d'offrir de nouvelles perspectives sur l'histoire de la marche. Deuxièmement, les questions relatives aux conditions physiques liées à la marche à pied pourraient être approfondies. Tout le monde ne peut pas se déplacer à pied. Les espaces actuellement réservés aux piétons et piétonnes sont souvent construits pour celles et ceux qui disposent de cette capacité. Les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant ou avec des aides à la marche sont ainsi entravées dans leur liberté de mouvement. Néanmoins, le déplacement de personnes aux capacités physiques différentes a une longue tradition qui remonte à l'époque prémoderne. L'étude de la diversité des profils des personnes qui marchent et des restrictions auxquelles elles étaient confrontés à différentes époques ouvre de nouvelles perspectives sur l'histoire sociale et culturelle de la mobilité non motorisée.

Troisièmement, la perspective de genre n'a pas été suffisamment prise en compte dans les recherches historiques menées jusqu'à présent.¹⁹ À différentes époques, la marche à pied a souvent signifié autre chose pour les femmes que pour les hommes; elle était marquée par une plus grande incertitude, par la prudence et la peur. Rebecca Solnit, dans son livre précurseur *Wanderlust* (2000), a souligné l'inégalité des sexes structurant les pratiques pédestres. Les femmes ont été plus souvent punies ou humiliées pour leurs tentatives de simplement se promener, parce que les sociétés y voyaient quelque chose de prétendument sexuel et cherchaient à garder le contrôle sur la sexualité féminine.²⁰ Ce qui est déjà évident ici en ce qui concerne le corps féminin individuel s'applique d'autant plus aux sociétés dans leur intégralité.

Quatrièmement, la question de la «race» dans la mobilité piétonne relève d'une importance majeure. Qui peut ou se voit contraint de se déplacer à pied? Cette question a déjà été posée dans le domaine des transports publics et de l'accès à la mobilité rapide et aux nouvelles technologies, mais dans ce cas également, il convient de se pencher sur les piétonnes et les piétons: par exemple, des ac-

tivistes s'efforcent, principalement aux États-Unis, de comprendre les phénomènes de marche, souvent pensée comme «blanche», de manière plus inclusive. L'attribution de certaines formes de mobilité à des groupes ethniques déterminés ou racialisés constitue donc un champ d'investigation urgent pour la recherche historique.

Marino Ferri, Anja Rathmann-Lutz, Tiphaine Robert

Notes

- 1 John Urry, «Moving on the Mobility Turn», in Vincent Kaufmann (éd.), *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective*, London 2008, <https://doi.org/10.4324/9781315550459> (4. 12. 2024).
- 2 Colin Pooley, Tim Jones, *Promoting Walking and Cycling. New Perspectives on Sustainable Travel*, Bristol 2013; Colin Pooley, «Walking Spaces. Changing Pedestrian Practices in Britain since c. 1850», *Journal of Transport History* 42 (2021), 227–246; Martin Emanuel, Daniel Normark, «(Un)equal Footing. Otherings and Orderings of Urban Mobility», *The Journal of Transport History* 44 (2023), 165–182; Martin Emanuel, «Leisure Walking in the Original Compact City. Senses, Distinction, and Rhythms of the Bourgeois Promenade», *Mobilities* 18 (2023), 700–718, <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2206044> (14. 1. 2024); Colin Pooley et al., «Introduction. Historical perspectives on pedestrians and the city», *Urban History* 48/2 (2021), 204–210, doi.org/10.1017/S0963926819000944 (20. 12. 2024).
- 3 Gudrun M. König, *Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780–1850*, Vienne 1996; Johann-Günther König, *Zu Fuss. Eine Geschichte des Gehens*, Stuttgart 2013; Andreas Mayer, *Wissenschaft vom Gehen. Die Erforschung der Bewegung im 19. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main, 2013; Geoff Nicholson, *The Lost Art of Walking. The History, Science, Philosophy, and Literature of Pedestrianism*, New York 2008; Dirk Schümer, *Eine kurze Geschichte des Wanderns*, Munich 2012; Rebecca Solnit, *Wanderlust. A History of Walking*, New York 2001; Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, Paris 2016.
- 4 Erika Flückiger Strelbel, *Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken* (Materialien Langsamverkehr 130), Berne 2014; Ueli Haefeli, *Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen*, Zurich 2022.
- 5 Cédric Ferial, *La ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle?*, Paris 2022; Cédric Ferial, «Rethinking the Dominant Modernist Planning Narrative: Investigating Pedestrianisation in Europe, 1960s–1970s», *The Journal of Transport History* 44/2 (2023), 233–253, doi.org/10.1177/00225266231188606 (24. 10. 2023). Concernant les USA: Kelly Gregg, «Conceptualizing the Pedestrian Mall in Post-War North America and Understanding its Transatlantic Transfer Through the Work and Influence of Victor Gruen», *Planning Perspectives* 34/4 (2019), 551–577.
- 6 Pooley et al. (voir note 2).
- 7 Benjamin Spielmann, «Im Übrigen ging man zu Fuss». *Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939*, Bâle 2020, 179.
- 8 Renate Albrecher, Sonia Curnier, Vincent Kaufmann, «Le vélo et la marche comme moyens de transport: état actuel de la recherche», *Cahiers du LASUR* 40a (2023), <https://infoscience.epfl.ch/handle/20.500.14299/199908> (20. 12. 2024).
- 9 Gina Buhl, «Positives aus der Wissenschaft. Warum Sie die 10000-Schritte-Regel (fast) vergessen können», SRF «Aus Musik und Sport», 19. 4. 2022, www.srf.ch/wissen/gesundheit/

- positives-aus-der-wissenschaft-warum-sie-die-10-000-schritte-regel-fast-vergessen-koennen (26. 10. 2024).
- 10 König (voir note 3).
 - 11 Une petite sélection de ces travaux montre déjà l'ampleur de cet enjeu: Dominik Waßenhoven, *Skandinavien unterwegs in Europa (1000–1250). Untersuchungen zu Mobilität und Kulturtransfer auf prosopographischer Grundlage*, Berlin 2006; Peter Moraw (éd.), *Unterwegssein im Spätmittelalter*, Berlin 1985; Annette C. Cremer et al., *Prinzessinnen unterwegs. Reisen fürstlicher Frauen in der Frühen Neuzeit*, Berlin 2018; Helena Vanommeslaeghe, «Wandering Abbots. Abbatial Mobility and stabilitas loci in Eleventh-Century Lotharingia and Flanders», in Steven Vanderputten, Tjamke Sniijders (éd.), *Medieval Liège at the Crossroads of Europe. Monastic Society and Culture, 1000–1300*, Turnhout 2017, 1–28; Bernhard Lübbers, «Die Steinerne Brücke in Regensburg. Ein zentraler Verkehrsknotenpunkt aus dem 12. Jahrhundert», in Tobias Appl, Alfred Wolfsteiner (éd.), *Auf alten Wegen durch die Oberpfalz. Zur Geschichte der Mobilität und Kommunikation in der Mitte Europas*, (Bayerische Geschichte), Regensburg 2022, 99–109; Martin B. Shichtman, Laurie A. Finke, Kathleen Coyne Kelly, ««The world is my home when I'm mobile»: Medieval Mobilities», *Postmedieval. A Journal of Medieval Cultural Studies* 4 (2013), 125–135; Marianne O'Doherty, Felicitas Schmieder (éd.), *Travels and Mobilities in the Middle Ages. From the Atlantic to the Black Sea*, Turnhout 2015; John W. Bernhardt, ««On the Road Again»: Kings, Roads and Accommodation in High Medieval Germany», in Lynette Mitchell (éd.), *Every Inch a King. Comparative Studies on Kings and Kingship in the Ancient and Medieval Worlds*, Leyde 2013, 303–324.
 - 12 Matthias Bleyl, «Mont Ventoux und die Folgen. Petrarca's Besteigung des Mont Ventoux oder: Was jemand anrichten kann, der hoch hinaus will», in Hans Gercke (éd.), *Der Berg*, Heidelberg 2002, 58–62.
 - 13 Voir notamment: Danièle Tartakowski et al., *Histoire de la rue. De l'Antiquité à nos jours*, Paris 2022.
 - 14 Solnit (voir note 3), 5.
 - 15 Claire Milon, «Hinaus in die Ferne! La randonnée et ses espaces en Allemagne (1871–1914)», *Recherches germaniques* 54 (2024) (sous presse).
 - 16 Voir notamment: Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, ProQuest Dissertations Publishing, 2002.
 - 17 Comme l'ont récemment proposé Tiina Männistö-Funk et Veera Moll lors de la dernière T2M Conference à Leipzig en octobre 2024 «The Transforming Transport System and the Everyday Politics of Urban Space: Children in/as Traffic in Eeva Rista's Helsinki Photographs in the 1960s and 1970s».
 - 18 Sigrid Wadauer, *Die Tour der Gesellen. Mobilität und Biographie im Handwerk vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main 2005.
 - 19 Susan Hanson, «Gender and mobility: new approaches for informing sustainability», *Gender, Place & Culture* 17/1 (2010), 5–23, <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>; Rahul Goel et al., «Gender Differences in Active Travel in Major Cities across the World», *Transportation* 50 (2023), 733–749, <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10259-4> (20. 12. 2024); Claire Pelgrims, «Aesthetic Relationships to Cycling Infrastructure. The Example of Parisian Daily Cyclists», *Mobility Humanities* 4/1 (2025).
 - 20 Solnit (voir note 3), 232–233; Kerri Andrews, *Wanderers. A History of Women Walking*, London 2021.