

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 27 (2020)  
**Heft:** 3: Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = Mobilité : un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne  
  
**Vorwort:** Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = La mobilité : un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.12.2024

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

---

## Editorial

### Mobilität. Ein neues Konzept für eine alte Praxis

Auf dem Heimweg nach einem anstrengenden Arbeitstag weigert sich Rosa Parks am 1. Dezember 1955, ihren Sitzplatz im Bus für einen weissen Fahrgast zu räumen. Die Weigerung wird zu einem Meilenstein der Bürgerrechtsbewegung in den USA. Sie verweist auf die politische Dimension alltäglicher Mobilität. Drei Jahrzehnte später, im Jahr 1983, singt der italienische Cantautore Edoardo Bennato im Lied «Una Ragazza» davon, dass italienische Mädchen und Frauen abends nicht alleine ausgehen dürfen: «Se una ragazza, vuole di sera / Andare sola per strada / Non lo può fare / Non è corretto / Che non sia accompagnata». Das Lied ist ein deutlicher Hinweis auf die geschlechterspezifisch-normativen Verhältnisse der alltäglichen Mobilität und es wird zu einer Hymne derer, die diese Normen nicht mehr befolgen. Und schon viel früher, im Jahr 1782, unternimmt der Kunsttherapeut und Pädagoge Karl Philipp Moritz, angeregt von Jean-Jacques Rousseau, zu Fuss eine Reise nach England. Seine Bitte um Unterkunft wird im Gasthaus abgelehnt, obwohl noch Betten zur Verfügung stehen, denn als Fussgänger gilt er offensichtlich als nicht zahlungsfähig.<sup>1</sup> Die Episode verweist auf die Mobilität als ein wirtschaftliches Verhältnis und auf die Mobilität als ein wirkmächtiges Medium der sozialen oder kulturellen Distinktion.

Mobilität ist ein zentrales Phänomen unseres Alltags. Sie ist existenzielles Bedürfnis, soziale und kulturelle Praxis, hedonistischer Konsum. Unterwegssein ist anthropologische Notwendigkeit, ist Erfahrung, Welterschliessung, Risiko, Lust und Last zugleich. Mobilität ist vielschichtig in den ihr zugrunde liegenden Motiven, ihren Wegemustern, den Geschwindigkeiten, in ihren Rhythmen und in den ihr entgegenstehenden Friktionen. Diese Themenkreise hat der Geograf Tim Cresswell zur Analyse vorgeschlagen – «motive force», «velocity», «rhythm», «route», «experience» und «friction» – und die Fragen danach seiner anregenden Studie *On the Move* zugrunde gelegt.<sup>2</sup>

Mobilität bezieht sich immer sowohl auf die Fähigkeit zur Bewegung als auch auf die Bewegung selbst. Sie bezeichnet nicht nur eine Vielfalt der Erscheinungsformen des Verkehrs. Über diese hinaus umfasst sie die Potenziale zur Bewegung, die Fragen der Zugänge zum Mobilitätssystem, die Mobilitätskompetenzen und die Formen der Rauman eignung.<sup>3</sup> Für die Unterscheidung zwischen

potenzieller und realisierter Mobilität hat der Soziologe Vincent Kaufmann auch schon die zwei Begriffe *Mobility* und *Motility* vorgeschlagen: *Motility* für die Fähigkeit zur Bewegung im Unterschied zur Bewegung selbst.<sup>4</sup>

In einem weiteren Sinne steht Mobilität nicht nur für räumliche, sondern auch für soziale oder kulturelle Beweglichkeit von Ideen oder Dingen, von Einzelnen, Gruppen oder Gesellschaften. Einschränkungen sind deshalb notwendig. Wo man die Grenzen zieht, mag aus individuell oder aus subdisziplinär anderer Perspektive jeweils mehr oder weniger fragwürdig erscheinen. Der Grund unserer Beschränkung auf die Alltagsmobilität und die Ausklammerung der Migrations-thematik<sup>5</sup> liegt nicht zuletzt in den verschiedenen Forschungszusammenhängen, in denen zurzeit Migration und Mobilität thematisiert werden. Unserer Ansicht nach sind es die allgemein kürzeren Distanzen, die routinierte Wiederholung und die Alltäglichkeit, die mindestens bezüglich der Akteur\*innenperspektiven und Akteur\*innendispositionen einen grundlegenden Unterschied ausmachen und unsere Beschränkung rechtfertigen.

Als Gegenstand wissenschaftlicher Analyse ist Mobilität von verschiedenen Seiten her thematisiert worden, bevor dieses Konzept oder diese Perspektive in den letzten Jahren auch in der Geschichtsforschung grössere Aufmerksamkeit gefunden hat. Zwei Zusammenhänge sind besonders zu erwähnen, von denen die grössten Impulse auf die Geschichtswissenschaft ausgegangen sind. Da ist zum einen die Soziologie, in der Urry, Kaufmann, Sheller und andere die Mobilität als analytisches Konzept ins Zentrum rückten und ein «New Mobilities Paradigm» als Ausgangspunkt zukünftiger Forschung forderten.<sup>6</sup> Als zweiten wichtigen Ausgangspunkt identifizieren wir den Aufbruch der Verkehrs- und Raumwissenschaften im Gefolge der umweltpolitischen Wende der letzten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. Das von dort her entwickelte Konzept der Mobilität bezieht sich nicht nur auf Infrastrukturen, technische Artefakte, Transportleistungen und verkehrspolitische Weichenstellungen. Vielmehr gilt es, auch die sozioökonomischen und raumstrukturellen Potenziale von Verkehrssystemen in den Blick zu nehmen. Thematisiert wird nun vermehrt auch die kulturelle, die geschlechter-, die schicht- oder etwa die altersspezifische Bedingtheit von Mobilitätspraktiken. Die Qualität und der Entwicklungsstand eines Mobilitätssystems messen sich nicht nur an den jeweiligen Ortsveränderungen, den Verkehrs- und Transportleistungen, sondern ebenso sehr an der Art und Weise, wie die Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können, wie die Mobilitätschancen, aber auch die unerwünschten Nebenwirkungen der Mobilität verteilt sind. Während bisher vor allem die Infrastruktur, die Verkehrsmittel und der Handel im Zentrum verkehrsgeschichtlicher Forschung standen, rückt die so gefasste Mobilität die Nachfrageseite ins Zentrum.

Entsprechende Fragestellungen fanden in den letzten Jahren Eingang in historische Forschungen. Die Beiträge von Laurent Tissot und Ueli Haefeli in diesem

Heft geben einen Überblick. Theorie- und Methodenangebote finden sich in Anthropologie, Geografie, Ökologie, Psychologie, Soziologie oder Verkehrswissenschaft. Ein wichtiger Angelpunkt des Methoden- und Wissenstransfers hin zur Geschichtswissenschaft war und ist die 2003 gegründete International Association for the History of Traffic, Transport and Mobility (T2M). Die in die Geschichtsforschung migrierenden Fragestellungen, Methoden und Zugänge wurden zuerst in der neueren und neuesten Geschichte übernommen.

Es mag mit der jüngeren interdisziplinären Forschungsgeschichte selbst zusammenhängen, dass sich – bezogen auf den längeren Zeitraum respektive auf frühere Jahrhunderte – relativ ahistorische Gegenüberstellungen von modernen/mobilen und vormodernen/immobilen Gesellschaften breitgemacht haben, die einen «fortschrittlogischen» Prozess der Substitution veralteter durch neue motorisierte Mobilitätsformen unterstellen. Die Narrative des Immer-schneller, Immer-weiter, Immer-billiger sind zahlreich und oft platt; sie wären zu dekonstruieren. Denn vormoderne Gesellschaften waren nicht immobil, im Gegenteil. Auch die Zeit «davor» war von einer hohen Mobilität vieler Menschen geprägt. Und auch in den beschleunigten Zeiten war und ist man weiterhin zu Fuss unterwegs. Mit der Frage nach Mobilität in einer Perspektive der *longue durée* und einer adäquaten Historisierung des Begriffs der Mobilität selbst sind grosse Themenfelder und Herausforderungen für zukünftige Forschungen abgesteckt. Hier sehen wir eine zentrale, noch einzulösende Aufgabe der Geschichtsforschung für sich und gegenüber den weiteren mit Mobilitätsphänomenen befassten Wissenschaften.

Die sieben Beiträge des thematischen Schwerpunkts von *traverse* zeugen von der Aktualität des Konzepts der Mobilität für historische Analysen. Aus ihnen gehen neue Gesichtspunkte, neue Chronologien und neues Wissen hervor. Nicht zuletzt erweisen sie sich auch für vormoderne Gesellschaften als fruchtbar. Sie geben einen guten Eindruck von der aktuellen Vitalität des Forschungsfeldes.

Die ersten beiden Beiträge sind begriffsgeschichtlich ausgerichtet. Laurent Tisot geht der Karriere des in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunehmend verbreiteten Mobilitätsbegriffs und der teilweise weiter zurückreichenden wissenschaftlichen Beschäftigung mit den durch diesen umrissenen Sachverhalten nach. Er fokussiert dabei auf drei Bedeutungscluster: erstens auf die Stadtsoziologie und -geografie seit den 1920er-Jahren, zweitens auf die relativ spät erfolgende Thematisierung der gesellschaftlichen Mobilität in der Fachgeschichte und drittens auf allgemeine Reflexionen in der Philosophie und der Soziologie über die Beziehungen von Zeit und Raum. Der Beitrag von Ueli Haefeli bezieht sich im Wesentlichen auf die Zeit seit den 1960er-Jahren. Der Autor identifiziert in den Diskursen von Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung, die er im grösseren Zusammenhang der umweltpolitischen Wende um 1970 verortet, die

Wurzeln eines Mobility-Turns, der auch in entsprechenden sozial- und geisteswissenschaftlichen Konzepten seinen Niederschlag fand.

In den folgenden Beiträgen führt Catherine Herr-Laporte zunächst zurück in die Zeit des 18. und des beginnenden 19. Jahrhunderts. Sie zeigt, wie sich das Reisen, der Brief- und der Warentransport mit der Verbreitung zunehmend präziserer Zeitangaben in Stunden- und Fahrplänen grundlegend veränderten und wie stark die damals stattfindende Beschleunigung der Transporte und allgemein der Kommunikationsmöglichkeiten mit einer neuen temporalen Koordination, mit einer neuen Zeiterfahrung einhergingen. Einen weiteren grundlegenden Wandel fasst Kurt Möser mit dem Aufkommen einer neuen Mobilitätskultur um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert in den Blick. Aspekte davon wurden in der bisherigen verkehrs- und technikhistorischen Forschung hauptsächlich auf einzelne Verkehrsarten und Verkehrsmittel bezogen betrachtet. Dagegen weist der Autor anhand exemplarischer Mobilitätsbiografien individuelle und gruppenspezifische Sozialisierungswege gerade aufgrund vielfältiger transmodaler Bezüge und Erfahrungen mit Pferden, Fahrrädern, Booten, Automobilen oder Fluggeräten nach.

Marcus Popplow fokussiert mit einer Fallstudie über die Lastfahrräder einen sehr viel engeren, bisher unbeachtet gebliebenen Aspekt der Verkehrsmittel- respektive der Mobilitätsgeschichte. Er stellt die Bedeutung all der informellen Hybridformen der Personen- und Gütermobilität heraus, spricht die sehr unterschiedlichen möglichen Entwicklungen an und fordert jenen stärkeren Einbezug des sogenannten Langsamverkehrs, der *human* oder der *animal powered mobility*, ohne den wir – genau genommen – auch mit allen anderen Verkehrsmitteln nie aufbrechen oder ankommen könnten.

In einer noch weiteren Weise ist die Fallstudie von Carolin Liebisch einer mobilitätsgeschichtlichen Perspektivierung verpflichtet, indem die Autorin die Akteur\*innen respektive Nutzer\*innen ins Zentrum rückt. Liebisch zeigt anhand der Entwicklung von Sicherheitsverfahren und -regelungen, dass seit den 1970er-Jahren selbst in einem grosstechnischen System wie der Luftfahrt nicht nur mit verwaltungs-, sicherheits- und verkehrspolitischen Massnahmen zu rechnen ist. Dieser Prozess geht vielfältig auch auf die Artikulation und auf die Durchsetzung individueller Nutzer\*inneninteressen zurück.

Stefan Sandmeiers Beitrag führt schliesslich noch einmal in die Schweiz und in jenen Zusammenhang zurück, der schon bei Ueli Haefeli Thema ist. Der Autor analysiert den Planungsprozess einer Expertengruppe, die im Auftrag des Bundesrates in den 1970er-Jahren eine Gesamtverkehrskonzeption zu erarbeiten hatte. Bei dieser handelte es sich um einen weitgehenden Neuentwurf von Mobilität und Verkehrspolitik, der auf neuen, an den Systemwissenschaften orientierten Planungsgrundsätzen basiert und bis in die Gegenwart grosse Auswirkungen auf Politik und Planung hat.

Ein Themenschwerpunkt einer Zeitschrift kann weder Vollständigkeit zum Ziel haben, noch die ganze Vielfalt der theoretischen oder methodischen Zugänge zur Geltung bringen. Wir haben unser Ziel erreicht, wenn es mit den Beiträgen gelingt, die Fruchtbarkeit der Perspektivenerweiterung hin zu einer Mobilitätsgeschichte vor Augen zu führen und weitere Forschungen zum Thema anzuregen.

*Gianenrico Bernasconi, Ueli Haefeli, Hans-Ulrich Schiedt*

*Anmerkungen*

- 1 Carl Philipp Moritz, *Reisen eines Deutschen in England im Jahr 1782*, 2. Auflage, Berlin 1785, 189f.
- 2 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern West*, New York 2006; Tim Cresswell, «Towards a Politics of Mobility», in Mari Hvattum et al. (Hg.), *Routes, Roads and Landscapes*, Farnham 2011, 163–177.
- 3 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.
- 4 Vincent Kaufmann, *Re-Thinking Mobility*, Burlington 2002.
- 5 Vgl. dazu Francesca Falk, «Wir brauchen eine Migrantisierung der Geschichtsschreibung – und eine Mobilitätskritik», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 69/1 (2019), 146–163.
- 6 Mimi Sheller, John Urry, «The New Mobilities Paradigm», *Environment and Planning A* 38/2 (2006), 207–226.



---

## 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<sup>er</sup> 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.<sup>1</sup> 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*.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup> 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<sup>e</sup> 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 (T<sup>2</sup>M), 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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).