

## CONCOURS EXTERNE D'INGENIEUR EN CHEF TERRITORIAL - SESSION 2024

Composition : « Un homme est fait pour être mobile. Tout le malheur vient de l'immobilité » Citation de Jacques Brel (1929-1978)  
 Cette citation illustre-t-elle les questions liées aux mobilités aujourd'hui ?

Dans son récit d'un « tour du monde en 80 jours », Jules Verne exprime une aspiration universelle à la découverte et au voyage, qui place la mobilité comme un levier d'accès essentiel au bonheur humain. Le rappeur Orelsan exprime quant à lui certaines limites à celle vacation d'homme « globe trotter » dans une de ses chansons « après avoir fait le tour du monde, tout ce qu'on veut, c'est être à la maison ».

La citation de Jacques Brel s'inscrit plutôt en accord avec la première idée. Les hommes qui aspirent « tous à être heureux » comme l'indique le philosophe Alain, ont effectivement tendu à travers l'histoire à développer leurs échanges et leur mobilité. Aujourd'hui, l'intensification de la mobilité est telle qu'elle fait toutefois peser de nombreux enjeux socio-économiques, environnementaux et culturels sur nos modes de vie. Au-delà de la question du bonheur, qui « ne semble jamais pouvoir être complètement assouvi », la problématique se pose donc de savoir si la mobilité telle que nous la concevons est toujours vectrice de bien-être et de progrès humain.

Dans quelle mesure la mobilité contribue-t-elle réellement à une amélioration du bien-être au sein des sociétés humaines ?

Nous étudierons en premier lieu la façon dont les sociétés humaines, une fois sédentarisées se sont appuyées sur la mobilité pour se développer et améliorer leurs conditions de vie (I), puis nous verrons que les crises modernes induites par la mobilité nous imposent de redéfinir notre rapport à cette notion (II).

I- Les sociétés humaines, après s'être sédentarisées, ont progressivement développé leur mobilité dans une logique de progrès humain qui a toutefois nourri un certain nombre de tensions

1 – Les sociétés se sont rapidement saisies du levier de la mobilité comme facteur de développement à la suite de leur sédentarisation

L'histoire semble réellement démarrer avec la sédentarisation, induite pour l'évolution de sociétés de « chasseurs-cueilleurs » (qui pour certaines existent encore et ont pu être décrites par des anthropologues tels que Pierre Clastres comme des sociétés « heureuses) vers des sociétés s'appuyant sur l'agriculture et l'élevage pour se nourrir. Apparues notamment en Mésopotamie, ces sociétés ont progressivement développé des cultures, des modes d'organisation et ont conquis de nouveaux espaces.

La mobilité est alors rapidement apparue comme un levier de développement humain et social. Elle a permis aux hommes de nourrir leurs élevages et d'étendre leurs sphères géographiques d'influence en créant de vastes territoires. L'un des plus grands empires de l'Antiquité est l'empire romain qui doit notamment son développement à son réseau de routes facilitant le transport des hommes et des marchandises. Le roman « Les Mémoires d'Hadrien » de Marguerite Yourcenar décrit précisément cet enjeu de la mobilité et du développement d'infrastructures liées (ponts, routes, etc.) qui concourent à la pax romana.

Cette aspiration à la mobilité se renforce au cours de l'Antiquité et du Moyen-Age avec le développement du commerce et d'une « première mondialisation » décrite par Fernand Braudel. Les échanges assurés pour les phéniciens, le développement des premières routes de la soie ou des comptoirs commerciaux en Champagne en constituent

autant d'exemples. Il est toutefois à noter que les communautés humaines demeurent largement sédentarisées (seigneureries, villes) dans ces temps féodaux.

Un nouveau cap va toutefois être franchi avec l'apparition de la boussole. Les explorateurs en profitent pour découvrir de nouveaux continents à l'image de Christophe Colomb ou de Marco Polo. Cette nouvelle mobilité contribue à entrer dans une nouvelle ère marquée par l'humanisme puis les Lumières qui transformeront la société. Il ne faut toutefois pas oublier qu'elle a également contribué à créer certaines pages sombres de notre histoire telles que le commerce triangulaire. Certains grands esprits des Lumières, comme Voltaire, n'ont en tout cas pas hésité à mettre en avant tous les bénéfices humains liés à l'expression des mobilités et au renforcement de la mondialisation, bien que son « Candide » exprime, après tous ses voyages, l'envie de « cultiver son jardin.

## 2 – En transformant la mobilité humaine, la Révolution industrielle a profondément modifié l'organisation des sociétés et généré de nouvelles tensions

Le progrès technique induit par la Révolution industrielle (création en premier lieu de la machine à vapeurs, puis des moteurs à explosion et de l'électricité) a transformé la mobilité humaine. Le développement en France d'un réseau ferré (plans Legrand puis Freycinet), puis d'un réseau routier tarifié ont transformé notre façon de concevoir les distances. Ce n'est plus tant le nombre de kilomètres qui compte mais le temps à passer qui varie considérablement selon le moyen de transport utilisé. La mobilité se démocratise progressivement, et n'est plus exclusivement utilitaire. Elle devient même un phénomène de « consommation » à travers le tourisme. La mobilité permet grâce aux congés de changer d'environnement, de quitter la ville pour la mer ou la montagne. Les images des premières vacances des Français à la suite de la victoire du Front Populaire en 1936 en sont l'illustration.

Cette « intensification » de la mobilité se traduit également par l'avènement de l'économie de marché. Les théories libérales d'Adam Smith ou de David Ricardo, considérant que la multiplication des échanges selon la logique des « avantages comparatifs » est facteurs de gains économiques et sociaux pour tous. Dans les faits, cette nouvelle étape de la mondialisation contribue à un progrès humain indiscutable, mais elle n'est pas sans poser question. D'abord d'un point de vue social, puisque l'intensification des flux fait peser une pression sur des travailleurs « mis en concurrence » à travers le monde (les mouvements sociaux et politiques tels que le marxisme naissent de cette tension), mais également du point de vue culturel avec une tendance à l'« uniformisation » des sociétés (qui reste très relative).

D'un point de vue sociétal, un autre phénomène lié aux mobilités est celui de la « métropolisation ». Ces « hubs » tentaculaires constituent en effet des espaces particulièrement propices à cette nouvelle mondialisation. Le développement de l'aviation permet ainsi de connecter facilement l'ensemble de ces métropoles à l'échelle du globe. Les hommes y concentrent leurs activités, ce qui provoque un exode rural d'ampleur qui fait craindre à David Tacet l'émergence d'un monde « sans paysans ». Ce point de vue est à nuancer dans la mesure où les hommes auront toujours besoin de se nourrir, mais les métropoles dépendent désormais de « territoires servants » où l'agriculture doit également s'identifier pour répondre à la croissance démocratique.

La mobilité est donc accompagnée dans de nombreux progrès humains qu'il est toutefois nécessaire de nuancer. Pour en revenir à la citation de Jacques Brel, il est toutefois intéressant que la mobilité des personnes soit une constante des démocraties, alors que l'immobilité est souvent inhérente aux régimes dictatoriaux. La libre circulation des allemands de l'Ouest jusqu'à 1989 était ainsi épiée avec envie par leurs voisins de l'Est qui ont fini par venir à bout du mur qui les séparait de la démocratie. La mobilité est toutefois au cœur de plusieurs crises contemporaines que nous allons désormais détailler.

## II- La mobilité est porteuse d'enjeux sociaux, culturels et environnementaux qui imposent de requestionner ses finalités

### 1 – De nombreuses crises contemporaines sont intrinsèquement liées à la mobilité

En premier lieu, et alors qu'on pourrait s'attendre à un « désenclavement » global des territoires du fait de l'évolution de la mobilité, on constate contre-intuitivement la généralisation de sociétés scindées, « à deux vitesses », au sein desquelles s'opposent villes et ruralité. Le phénomène de métropolisation décrit précédemment est à l'origine de cette « crise sociale » qui se manifeste par des conflits réguliers (phénomène des gilets jaunes par exemple). Le livre « Leurs enfants après eux » de Nicolas Matthieu rend compte de zones « abandonnées » par la mondialisation. Jean-François Gravier évoquait déjà la problématique de la scission entre « Paris et le désert français » il y a plusieurs décennies, mais les politiques d'aménagement n'ont pas permis de rééquilibrer les territoires (objectif de la politique de la DATAR puis des politiques de décentralisation notamment). La mobilité « centralisatrice » et « métropolisante » a donc davantage joué un rôle aggravant. Le schéma « en étoile » des infrastructures de transport autour de Paris est notamment remis en cause.

Une seconde crise est davantage d'ordre culturelle. Le tourisme de masse qui s'est développé depuis une trentaine d'années s'inscrit dans un cadre plus global de consommation de masse. Outre ses conséquences environnementales néfastes, il interroge sur notre rapport au temps et à nos loisirs. Gilles Lipovetsky remet en cause l'évolution sociétale induite par la société de consommation en qualifiant notre période d'« ère du vide ». La multiplication des voyages « en coup de vent » vers des destinations toujours plus lointaines, sans véritablement de volonté d'échanger et de découvrir la culture locale pose question.

La mobilité de longue distance, tant pour les loisirs (voyages en avions), que pour le transport de marchandises (porte-conteneurs, avions cargos) pose enfin forcément question au prisme du dérèglement climatique et des catastrophes environnementales annoncées. Les transports sont à peu près responsables du quart des émissions de gaz à effet de serre. A l'échelle française, le dernier rapport du CITEPA relatif aux émissions de gaz à effet de serre montre que le transport en avion est l'un des seuls postes encore en augmentation, et ce, malgré l'interdiction des vols domestiques pour des trajets réalisables en moins de 2h30 en train (loi Climat résilience de 2021). La transition en cours des mobilités (électrification des véhicules notamment) va également s'accompagner de tensions en termes d'approvisionnement en ressources stratégiques, fortement concentrées en Chine. L'import de ces matériaux et de toutes sortes de produits à bas-coûts en provenance d'Asie où d'autres parties du monde n'ayant pas nécessairement les mêmes exigences sociales ou environnementales entraîne par ailleurs un coût carbone et des externalités négatives pas toujours évaluées.

L'ensemble de ces enjeux nous imposent donc de revoir notre rapport à la mobilité. Le récent épisode du blocage du Canal de Suez par un bateau en perdition, ou les tensions liées à l'exportation des céréales ukrainiennes du fait de la guerre avec la Russie ont de nouveau mis en évidence l'enjeu de ne pas se reposer uniquement sur des transports internationaux et une économie mondialisée pour assurer le bien-être des populations.

## 2 – Il est nécessaire de revoir notre rapport à la mobilité à l'heure du dérèglement climatique et des clivages sociaux

Une première idée consisterait à « réenchanter » la proximité, mise à mal pour la mondialisation. La recherche du bien-être ne nécessite pas forcément d'aller « toujours plus loin » et « toujours plus vite », surtout si l'on dispose de l'ensemble des services économiques, culturels, sociaux ou récréatifs à proximité. Les tendances de la « ville du quart d'heure », généralisables à d'autres typologies de territoires s'inscrivent notamment dans cette dynamique.

Les solutions de mobilité telles que la marche ou le vélo (dites « mobilité douce ») ne peuvent s'inscrire que dans cette logique locale. Le développement de services de proximité tels que les maisons France-Services sont des pistes intéressantes.

Dans le même registre, l'ouverture au monde sous-jacente au message de Jacques Brel, pourrait prendre de nouveaux formats avec l'appui des nouvelles technologies de l'information et de la communication (réseaux sociaux, etc.). Sans tomber dans le piège du « tout-numérique », qui est lui-même générateur d'impacts environnementaux non négligeable, internet nous offre tout de même de formidables opportunités d'échanges et de partage. L'exemple du télétravail, assez largement adopté par la société française suite à la crise sanitaire montre que l'on peut travailler ensemble en bougeant moins. Le « temps gagné » des transports évités peut alors être investi dans d'autres activités locales.

Compte tenu du contexte global, faire évoluer nos modes de mobilité et de consommation pourrait relever d'un nouveau « pacte social écologique » tel que l'envisage le philosophe Michel Serres, en adaptant le concept de Rousseau. Accepter de limiter notre impact environnemental contribuerait en effet à renforcer notre résilience vis-à-vis des dérèglements à venir et donc notre bien-être.

Ainsi, l'objectif de diminuer notre empreinte carbone individuel à 2t/an, nous impose nécessairement de faire évoluer nos comportements de consommateur. Un Aller-Retour Paris-New-York suffit en effet à « brûler » cet objectif. Le rejet de la population des « contraintes » à l'exercice de leurs libertés individuelles (notamment celle de consommer), fait de ce défi l'un des plus complexes à mener.

Ainsi, si l'histoire de l'humanité s'est construite avec une mobilité toujours plus intense, nos modèles de développement sont aujourd'hui confrontés à des crises qui nécessitent d'en revoir le « logiciel ».

Réinscrire la mobilité dans des objectifs de proximité et de soutenabilité est en effet indispensable. André Gorz, philosophe pionnier de l'écologie politique en France revendiquait le besoin de « reprendre le contrôle » vis-à-vis de la technique. A nous donc de choisir la mobilité qui nous convient, plutôt que de se voir imposer des modèles toujours plus puissants et impactant.