

Géographie – Tronc commun – Khâgnes

Consignes de travail pour les vacances

Préparation de la première khôlle de géographie

Sujet : Mobilités et transports urbains dans le Monde

La première khôlle de géographie portera sur la nouvelle question inscrite au programme : « **Mobilités et transports urbains dans le monde** ». Elle aura lieu rapidement après la rentrée, selon un calendrier établi en fonction de l'emploi du temps. Cette première interrogation n'a pas pour objectif d'évaluer une maîtrise déjà complète du thème, mais de vérifier que les bases indispensables à l'entrée dans la question ont été acquises : définitions, repères, ordres de grandeur, localisations, compréhension des grands enjeux et capacité à mettre en relation des notions géographiques.

L'enjeu du travail demandé pendant les vacances est donc double. Il s'agit d'abord de construire un socle de connaissances permettant de suivre le cours dans de bonnes conditions. Il s'agit ensuite de commencer à adopter une démarche proprement géographique, c'est-à-dire une démarche attentive aux échelles, aux différenciations spatiales, aux acteurs, aux infrastructures, aux inégalités d'accès et aux effets territoriaux des mobilités urbaines.

La lettre de cadrage du concours BEL insiste sur le fait que les mobilités et les transports urbains constituent un objet majeur de la géographie contemporaine. Ils permettent d'interroger les transformations des espaces urbains dans les contextes de mondialisation, de métropolisation, de transition socio-écologique et de mutations socio-techniques. Ils occupent une place centrale dans les pratiques quotidiennes des habitants et des habitantes, contribuent à l'organisation des territoires urbains et métropolitains, et révèlent autant qu'ils produisent des inégalités.

Cette question ne doit pas être comprise comme un thème strictement technique portant sur les réseaux de transport. Elle engage une réflexion plus large sur les rapports entre **mobilité, accessibilité, formes urbaines, justice spatiale, métropolisation et transition environnementale**. Elle invite à se demander comment les sociétés urbaines organisent l'accès aux ressources de la ville, comment les systèmes de transport structurent les territoires urbains, et comment les inégalités de mobilité révèlent des inégalités sociales et spatiales plus profondes.

La khôlle permettra de vérifier cette préparation à travers des questions de connaissance, des exercices de localisation, des demandes de définition, mais aussi un court travail de réflexion à partir des lectures indiquées. Vous devrez également être capables de présenter un schéma personnel portant sur un aspect de la question.

1. Ce que précise la lettre de cadrage : périmètre, méthodes et exigences.

La lettre de cadrage fixe plusieurs points qui doivent être immédiatement intégrés dans votre manière de travailler. Le premier est le périmètre du sujet. Les mobilités renvoient à l'ensemble des déplacements des individus dans l'espace, qu'ils soient quotidiens, pendulaires, résidentiels, professionnels, touristiques ou migratoires. Elles ne doivent pas être réduites à des flux quantifiables ou à des déplacements strictement fonctionnels. Elles sont des pratiques spatiales qui participent pleinement de l'habiter et des dynamiques territoriales.

Le deuxième point concerne les transports. Les transports désignent les systèmes techniques, les infrastructures, les réseaux et les services permettant les déplacements. L'entrée par les transports urbains implique de considérer les routes, métros, tramways, gares, ports, aéroports, téléphériques urbains et pistes cyclables, mais aussi les modes de déplacement, les usages sociaux, les pratiques spatiales et les politiques publiques. Les connaissances en ingénierie des transports ne sont pas attendues pour elles-mêmes ; en revanche, certaines notions doivent être maîtrisées, notamment l'intermodalité, le hub, la rupture de charge et le transit-oriented development, souvent abrégé TOD.

Le troisième point est une limite importante : le sujet porte exclusivement sur les mobilités des personnes. Les transports de marchandises, le fret, les oléoducs, les câbles ou les flux logistiques ne relèvent donc pas directement du programme, sauf lorsqu'ils interfèrent avec les mobilités urbaines des personnes, par exemple à travers la congestion, la concurrence pour l'espace public ou l'organisation des plateformes urbaines.

Le quatrième point concerne les échelles. La question porte principalement sur les mobilités et les transports dans les espaces urbains et métropolitains. Les mobilités périurbaines, rurales ou internationales ne doivent être étudiées qu'à travers leurs interactions avec les systèmes urbains : navettes domicile-travail, accès aux gares et aux aéroports, relations entre ville-centre, banlieues, périphéries et espaces périurbains, ou encore présence de touristes, de migrants et d'usagers non résidents dans les systèmes de mobilité urbaine.

Le cinquième point est méthodologique. La lettre de cadrage rappelle que la question permet de mobiliser des méthodes variées de la géographie, des approches quantitatives et cartographiques aux démarches plus qualitatives, comme la cartographie sensible ou la time-geography. Il faudra donc savoir interpréter des cartes, des graphes de flux, des données statistiques, des schémas de réseaux, mais aussi comprendre les expériences différenciées de la mobilité, les temporalités du déplacement et les rapports sensibles aux espaces traversés.

2

2. Comprendre le sujet : mobilités, transports, ville.

La question au programme invite à étudier les relations entre deux réalités étroitement liées mais qu'il convient de distinguer avec précision : **la mobilité et le transport**.

La **mobilité** désigne, dans son acception géographique la plus générale, le changement de lieu accompli par une ou plusieurs personnes. Elle renvoie donc à une pratique sociale de l'espace. Se déplacer, ce n'est pas seulement franchir une distance mesurable en kilomètres ; c'est accéder à des ressources, à un emploi, à un service, à un lieu de formation, à un espace de sociabilité, à un équipement ou à une centralité urbaine. La mobilité peut ainsi être comprise comme une forme de maîtrise de la distance, mais aussi comme une capacité socialement différenciée. Tous les individus ne disposent pas des mêmes ressources économiques, temporelles, physiques, informationnelles ou symboliques pour se déplacer.

Cette idée peut être rapprochée des travaux de Jacques Lévy et Michel Lussault sur la dimension spatiale des sociétés. La mobilité n'est pas seulement un déplacement matériel : elle participe de la manière dont les individus habitent, pratiquent et s'approprient l'espace. Elle peut également être mise en relation avec la notion de **capital spatial**, c'est-à-dire l'ensemble des ressources permettant à un individu ou à un groupe de tirer parti des distances, des localisations et des connexions. Dans cette perspective, l'inégale capacité à se déplacer devient un révélateur des positions sociales et des rapports différenciés à la ville.

On peut aussi mobiliser la notion de **motilité**, proposée par Vincent Kaufmann, qui désigne la capacité potentielle d'un individu ou d'un groupe à être mobile. Cette capacité ne dépend pas seulement de l'existence d'un réseau de transport. Elle dépend aussi des revenus, du temps disponible, de la connaissance des réseaux, de la maîtrise des outils numériques, du genre, de l'âge, du handicap, de la sécurité ressentie ou de la possibilité d'articuler plusieurs modes de déplacement. Ainsi, deux habitants d'un même quartier peuvent disposer d'une station de métro proche, mais ne pas avoir la même capacité effective à l'utiliser.

Le **transport**, quant à lui, désigne l'ensemble des moyens, des infrastructures, des systèmes techniques, des services et des organisations permettant le déplacement. Les transports urbains comprennent les transports collectifs, comme le bus, le tramway, le métro, le train suburbain ou le transport par câble, mais aussi les transports individuels motorisés, comme la voiture, le deux-roues motorisé ou le taxi, et les mobilités dites actives, comme la marche et le vélo. À ces formes s'ajoutent des dispositifs hybrides ou récents : covoiturage, autopartage, vélos ou trottinettes en libre-service, plateformes numériques de transport, mobilités à la demande.

La formulation du programme impose donc de ne pas confondre les infrastructures de transport avec les pratiques de mobilité. Un métro, une ligne de bus ou une voie rapide ne produisent pas automatiquement de la mobilité pour tous. Inversement, des mobilités importantes peuvent exister dans des espaces très faiblement équipés, grâce à des formes informelles, précaires ou coûteuses de transport. Dans de nombreuses métropoles africaines, asiatiques ou latino-américaines, les minibus, taxis collectifs, moto-taxis ou rickshaws assurent une part essentielle des déplacements quotidiens, alors même qu'ils relèvent souvent d'une organisation peu intégrée à la planification publique.

3

Le qualificatif **urbain** limite le sujet aux villes, mais il ne le réduit pas aux seuls centres-villes. Les mobilités urbaines concernent les déplacements à l'intérieur des espaces urbanisés, mais aussi les relations entre centres, banlieues, périphéries, espaces périurbains, zones d'activités, pôles commerciaux, quartiers résidentiels, gares, aéroports et interfaces métropolitaines. Dans les villes contemporaines, les déplacements ne se font plus seulement du domicile vers le centre. Ils sont de plus en plus éclatés, polycentriques, discontinus, liés à des emplois dispersés, à des pratiques de loisirs, à des temporalités fragmentées et à des formes urbaines étalées.

Il faut donc comprendre d'emblée que le sujet ne porte pas seulement sur les moyens de transport. Il interroge plus largement la manière dont les sociétés urbaines organisent l'accès à la ville. La question centrale peut être formulée ainsi : **comment les mobilités et les transports urbains révèlent-ils, organisent-ils et transforment-ils les inégalités, les centralités et les formes spatiales des villes dans le monde ?**

3. Un sujet qui dépasse la technique : quatre dimensions à discuter.

La lettre de cadrage distingue quatre grandes dimensions, économique, environnementale, sociale et politique. Elles ne doivent pas être traitées séparément comme des compartiments étanches. Elles sont au contraire étroitement imbriquées : une politique de réduction de la place de l'automobile est à la fois environnementale, sociale, économique, foncière et politique.

3.1. Les transports comme support du fonctionnement métropolitain.

Les mobilités et les transports occupent une place essentielle dans le fonctionnement économique des villes et des métropoles. Les flux de travailleurs, de consommateurs, de touristes et d'habitants participent à l'intégration des espaces urbains dans la mondialisation. Les grandes infrastructures, les hubs multimodaux, les gares, les aéroports, les pôles d'échange et les équipements majeurs renforcent l'attractivité des villes et contribuent à hiérarchiser les espaces urbains.

Le Grand Paris Express illustre cette dimension : il ne s'agit pas seulement d'un projet de transport, mais d'un projet de recomposition métropolitaine qui vise à renforcer les liaisons de banlieue à banlieue, à structurer de nouvelles centralités autour des gares et à modifier les rapports entre Paris et le reste de l'Île-de-France. À Bordeaux, le pont Simone-Veil peut également être lu comme une infrastructure de franchissement, mais aussi comme un instrument de requalification métropolitaine, de valorisation des berges et de réorganisation des mobilités.

3.2. Mobilités et enjeux écologiques.

L'intensification des mobilités urbaines soulève d'importants enjeux environnementaux. Les transports représentent une part majeure des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, notamment en raison de la place dominante de l'automobile individuelle dans de nombreuses villes. Les mobilités urbaines contribuent aussi aux pollutions atmosphériques et sonores, à l'artificialisation des sols, à la congestion et à la fragmentation des espaces.

Les réponses urbaines sont diverses : développement des transports collectifs, réhabilitation du ferroviaire urbain, piétonisation des centres-villes, promotion du vélo, électrification des véhicules, limitation de la circulation automobile, zones à faibles émissions ou politiques d'urbanisme de proximité. Copenhague, Amsterdam et Paris permettent d'interroger la montée des politiques cyclables ; Los Angeles et Belo Horizonte permettent au contraire de discuter les effets de la dépendance automobile ; Bogotá et Curitiba permettent d'étudier les apports et les limites des Bus Rapid Transit.

Il faudra cependant montrer que les transitions vers des mobilités plus durables produisent elles-mêmes de nouveaux problèmes : conflits d'usage de l'espace public, gentrification, inégalités d'accès aux alternatives, dépendance persistante à l'automobile dans les espaces périurbains, ou opposition aux restrictions de circulation.

3.3. Mobilités, accessibilité et expériences urbaines.

Les mobilités sont profondément marquées par de fortes inégalités sociales, économiques, de genre, d'âge, de handicap et plus généralement par des facteurs de vulnérabilité ou de discrimination. L'accès différencié aux transports contribue à renforcer certaines formes de ségrégation spatiale et conditionne l'accès au logement, à l'emploi, à l'éducation, aux soins ou aux loisirs.

Dans les périphéries populaires de nombreuses métropoles latino-américaines, comme São Paulo, Mexico, Bogotá ou Belo Horizonte, l'éloignement entre les quartiers résidentiels populaires et les pôles d'emploi se traduit par des temps de transport très longs. La mobilité devient alors une contrainte quotidienne et non une simple liberté de déplacement. La lettre de cadrage invite aussi à prendre en compte les violences sexistes et sexuelles dans les transports urbains et leurs effets sur les pratiques de mobilité, notamment par l'évitement de certains lieux, horaires ou modes de transport.

Les mobilités doivent également être envisagées sous l'angle des modes d'habiter et des pratiques urbaines. La marche, le vélo, les usages récréatifs des espaces publics et les temporalités différenciées

des déplacements permettent d'interroger les rapports sensibles à la ville. La mobilité peut contribuer à l'urbanité en favorisant les interactions sociales et les sociabilités, mais elle peut aussi réduire l'expérience urbaine à une succession de contraintes, de temps perdus ou d'espaces traversés sans appropriation.

3.4. Gouvernance, conflits et régulations des mobilités urbaines.

Les mobilités et les transports urbains constituent enfin une question politique impliquant une grande diversité d'acteurs : États, collectivités territoriales, opérateurs publics et privés, associations d'usagers, habitants, touristes, entreprises du numérique, promoteurs immobiliers et aménageurs. Les choix d'aménagement en matière de transport traduisent des arbitrages relatifs aux modèles de ville et aux usages de l'espace public.

Les politiques de mobilité s'inscrivent dans des documents de planification, des schémas de mobilité, des plans cyclables, des Plans locaux d'urbanisme, des SCoT ou des stratégies métropolitaines. Leur mise en œuvre repose sur la coordination entre acteurs à différentes échelles. Elle suscite fréquemment des conflits : contestation des grands projets d'infrastructure, opposition aux péages urbains, tensions autour de la place de l'automobile, débats sur la sécurité, la surveillance, la tarification ou la privatisation des réseaux.

Les mobilités urbaines permettent donc d'interroger concrètement la tension entre **justice sociale, efficacité territoriale** et **soutenabilité environnementale**. C'est l'une des lignes directrices du programme.

Enfin, la question des mobilités et des transports urbains ne peut être comprise sans un minimum de connaissances sur l'urbanisation mondiale. La planète est désormais majoritairement urbaine. La croissance des villes constitue l'un des faits géographiques les plus importants des dernières décennies. Elle ne se manifeste cependant ni partout de la même façon, ni selon les mêmes rythmes, ni avec les mêmes capacités d'aménagement.

Le taux d'urbanisation mondial a fortement progressé depuis le milieu du XX^e siècle. Cette progression se poursuit principalement en Afrique et en Asie, où la croissance urbaine demeure importante. Elle se traduit par l'expansion des grandes métropoles, mais aussi par la croissance de nombreuses petites et moyennes villes. Il faut donc éviter une erreur fréquente : réduire la question urbaine mondiale aux seules très grandes agglomérations. Les mégapoles sont spectaculaires, mais elles ne résument pas l'urbanisation de la planète.

Cette diversité des villes est essentielle pour le sujet. Une métropole mondiale bien équipée, une ville moyenne africaine en croissance rapide, une ville chinoise en ralentissement démographique, une capitale latino-américaine marquée par la ségrégation socio-spatiale, une ville européenne vieillissante ou une agglomération indienne en expansion périphérique ne rencontrent pas les mêmes problèmes de mobilité. Les capacités financières, les héritages urbanistiques, les formes de gouvernance, les niveaux d'équipement, la place de l'informel et les trajectoires démographiques diffèrent profondément.

Les villes en forte croissance doivent faire face à une demande accrue de déplacement, souvent plus rapide que la construction des infrastructures. À Lagos, Kinshasa, Dar es Salaam ou Dhaka, la croissance urbaine produit des besoins massifs de mobilité dans des contextes où les transports collectifs formels restent insuffisants. Les villes en déclin ou en stagnation doivent, à l'inverse, maintenir des services de transport dans des contextes de vieillissement, d'étalement hérité ou de

réduction des ressources. Les villes fragmentées doivent gérer la dissociation entre lieux de résidence, lieux d'emploi et lieux de services. Les villes marquées par l'informalité doivent composer avec des systèmes de transport non planifiés mais souvent indispensables au fonctionnement quotidien.

Cette géographie différenciée impose de raisonner à plusieurs échelles. À l'échelle mondiale, les mobilités urbaines sont liées à la hiérarchie des villes, aux écarts de richesse et aux modèles d'urbanisation. À l'échelle métropolitaine, elles dépendent de l'étalement urbain, du polycentrisme, de la localisation des emplois et des infrastructures. À l'échelle intra-urbaine, elles révèlent des inégalités fines entre quartiers desservis et mal desservis, entre espaces centraux et périphéries, entre populations disposant d'un choix modal et populations captives d'un mode de transport.

La question des transports urbains est donc indissociable d'une géographie différenciée de l'urbanisation.

4. Mégapoles, métropoles et métropolisation : des notions à maîtriser.

Vous devez savoir distinguer avec précision **mégapole**, **métropole** et **métropolisation**.

Une **mégapole** est une très grande agglomération urbaine. Dans la terminologie des Nations unies, le seuil généralement retenu est celui de 10 millions d'habitants. La mégapole est donc d'abord définie par sa taille démographique. Elle peut disposer de fonctions de commandement importantes, mais ce n'est pas ce critère qui la définit en premier lieu.

Une **métropole**, en revanche, se définit moins par sa population que par ses fonctions. Elle concentre des fonctions de commandement, d'organisation, d'innovation et d'intermédiation. Elle abrite des sièges sociaux, des institutions politiques, des services supérieurs, des universités, des centres de recherche, des équipements culturels, des plateformes logistiques, des gares, des aéroports, des réseaux numériques et financiers. Elle polarise un territoire plus ou moins vaste et l'insère dans des réseaux régionaux, nationaux ou mondiaux. Elle est donc un nœud dans des systèmes de flux.

Toutes les mégapoles ne sont donc pas nécessairement des métropoles de rang mondial. Inversement, certaines métropoles jouent un rôle important dans l'organisation des flux sans appartenir aux plus grandes villes de la planète. La distinction est fondamentale pour éviter une lecture strictement démographique de l'urbanisation.

La **métropolisation** désigne le processus par lequel les grandes villes concentrent une part croissante des populations, des activités, des richesses, des fonctions de commandement et des connexions. Elle repose sur les économies d'agglomération, c'est-à-dire les avantages produits par la proximité spatiale des entreprises, des services, des institutions, des compétences et des infrastructures. Elle produit cependant aussi des **déséconomies d'agglomération** : congestion, pollution, hausse des prix fonciers, saturation des réseaux, allongement des temps de déplacement, inégalités d'accès.

La métropolisation transforme directement les mobilités urbaines. Elle accroît les flux, complexifie les déplacements, multiplie les centralités, étend les bassins de vie et renforce les besoins de connexion. Elle produit des espaces urbains plus polycentriques, dans lesquels les trajets ne se limitent plus au modèle classique centre-périphérie. Elle renforce aussi les inégalités entre les espaces bien connectés et ceux qui restent mal desservis.

Tokyo illustre une métropolisation associée à un système ferroviaire dense, structurant et très intégré, qui permet de faire fonctionner une région urbaine immense. Los Angeles illustre, à l'inverse,

une métropole longtemps organisée autour de l'automobile, des autoroutes urbaines et de l'étalement résidentiel. Delhi, Jakarta ou Manille montrent les difficultés de métropoles en croissance rapide, où les infrastructures peinent à suivre l'expansion urbaine, la motorisation et l'allongement des distances quotidiennes. Bogotá, avec le *TransMilenio*, permet d'étudier le rôle des *Bus Rapid Transit* dans les politiques de mobilité des métropoles latino-américaines, tout en interrogeant leurs limites sociales et capacitaires.

C'est pourquoi les mobilités et les transports urbains sont au cœur de la métropolisation. Les réseaux de transport permettent aux métropoles de fonctionner, mais ils peuvent aussi devenir l'un de leurs principaux points de blocage.

5. Les grands enjeux à retenir pour entrer dans la question.

Pour la première khôlle, vous devez être capables d'expliquer que la question repose sur plusieurs tensions structurantes.

La première tension oppose **accès et inégalités**. La ville concentre des ressources, mais tous les habitants n'y accèdent pas de la même manière. La mobilité peut être une condition d'intégration urbaine, mais elle peut aussi devenir un facteur d'exclusion lorsque les coûts, les distances, les temps de trajet ou l'absence d'offre de transport limitent les pratiques quotidiennes. Cette tension oblige à articuler mobilité et justice spatiale.

La deuxième tension oppose **croissance urbaine et capacité d'équipement**. Dans de nombreuses villes du Sud, l'urbanisation progresse plus vite que les infrastructures. Les habitants dépendent alors de transports informels, de trajets longs, coûteux ou discontinus. Dans d'autres contextes, les infrastructures existent, mais elles sont saturées, vieillissantes ou insuffisamment adaptées aux nouvelles pratiques. Cette tension permet de comparer les métropoles en forte croissance, les villes plus anciennement équipées et les villes confrontées au vieillissement de leurs réseaux.

La troisième tension oppose **mobilité et soutenabilité**. Les sociétés urbaines ont besoin de se déplacer, mais les formes dominantes de mobilité, notamment l'automobile individuelle, produisent des nuisances environnementales et sociales. La transition vers des mobilités moins carbonées suppose des investissements, des changements de pratiques et une réorganisation des espaces urbains. Elle ne peut donc pas être réduite au remplacement d'une technologie par une autre, par exemple le passage du véhicule thermique au véhicule électrique. Elle suppose aussi de réduire certaines distances, de renforcer les transports collectifs et de repenser l'articulation entre urbanisme et transport.

La quatrième tension oppose **fluidité et conflictualité**. Les transports sont souvent présentés comme des instruments de connexion et de fluidification. Pourtant, leur aménagement suscite des conflits : opposition à une infrastructure, concurrence entre modes de transport, contestation des tarifs, tensions entre automobilistes, cyclistes, piétons, habitants, usagers et pouvoirs publics. La mobilité est ainsi un objet politique, parce qu'elle engage la répartition de l'espace public, des financements et des priorités d'aménagement.

La cinquième tension oppose **proximité et métropolisation**. Les politiques de ville du quart d'heure, de mobilités actives ou de relocalisation des services cherchent à réduire les distances quotidiennes. Mais la métropolisation tend souvent à élargir les bassins de mobilité, à disperser les emplois et à accroître la dépendance aux réseaux. L'un des enjeux majeurs du thème sera donc

d'interroger la possibilité d'une ville à la fois connectée, accessible et moins dépendante des déplacements longs.

Ces tensions peuvent être réunies dans une problématique générale : **les mobilités et les transports urbains sont-ils seulement des moyens d'assurer le fonctionnement quotidien des villes, ou constituent-ils des instruments majeurs de production, de hiérarchisation et de transformation des espaces urbains ?**

6. Travail demandé pendant les vacances.

Pour préparer la première khôlle, vous devrez effectuer plusieurs travaux.

Vous devez d'abord maîtriser les définitions suivantes : mobilité, transport, transport urbain, accessibilité, motilité, intermodalité, multimodalité, urbanisation, taux d'urbanisation, mégapole, métropole, métropolisation, périurbanisation, étalement urbain, fragmentation urbaine, justice spatiale, justice sociale, déséconomies d'agglomération.

Vous devez ensuite connaître les grands repères de l'urbanisation mondiale : la croissance de la population urbaine, le rôle de l'Afrique et de l'Asie dans l'urbanisation actuelle, la distinction entre grandes métropoles et petites ou moyennes villes, ainsi que la localisation des principales mégapoles mondiales.

Vous devez pouvoir localiser sur un planisphère les principales mégapoles mondiales, en particulier celles qui structurent la hiérarchie urbaine contemporaine : Jakarta, Dacca, Tokyo, New Delhi, Shanghai, Guangzhou, Le Caire, Manille, Calcutta, Séoul, Karachi, Mumbai, Mexico, São Paulo, Lagos, Kinshasa, New York, Los Angeles, Buenos Aires, Istanbul, Moscou, Paris, Londres, Bangkok, Osaka, Pékin, Shenzhen, Chongqing, Chengdu, Téhéran, Lahore, Bangalore et Chennai. La liste exacte sera stabilisée à partir du document de référence retenu en cours, car les classements varient selon les seuils, les définitions de l'agglomération et les sources statistiques. Vous devez cependant déjà connaître les grands foyers de mégapolisation.

Voir le classement ci-dessous des 12 plus grandes villes de la planète (connaître au moins leur nom).

Agglomération urbaine	Population 2025 (millions)	Classement mondial 2025	Population 2050 (millions)	Classement mondial 2050
Jakarta	41,9	1	51.2	2
Dacca	36.6	2	52.1	1
Tokyo	33,4	3	30.7	7
New Delhi	30.2	4	33,9	4
Shanghai	29.6	5	34,9	3
Guangzhou	27.6	6	29.2	8
Le Caire	25.6	7	32.4	6

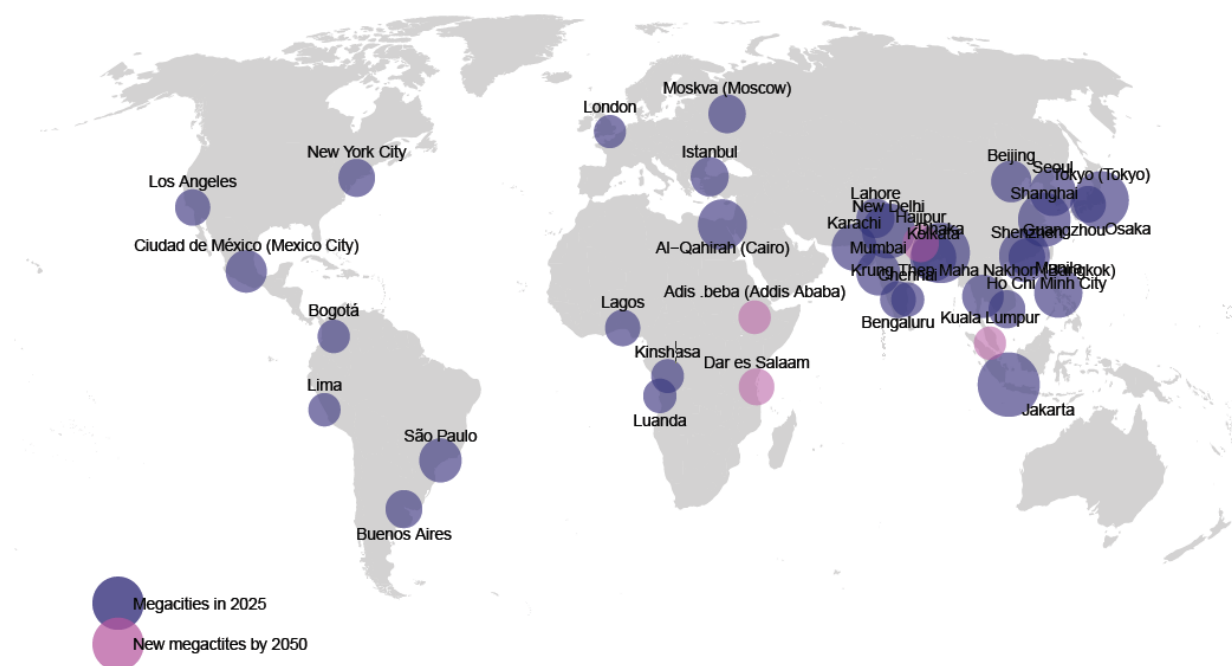
Agglomération urbaine	Population 2025 (millions)	Classement mondial 2025	Population 2050 (millions)	Classement mondial 2050
Manille	24.7	8	27.1	9
Calcutta	22,5	9	23.8	10
Séoul	22,5	10	21.2	12
Karachi	21.4	11	32.6	5
Mumbai	20.2	12	23.1	11

PS: noter que la ville du Caire (Egypte) est la seule de ce classement à ne pas être localisée en Asie.

Deux villes latino-américaines, qui ont longtemps fait partie des 10 plus peuplées de la planète, Mexico et São Paulo, n'en font plus partie depuis 2010, en raison de la croissance plus rapide du Caire et de Shanghai.

Vous devez pouvoir localiser les 33 mégapoles de la planète sur un planisphère.

The world's megacities with 10 million inhabitants or more, 2025 and 2050 (projected)



Source: World Urbanization Prospects 2025 (United Nations, 2025).

Vous devez lire et ficher les deux articles suivants, qui permettent d'aborder les liens entre mobilités, transports urbains et métropolisation.

Le premier article porte sur une métropole française : Victor Piganiol, « Étude de cas. Le pont Simone-Veil à Bordeaux, les mobilités au cœur de la métropolisation », Géoconfluences, septembre 2024 (<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-france-des-territoires-en-mutation/etudes-de-cas/le-nouveau-pont-simone-veil-a-bordeaux-illustre-comment-les-mobilites-sont-au-coeur-de-la-metropolisation>).

Le deuxième article porte sur une métropole brésilienne : Eugênia Viana Cerqueira, « Se déplacer dans une métropole presque dépourvue de transports en commun. L'exemple de Belo Horizonte », Géoconfluences, décembre 2019 (<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/mobilites-belo-horizonte>).

Pour chaque article, la fiche devra faire apparaître l'objet étudié, la localisation, les acteurs, les formes de mobilité concernées, les infrastructures évoquées, les inégalités mises en évidence, les effets territoriaux produits et l'intérêt de l'exemple pour une dissertation ou une khôlle.

Vous devez également vous documenter sur le **Grand Paris Express**, qui constitue un exemple important d'infrastructure métropolitaine associant transport, aménagement, recomposition des centralités et transformation des mobilités. Vous utiliserez le site officiel du Grand Paris Express (<https://www.grandparisexpress.fr/gpe-essentiel>) ainsi que deux entretiens disponibles en ligne, l'un dans la revue en ligne *Urbanités* (<https://www.revue-urbanites.fr/11-klein/>), l'autre dans la revue *Conflits* (<https://www.revueconflits.com/grand-paris-express-une-revolution-des-mobilites-et-des-centralites-en-ile-de-france/>). Il ne s'agit pas d'apprendre mécaniquement les caractéristiques techniques du projet, mais de comprendre en quoi il transforme l'organisation de l'Île-de-France, en particulier les relations entre Paris, les banlieues, les pôles d'emploi, les gares et les centralités périphériques.

Enfin, vous devrez réaliser un **schéma intermédiaire personnel** portant sur un aspect de la question. Ce schéma pourra par exemple représenter les effets d'une nouvelle ligne de transport sur une métropole, les inégalités d'accessibilité dans une ville fragmentée, l'organisation d'un réseau polycentrique, la concurrence entre automobile et transports collectifs, ou encore les mobilités quotidiennes dans une périphérie urbaine. Le schéma devra comporter un titre problématisé, une légende organisée et des figurés lisibles. Il devra surtout montrer une logique spatiale : différenciation des espaces, hiérarchie des lieux, flux, discontinuités, centralités ou marges.

7. Attendus de la première khôlle

Le jour de la khôlle, vous pourrez être interrogés sur les définitions fondamentales, sur la distinction entre mobilité et transport, sur les principaux enjeux de la question, sur les dynamiques de l'urbanisation mondiale, sur la différence entre mégapole et métropole, ainsi que sur les lectures demandées.

Vous devrez être capables de montrer que les mobilités urbaines ne relèvent pas seulement de choix individuels, mais qu'elles dépendent de structures spatiales, de politiques publiques, d'inégalités sociales, de systèmes techniques, de coûts économiques et de représentations de la ville.

Vous devrez également être capables d'utiliser les exemples étudiés. Bordeaux permettra d'aborder les relations entre infrastructure, franchissement, métropolisation et recomposition urbaine. Belo Horizonte permettra d'interroger les difficultés d'une métropole fortement dépendante de l'automobile et insuffisamment équipée en transports collectifs. Le Grand Paris Express permettra d'analyser un projet de transport comme outil d'aménagement métropolitain et comme tentative de transformation des centralités urbaines.

La khôlle évaluera donc moins une accumulation de données qu'une capacité à raisonner géographiquement. Il faudra savoir définir, localiser, comparer, expliquer et problématiser. Une réponse satisfaisante devra toujours articuler un fait de mobilité, une forme urbaine, des acteurs, des inégalités et des effets territoriaux.

8. Ce qu'il faut retenir dès maintenant

La question « **Mobilités et transports urbains dans le monde** » doit être abordée comme une question centrale de géographie urbaine. Elle ne porte pas seulement sur les déplacements, mais sur la manière dont les villes fonctionnent, se transforment, se fragmentent, s'étendent, se connectent et tentent de devenir plus soutenables.

Les transports urbains ne sont pas de simples équipements techniques. Ils sont des instruments d'organisation de l'espace, des révélateurs d'inégalités, des objets de décision politique, des sources de conflits et des leviers possibles de transition. Les mobilités, quant à elles, ne sont pas seulement des flux observables ; elles expriment des rapports différenciés à la ville, à la distance, au temps, au coût et à l'accessibilité.

Entrer dans cette question suppose donc de tenir ensemble trois dimensions : les pratiques des habitants et des usagers, les infrastructures et les politiques de transport, les formes urbaines produites par l'urbanisation et la métropolisation. C'est à cette articulation que sera consacré le cours.

La réflexion pourra ainsi être résumée par une idée directrice : **les mobilités urbaines ne font pas seulement circuler les individus dans la ville ; elles contribuent à produire la ville elle-même, en organisant les centralités, les périphéries, les inégalités et les possibilités concrètes d'accès aux ressources urbaines.**

9. Bibliographie indicative à connaître dès l'entrée dans le thème.

La bibliographie suivante reprend et ordonne les références indiquées dans la lettre de cadrage, auxquelles pourront s'ajouter des références de cours au fil de l'année.

- Bernier, Xavier, Atlas des mobilités et des transports. Pratiques, flux et échanges, Autrement, 2023.
- Debie, Jean, « La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ? », La Vie des Idées, 2021.
- Fleury, Antoine, Frétigny, Jean-Baptiste et Kanellopoulou, Dimitra (dir.), Les espaces publics à l'épreuve des mobilités, Presses universitaires de Rennes, 2022.
- Fol, Sylvie, La mobilité des pauvres, Belin, 2009.
- Frétigny, Jean-Baptiste, Les mobilités, La Documentation photographique, n° 8159, 2024.
- Imbert, Christophe, Dubucs, Hadrien, Dureau, Françoise et Giroud, Matthieu (dir.), D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen, Armand Colin, 2014.
- Libourel, Eloïse, Schorung, Matthieu et Zembri, Pierre, La géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs, Armand Colin, 2022.
- Negron-Poblete, Paula et Paulhiac Scherrer, Florence (dir.), Villes à vivre : le quotidien métropolitain entre ancrage et mobilités, Presses de l'Université de Laval, 2017.
- Schmoll, Camille, Chacun sa place. Une géographie morale des mobilités, CNRS Éditions, 2025.
- Dossier « Mobilités, flux et transports » de Géoconfluences et dictionnaire MobiDic, tous les deux en ligne.

En résumé, le jour de votre khôlle, vous êtes susceptible d'être interrogé sur votre lecture et compréhension de cette présentation rapide (définitions, enjeux, chiffres), de la lettre de cadrage et des articles / cas à travailler.

Il vous sera par ailleurs demandé de localiser un certain nombre de villes de la liste à connaître sur un planisphère et de présenter le schéma réalisé.