



Prune crue...

PRUNE : Programme pour Réviser Utilement sans Négliger son Été



... prune cuite !

Les vacances d'été sont importantes, elle doivent vous permettre de **reprendre des forces** pour l'année de khâgne : du soleil, du sommeil, de la détente, et les proches que vous n'avez pas assez vus. Néanmoins, il faut impérativement **défricher les programmes** pour la rentrée car elle commence très vite.

Quelques conseils de lecture et de travail de vacances en géographie pour l'année de Khâgne 2026-2027 suivent donc ci-dessous.

- ➔ Une **interrogation** sera organisée **à la rentrée** (cf. Infra).
- ➔ Pour les khûbes, un article en plus (au choix) parmi les ressources du dossier de Géoconfluences <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/programmes/concours/mobilites-et-transports-urbains-dans-le-monde-ens-lyon-2027-ressources>. Ils donneront lieu à un court exposé, et une fiche résumé présentés en classe à la rentrée.

A. Rechercher les définitions (géographiques) des termes en gras dans la lettre de cadrage recopiée ci-dessous.

- ➔ Les définitions de ces mots constitueront la **première partie de l'interrogation** de rentrée (définitions). Vous trouverez un glossaire sur le site Géoconfluences pour la plupart des termes, ainsi que sur le site <https://mobidic.cnrs.fr/>

B. Repères : Savoir placer les très grandes villes sur un planisphère, à partir des inventaires du site Géoconfluences (<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/globales-mondiales-villes>)

- ➔ Les localisations donneront lieu à la **seconde partie de l'évaluation de rentrée**.

C. Lire avec attention l'atlas édité chez Autrement (version E-Pub possible, nombreuses occasions sur internet) :

- X. Bernier, *Atlas des mobilités et des transports. Mobilités, flux, échelles*. Ed. Autrement, 2023.
- ➔ Les chapitres suivants, donneront lieu à la **troisième partie de l'évaluation de rentrée** : Cartographier les mouvements ; Les pratiques et leurs significations.

L'ensemble de cet atlas devra malgré tout avoir été lu de manière suffisamment assidue pour espérer engager rapidement le travail de débroussaillage du programme de géographie de l'année.

QUELQUES RESSOURCES GENERALES :

- Frétny, J.-B (2024). *Les mobilités*. La Documentation photographique, N°8159.
- Le manuel d'initiation d'Y. Veyret et A. Ciattoni (*Les fondamentaux de la géographie*, 4e éd., 2023) vous redonnera des éléments d'entrée dans le programme : voir en particulier les chapitres 7 (urbanisation) et 10 (transports).
- L'ouvrage de S. Beucher et M. Reghezza (*La géographie, pourquoi, comment ?*, 2017) sera une lecture utile permettant de mieux maîtriser les enjeux épistémologiques des termes au programme dans la lettre de cadrage.

Pour toute question complémentaire, ne pas hésiter à m'écrire à l'adresse suivante : laplanteprepa@gmail.com

Bonnes vacances à tous !

Lettre de cadrage : Mobilités et transports urbains dans le monde

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 des mutations socio-techniques. Les mobilités et les transports urbains occupent une place centrale dans les **pratiques** quotidiennes des habitantes et habitants, ils contribuent aux dynamiques et à l'organisation des **territoires** urbains et métropolitains, tout en révélant et en produisant des **inégalités**. Cette thématique occupe également une place importante dans les programmes de l'enseignement primaire et secondaire, notamment à travers l'étude des métropoles, des mobilités quotidiennes, des **réseaux** de transport ou des enjeux environnementaux. Elle permet en outre de mobiliser des méthodes variées propres à la géographie, allant des approches quantitatives et cartographiques à des démarches plus qualitatives, telles que la **cartographie sensible** ou la **time-geography**.

Les mobilités renvoient à l'ensemble des **déplacements** des individus dans l'espace, qu'ils soient quotidiens, pendulaires, résidentiels, professionnels, touristiques ou migratoires. Dans le cadre de ce programme, les mobilités ne sauraient être réduites à des flux quantifiables ou à des déplacements strictement fonctionnels : elles doivent être envisagées comme des pratiques spatiales qui participent pleinement de l'**habiter** et des dynamiques territoriales. L'étude des mobilités suppose une approche multiscalaire, articulant les échelles locale, métropolitaine, nationale et mondiale. Elle permet de comprendre la manière dont les espaces urbains sont produits, autant par les **circulations** que par les **ancrages**.

Les transports désignent quant à eux les systèmes techniques, les infrastructures, les réseaux et les services permettant ces déplacements. L'entrée par les transports urbains implique ainsi de considérer les **infrastructures matérielles** (routes, métro, tramway, gares, ports, aéroports, téléphériques urbains, pistes cyclables), les modes de déplacement (marche, automobile, vélo, transports collectifs, **mobilités dites « douces » ou « actives »**), mais aussi les **usages** sociaux, les pratiques spatiales et les **politiques publiques**. Il convient de préciser que le sujet porte exclusivement sur les mobilités des personnes et n'inclut pas les transports de marchandises (fret, oléoducs, câbles, camions, etc.). Par ailleurs, si des connaissances approfondies en ingénierie des transports ne sont pas requises, certaines notions fondamentales doivent être maîtrisées (**intermodalité**, **transit-oriented development** (TOD), **hub**, **rupture de charge**, etc.).

Le jury attend des candidates et candidats qu'elles et ils adoptent une approche territoriale des mobilités et des transports urbains. Ce sont des pratiques inscrites dans des contextes spatiaux différenciés. Les transports contribuent à relier ou à **enclaver**, à renforcer certaines **centralités** ou, au contraire, à **marginaliser** certains quartiers et périphéries. La question doit être abordée dans une perspective mondiale et comparatiste, en mobilisant des exemples variés issus des différentes régions du monde et en prenant en compte les fortes différenciations des pratiques et des politiques de mobilité selon les contextes (« **Nord global** » / « **Sud global** » notamment). La question porte principalement sur les mobilités et les transports dans les espaces urbains et métropolitains. Les mobilités périurbaines, rurales ou internationales n'entrent dans le programme qu'à travers leurs interactions avec les systèmes urbains.

L'étude des mobilités et des transports urbains peut être abordée selon quatre grandes dimensions — économique, environnementale, sociale et politique — étroitement imbriquées.

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 et travailleuses, de consommateurs et consommatrices, de touristes, ainsi que d'habitantes et habitants participent à l'intégration des espaces urbains dans la mondialisation. Les **acteurs** publics et privés de l'aménagement, des transports, du tourisme, de l'immobilier ou encore du numérique contribuent à organiser les réseaux et les services de mobilité, avec des effets importants sur les marchés du travail, l'**accessibilité**, les **mobilités résidentielles** ou encore la valorisation foncière des territoires urbains. Les grandes infrastructures de transport, les hubs multimodaux et les principaux équipements participent à accroître la compétitivité et l'attractivité des villes, ainsi qu'à hiérarchiser les espaces urbains. Par ailleurs, la métropolisation s'accompagne souvent d'une intensification des mobilités quotidiennes. Le développement des technologies numériques, notamment la **plateformisation des mobilités**, transforme également les usages de la ville et les modèles économiques du transport. Dans ce contexte, les candidates et candidats peuvent interroger les enjeux tarifaires et économiques des transports urbains, ainsi que les enjeux liés à la privatisation ou à la mise en concurrence des réseaux.

Mobilités et enjeux écologiques

Cette intensification des mobilités urbaines soulève d'importants enjeux environnementaux. Le secteur des transports représente 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 également aux pollutions atmosphériques et sonores, à l'**artificialisation** des sols, à la **congestion** et à la **fragmentation** des espaces. Cela conduit de nombreuses villes à repenser leurs modèles de déplacement, selon des **temporalités** et des intensités variables : développement des transports collectifs, réhabilitation du ferroviaire urbain, **piétonisation** des centres-villes, promotion du vélo, électrification des véhicules, limitation de la circulation automobile ou instauration de **zones à faibles émissions**. Ces politiques s'inscrivent dans des trajectoires contrastées selon les contextes économiques, sociaux et politiques. Les candidates et candidats doivent être capables de montrer que les transitions vers des mobilités plus durables produisent elles-mêmes de nouveaux problèmes et inégalités : **conflits d'usage** de l'**espace public**, inégalités d'accès, **gentrification** ou dépendance persistante à l'automobile dans les espaces périurbains.

Mobilités, accessibilité et expériences urbaines

Les mobilités sont profondément marquées par de fortes inégalités sociales, économiques, de genre et d'âge, ainsi que par d'autres facteurs de **vulnérabilité** et de **discrimination**. Elles incluent également les situations de handicap, qui interrogent l'accessibilité effective des réseaux et des espaces urbains. 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. Des travaux récents en géographie ont notamment mis en évidence les violences sexistes et sexuelles dans les transports urbains, de même que leurs effets sur les pratiques de mobilité et les contraintes d'usage et de production de l'espace urbain. Pour compenser les inégalités d'accès aux services publics, certains transports, notamment des transports **informels**,

jouent un rôle essentiel dans les mobilités quotidiennes (minibus collectifs, moto-taxis, *rickshaws*, etc.). Les candidates et candidats devront être capables d'analyser les mobilités comme des pratiques sociales traduisant des rapports différenciés et inégalitaires à l'espace et aux ressources urbaines.

Les mobilités peuvent également être envisagées sous l'angle des modes d'habiter et des pratiques urbaines. Selon les contextes de densité et les modes de déplacement, les mobilités peuvent contribuer — ou non — à l'**urbanité**, en favorisant les interactions sociales et les sociabilités. La marche, le vélo, les usages récréatifs des espaces publics ou encore les temporalités différenciées des mobilités permettent d'interroger les rapports sensibles à la ville et les transformations des modes de vie urbains.

Gouvernance, conflits et régulations des mobilités urbaines

Les mobilités et les transports urbains constituent enfin une question politique impliquant une grande diversité d'enjeux et d'acteurs: États, collectivités territoriales, opérateurs publics et privés, associations d'usagers, touristes ou habitantes et habitants. Les choix d'aménagement en matière de transport traduisent des arbitrages politiques relatifs aux modèles de ville et aux usages de l'espace public. Ils transforment durablement les territoires urbains, notamment à travers les documents de **planification** (PLU, SCoT), les schémas de mobilité ou encore les plans cyclables. Leur mise en œuvre repose sur la coordination entre acteurs à différentes échelles, en particulier les **collectivités territoriales** et les opérateurs de transport. Ces politiques sont souvent sources de conflits d'usage et de débats publics : contestation des grands projets d'infrastructure, opposition aux péages urbains, tensions autour de la place de l'automobile, enjeux de sécurité ou de surveillance dans les espaces de mobilité, et varient fortement selon les contextes nationaux et urbains.

Bibliographie indicative :

- Voir le dossier « **Mobilités, flux et transports** » de *Géoconfluences*
- Voir le dictionnaire en ligne **MobiDic**
- Bernier, X. (2023). *Atlas des mobilités et des transports. Pratiques, flux et échanges*, Autrement.
- Imbert, C., Dubucs, H., Dureau, F. et Giroud, M. (dir.) (2014). *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*. Armand Colin.
- Debie, J. (2021) « La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ? », *La Vie des Idées*, <https://laviedesidees.fr/La-mobilite-urbaine-est-elle-en-bonne-voie.html>
- Fleury, A., Frétny, J.-B. et Kanellopoulou, D. (dir.) (2022). *Les espaces publics à l'épreuve des mobilités*. Presses Universitaires de Rennes.
- Fol, S. (2009). *La mobilité des pauvres*, Belin.
- Frétny, J.-B (2024). *Les mobilités*. La Documentation photographique, N°8159.
- Libourel, E., Schorung, M. et Zembri, P. (2022). *La géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*. Armand Colin.
- Negron-Poblete, P. et Paulhiac Scherrer, F. (dir.) (2017). *Villes à vivre : le quotidien métropolitain entre ancrage et mobilités*. Presses de l'Université de Laval.
- Schmoll, C. (2025). *Chacun sa place. Une géographie morale des mobilités*. CNRS Editions.