

Lettre de cadrage – Concours BEL – Composition de géographie – Session 2027

Question au programme : Mobilités et transports urbains dans le monde

Expert sollicité par le jury : *Xavier Bernier, professeur des universités en géographie et aménagement à Sorbonne Université, directeur du laboratoire MEDIATIONS, sciences des lieux, sciences des liens.*

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 multiscale, 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 plateformes 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 *Géocofluences*

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., Frégnigny, 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.

Frégnigny, 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.