

APPELS A ARTICLES

Coût de l'énergie et transports

Géotransports envisage de consacrer un prochain numéro à l'influence de la variation des coûts de l'énergie, sur les transports et sur les flux de personnes et de marchandises.

Depuis la fin du XX^e siècle, la globalisation et le développement du taux de motorisation ont modifié la mobilité des personnes et le déplacement des biens et des marchandises, à toutes les échelles.

A l'échelle planétaire, la baisse des taux de fret maritime, liée entre autres choses à l'augmentation du tonnage des navires et à l'amélioration des appareils propulsifs, n'a été possible qu'en raison du coût relativement modeste des combustibles. Pendant la deuxième moitié du XX^e siècle, les tarifs avantageux du transport maritime sur longue distance ont favorisé la croissance des flux de pondéreux, de produits agricoles et de produits manufacturés. Les lieux de production et de consommation sont de plus en plus indépendants et éloignés les uns des autres. Pendant une époque, les lieux d'extraction des matières premières ont attiré les industries et la population ; les produits agricoles et manufacturés étaient principalement destinés au marché national, voire continental, grâce au chemin de fer ; les navires transocéaniques étaient chargés de produits « exotiques » ou inexistant dans les pays consommateurs. De nos jours, la dissociation entre les lieux de production et de consommation s'est généralisée. Elle concerne toutes les marchandises.

La diminution des tarifs du transport aérien, liée à la mise en service d'avions de grande capacité et au coût du kérosène, a favorisé la croissance de la mobilité intercontinentale des personnes. Les déplacements d'ordre privé, notamment touristiques, ont rapidement progressé entre les pays « riches » ainsi qu'en direction des pays tropicaux. Une nouvelle géographie mondialisée des flux s'est rapidement mise en place. Le temps et le coût jouent maintenant un rôle plus important que la distance.

Aux échelles locale et régionale, la croissance du taux de motorisation des ménages a encouragé, tout en étant aussi la conséquence, l'étalement urbain et la diffusion de l'habitat dans les espaces jusqu'alors ruraux. Le modeste budget pour l'achat du carburant nécessaire aux déplacements entre les lieux de résidence diffus dans les espaces suburbains et les emplois plus concentrés et proches des villes, permettait de tirer avantage du moindre coût du foncier dans des périphéries de plus en plus lointaines. Les activités de commerce et de loisirs ont été déplacées dans des complexes généralement situés en périphérie des agglomérations, pour une clientèle se déplaçant en voiture. A cette échelle, le transport était considéré comme une variable peu contraignante en termes de coût.

Dès la fin du XX^e siècle, le renchérissement du coût des hydrocarbures, et plus généralement de l'énergie provoqua l'augmentation des coûts du transport. A défaut de remettre radicalement en question les tendances antérieures, cette situation transforme le coût des déplacements en variable qui peut être décisive. De plus, les particuliers comme les entreprises ne peuvent négliger les risques liés aux enjeux énergétiques. L'énergie devient une question importante dans tous les champs des activités humaines. Plusieurs facteurs y contribuent : la hausse de son coût, l'épuisement progressif des ressources fossiles, la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques générés par les centrales nucléaires. Le modèle de développement productiviste se voit contesté.

Les flux en subissent les conséquences. Un certain nombre d'opérateurs, producteurs ou vendeurs, cherchent à privilégier les circuits courts. Les armateurs pratiquent de plus en plus le *slow steaming* afin de diminuer la consommation des navires. L'utilisation du transport aérien sur les courtes et moyennes distances est remise en question au profit du développement de la grande vitesse ferroviaire. Des entreprises de la grande distribution s'implantent dans les centre-ville. L'étalement urbain est critiqué. Des familles à revenus moyens, voire modestes, cherchent de nouveau à se rapprocher de la ville ou du lieu de travail car elles ne peuvent plus faire face à la forte croissance de leur budget transport. Mobilités et déplacements sont affectés, à toutes les échelles.

Géotransports souhaite donc recevoir des propositions d'article pour faire le point sur les effets directs de la variation des coûts de l'énergie sur l'évolution des flux et des systèmes de transport, ainsi que sur les effets indirects comme les mutations dans la localisation de l'habitat et des activités. Des travaux sont attendus sur une échelle ou avec une approche multiscalaire, du local au global, sur un ou plusieurs modes, sur l'offre de transport et les pratiques, sur la localisation des activités, de l'habitat et des loisirs.

Appel à articles permanent

Vous achevez une recherche dans le domaine de la mobilité et des transports et celle-ci justifie une publication, ou bien un appel à articles pour un numéro thématique correspond à votre recherche. N'hésitez pas alors à soumettre à la revue *Géotransports* votre proposition d'article original !

Adressez-la sans délai ou avant la date-limite fixée à son rédacteur en chef (pierre.zembri@enpc.fr), en respectant scrupuleusement les consignes aux auteurs énoncées ci-dessous et en vous engageant à réserver à *Géotransports* l'exclusivité de sa publication.

Les champs de la revue Géotransports : transports, réseaux, mobilités, territoires

Le thème du ou des transport(s) et des mobilités en lien avec l'espace géographique et avec les territoires dans toutes ses dimensions intéresse fondamentalement *Géotransports*.

Les entrées sont nombreuses : par les réseaux-supports ou par les réseaux fonctionnels, par un mode ou par le pluri-, le multi- ou l'intermodal, par les mobilités ou par les flux, par les opérateurs de réseau ou par les autorités organisatrices de transports, par les acteurs économiques ou par les acteurs institutionnels, par les territoires confrontés à des problèmes de déplacements ou par ceux qui réorganisent un système de transports, par la géopolitique ou par la dimension environnementale, par les processus ou par les impacts, par les interactions entre réseaux et territoires ou par les lieux, par la grande, la petite échelle ou par l'analyse multiscalaire, etc. L'éventail est large. La revue apprécie aussi de revisiter des concepts et de constituer des dossiers thématiques.

Le processus d'évaluation

Le comité scientifique de la revue *Géotransports* veille scrupuleusement au maintien d'un haut niveau d'exigence scientifique en matière d'évaluation des articles soumis à publication.

Chaque proposition d'article est donc adressée en aveugle à deux experts, membres du comité de lecture. A l'issue de ces deux évaluations, le comité de rédaction prend l'une des décisions suivantes : la proposition d'article est soit acceptée, soit acceptée sous réserve de modifications (mineures ou majeures), soit rejetée ; au besoin, elle est soumise à un troisième avis. Des allers-retours classiques rythment ainsi le processus de publication, ce qui peut demander plusieurs mois.

Autorisation de publication

L'acceptation définitive de publication par la revue oblige son auteur, et *de facto* vaut autorisation de mise en ligne par la revue *Géotransports*.

S'il s'agit d'un article isolé, sa mise en ligne peut être immédiate après acceptation et mise en forme aux normes de la revue ; s'il s'agit d'un article inséré au sein d'un numéro thématique, sa publication se fait selon le calendrier prévu par la revue.