

APPEL A ARTICLES

Numéro thématique en 2019

« Mondialisation, circuits courts et transports »

Date-limite d'envoi
de votre article :
15 janvier 2019

Le volume des échanges internationaux augmente et la distance moyenne parcourue par les marchandises entre les lieux de production et de consommation n'a jamais été aussi grande. Jusqu'au XX^e siècle, le transport intercontinental de marchandises avait pour rôle principal l'approvisionnement des lieux de transformation et de consommation depuis des lieux de production contraints (produits exotiques, minerais...) et la diffusion des produits manufacturés depuis les pays industriels vers le reste du monde. La diffusion des politiques de libre échange et la révolution des transports, notamment le gigantisme maritime et la conteneurisation, qui en ont abaissé le coût, ont contribué à l'évolution de la localisation des activités productives, tant agricoles et que manufacturières. Sur des marchés de plus en plus mondialisés, les entreprises cherchent à augmenter leurs parts. Elles mettent en place des stratégies sur lesquelles la distance et le coût de transport n'exercent qu'une influence marginale. Le développement des chemins de fer avait, en son temps, mis en concurrence les productions agricoles et contribué au renforcement des spécialisations régionales. Les systèmes de transport globalisés contribuent aux spécialisations à l'échelle planétaire.

Dans ce contexte, un nouveau paradigme émerge, les « circuits courts ». Le terme désigne un type de relation sans ou avec très peu d'intermédiaires, entre producteur et consommateur. Il implique aussi une distance faible entre les deux, 150 km au plus pour la plupart des auteurs. Si la distance est prise en compte, les « circuits courts » ne semblent pas répondre en priorité à des soucis de transport. Leur mise en place correspond souvent à la volonté de résidents de se réapproprier leur territoire et d'y maintenir des activités productives. C'est une réaction aux processus de mondialisation, perçus, par les initiateurs des « circuits courts », comme une menace sur la capacité d'intervention et d'initiative des habitants d'un territoire et sur leur maîtrise de leur cadre de vie.

Le secteur agricole est fréquemment le premier concerné. La finalité consiste à encourager une agriculture à la fois paysanne, respectueuse de l'environnement et productrice d'aliments de qualité. Cependant, d'autres secteurs cherchent une issue dans les « circuits courts ». Des PMI et PME peuvent rechercher la satisfaction d'un marché local ou régional qui peut leur garantir la survie, à l'abri de la concurrence mondialisée, en optant aussi sur la qualité, la proximité et la capacité à s'ajuster à la demande.

Les « circuits courts » semblent considérés principalement comme un moyen de préserver le tissu social et la vitalité des territoires.

Quels sont leurs effets sur les transports ?

En termes de « gain écologique » (suivant la terminologie de l'ADEME). Les « circuits courts » sont-ils un moyen de réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre ? La distance parcourue par les marchandises diminue, mais en est-il de même du nombre de déplacements et de flux ? Des flux plus dispersés et plus diffus ne sont-ils pas à l'opposé du « gain écologique » ?

En termes de d'organisation et de fonctionnement. Quel système de transport efficace, économique et écologique peut être mis au service des « circuits courts » ? Les entreprises de transport, qui sont un intermédiaire, y ont-elles leur place ? La massification est un des moyens pour réduire les coûts du transport et la consommation d'énergie par unité de charge. Les « circuits courts » remettent-ils ces gains en cause ? Quels autres moyens substituent à la massification ?

Les transports sur longue distance s'organisent autour de noeuds où se concentrent activités et emplois. Ne risquent-ils pas d'être affectés et, du moins certains d'entre eux, d'être fragilisés ?

La revue *Géotransports* sollicite et attend des propositions d'article sur ces divers aspects afin de contribuer à un débat qui traverse la société et d'y apporter un éclairage de chercheurs. La revue souhaite aussi contribuer à un état des lieux sur ce sujet à partir de l'analyse d'exemples.

Appel à articles permanent

Vous souhaitez publier le fruit de votre recherche relative au domaine de la mobilité, des réseaux et des transports ? Alors n'hésitez pas 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 et à la Secrétaire de la revue Colette.Ranely@espe-martinique.fr en vous remerciant de respecter 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.