

EDITORIAL

VARIA

Une nouvelle maquette pour la revue

Au premier coup d'œil, le lecteur de *Géotransports* constate qu'avec ce numéro 15, la revue s'est dotée d'un format nouveau, rafraîchi, qui souhaite lui donner une allure plus élégante, plus moderne et un aspect plus attrayant et rapproché de certains standards internationaux.

Avec une organisation en double colonnes, avec une esthétique embellie par le choix de polices de caractères et d'une charte graphique plus modernes, tout en gardant une sobriété d'agencement, et avec une édition facilitée par une feuille de styles adaptée, l'image rendue est plus agréable et percutante que dans les 14 premiers numéros, sans dénigrer pour autant la qualité de ceux-ci ; elle donne ainsi davantage de clarté et de facilité dans la lecture.

L'idée et la volonté d'aller dans le sens d'une modernisation étaient présentes de longue date, au contraire d'une disponibilité et des compétences des bénévoles. Cette belle transformation résulte donc de la proposition, puis du labeur, de Nils Le Bot, docteur et chargé de recherche à l'AREP-SNCF, soucieux d'améliorer la qualité formelle de *Géotransports* au profit des chercheurs et de la communauté scientifique. La maquette soumise a été saluée par le Comité scientifique international de la revue. Que Nils Le Bot soit ici chaleureusement remercié pour son initiative, son engagement, ses compétences et pour la qualité du travail réalisé gracieusement depuis de longs mois en collaboration fréquente avec le directeur de la publication.

Les responsables de la revue ambitionnent évidemment d'améliorer la visibilité de celle-ci et espèrent pouvoir obtenir prochainement d'autres évolutions positives en la matière.

Au sommaire de ce n°15

Entre deux numéros thématiques, le précédent portant sur *Aéroports et territoires en France* et le suivant qui sera consacré au thème *Gares et stratégies d'aménagement : acteurs, politiques, spatialités*, ce numéro 15 relève du type Varia.

Il propose tout d'abord cinq articles, dont les trois premiers abordent des mobilités spécifiques d'archipels océaniques (Mélanésie) et d'espaces subsahariens.

Dans le cadre de la compréhension des phénomènes d'ouverture/fermeture de territoire, **Anne-Clémence Duverger** présente les résultats de sa recherche au sein des archipels de Nouvelle-Calédonie et du Vanuatu qui, enclavés et marginalisés, sont en situation de surinsularité. Elle s'attache à l'analyse comparative de l'accessibilité intra-insulaire, en lien avec le niveau de développement, sous l'angle de l'offre de transport intra-insulaire, de l'accès aux lieux de transport inter-îles (portes), des mécanismes d'accès et de la perception ou des représentations qu'en ont les populations (attentes et objectifs).

Concernant l'Afrique subsaharienne, deux articles abordent le monde des transports dans les villes à forte croissance où la desserte des quartiers et la circulation posent des problèmes aigus aux habitants, aux autorités organisatrices et aux opérateurs de réseaux.

Au sein de l'agglomération d'Abidjan (Côte d'Ivoire), la commune d'Abobo est l'exemple étudié collectivement par **Patrick Juvet Kouassi**, **Appoh Charlesbor Kobenan** et **Ohomon Bernard Eviar**. Zone marginale en fort développement (1 million d'habitants, 1/4 de la population) et marquée par un taux élevé de pauvreté, elle manque d'infrastructures

de circulation et souffre d'une offre déficiente en transports collectifs. Les auteurs analysent la réponse qu'apporte en conséquence l'essor récent des taxis-tricycles (*Salonis*) – à trois roues donc, et non pas des motos-taxis – sur des voies non bitumées. Ils étudient ses facteurs, et ses incidences : fourniture d'emplois à des jeunes, accidentologie engendrée, ouverture de quartiers par ce moyen de transport qui assure à la fois la desserte interne de cette banlieue nord et la connexion avec les axes principaux par la biais de gares spontanées.

Quant à **Abelimo Passoli**, **Kossi Dizewe**, **Coffi Aholou** et **Gado Mayimbo**, ils se focalisent sur l'articulation entre transports urbains et transports interurbains dans le contexte particulier de l'agglomération de Lomé (Togo), réalisée sur les points intermodaux que sont les gares routières, plus particulièrement positionnées en périphérie et où se développent les « gares pirates ». Par suite, ils esquissent des perspectives et des recommandations visant à rendre ces gares routières plus attractives, mieux intégrées et plus durables.

Les deux articles suivants abordent deux sujets français, sous deux angles bien différents.

Traitant d'un sujet éminemment intéressant et d'actualité, dans le contexte de la réappropriation des lignes de desserte fine du territoire par les Régions et par le souci d'une meilleure "adhérence" aux territoires traversés, l'article de **Bruno Revelli** examine le Train Rouge (Vallée de l'Agly, Aude et Pyrénées-Orientales) comme un exemple original de modèle économique et de gouvernance. Par une analyse multiscalaire et multi-actuelle, il montre comment, dans un territoire en marge, ce réseau en marge du système ferroviaire dominant est devenu un projet fédérateur et moteur du développement territorial.

Il n'est pas courant que le scientifique se penche sur un palmarès, en sus publié par une revue grand public. Après s'être lancé dans ce pari par curiosité, **Jean-Pierre Wolff** propose une analyse sur les trente dernières années du *Palmarès des mobilités* que la revue *Ville, Rail et Transport* édite chaque année, et s'interroge sur les effets recherchés. Abordant un indispensable examen méthodologique de l'élaboration de tels rangements, il touche à leur pertinence et à leur vocation : évaluation de politiques publiques ? outil de marketing ? outil pédagogique à destination des décideurs ? Il met en exergue le poids, dans la recherche d'un report modal, des

choix en faveur des transports collectifs urbains lourds, en particulier du tramway.

En sus des articles et selon son habitude, la revue *Géotransports* enrichit ses contenus par une série de rubriques variées.

Rompant le rythme pris depuis l'origine, le numéro 15 ne contient pas de « *Lieu du transport* » dans la mesure où, dans le prochain numéro (n°16 - Gares et aménagement) seront traités trois Lieux du transport relevant d'une même unité thématique.

En revanche, deux nouvelles rubriques font leur apparition. D'une part ponctuellement, à partir de son expérience professionnelle, **Mathieu Mille** apporte un point de vue et une information sur les possibilités offertes aux géographes des transports par les Big Data et Data Science en matière d'opérationnalisation et de recherche. D'autre part, une rubrique intitulée « Le document graphique », souhaitée depuis longtemps, enclenche une série ; **Jean Varlet** aborde le premier de celle-ci à savoir la représentation graphique des rangs, tailles et temps.

Comme à l'accoutumée, le lecteur trouvera (i) une position de thèse, celle de **Julie Perrin** ; (ii) la bibliographie des ouvrages de référence publiés en 2021, toujours assurée avec grande compétence par **Pierre Ageron** ; (iii) trois « Photo qui transporte » : l'une relative au terminal intermodal de fret de Vilnius, dont le devenir récent est contrarié par divers événements conflictuels étrangers proches (**Arnaud Serry**) ; une autre présentant la reconversion de quais du port du Havre, de la fonction transport à la fonction industrielle de production d'éoliennes (**Bruno Lecoquierre**) ; et la dernière photo concernant la mutation d'un axe en lien avec la mise en service du *Léman Express*, qui est passé du statut d'axe ferroviaire vétuste puis abandonné à celui d'axe ferroviaire moderne surmonté d'une voie verte très empruntée, tous deux transfrontaliers (**Jean Varlet**).

Bonnes lectures !

La rédaction