



HAL
open science

La grande vitesse ferroviaire dans les pays en développement et les possibles inégalités d'usage. Une illustration par le cas du Maroc

Marie Delaplace

► **To cite this version:**

Marie Delaplace. La grande vitesse ferroviaire dans les pays en développement et les possibles inégalités d'usage. Une illustration par le cas du Maroc. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2018, 73 | 2018, pp.111-138. 10.46298/cst.12174 . hal-03306571

HAL Id: hal-03306571

<https://hal.science/hal-03306571>

Submitted on 20 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET LES POSSIBLES INÉGALITÉS D'USAGE. UNE ILLUSTRATION PAR LE CAS DU MAROC

MARIE DELAPLACE

LAB'URBA, EUP

UNIVERSITÉ DE PARIS-EST MARNE LA VALLÉE

1. INTRODUCTION

Début avril 2017, on comptait 37 343 km de lignes à grande vitesse dans le monde et 15 884 km étaient en construction. Près de 36 000 km sont également projetés à l'horizon 2050 et ce dans de nombreux pays (UIC, 2017). En facilitant les mobilités, ces dessertes sont supposées dynamiser les échanges¹. Si tout le monde ou presque s'accorde pour remettre en question la relation causale entre infrastructure et dynamisation des échanges et plus généralement développement local (Cf. le débat récent dans les controverses de l'Espace Géographique, 2014), cette question doit être renouvelée dans la mesure où le XXI^{ème} siècle est celui de l'extension du réseau dans des pays en développement. La grande vitesse ferroviaire s'inscrit alors dans des

¹ Même si les prévisions de trafic tendent à être surestimées (BONNAFOUS, 2014).

contextes socio-économiques différents de ceux caractérisant les pays dits développés. La question de l'accroissement possible de la mobilité peut-elle être posée de façon identique dans ces deux types de pays ? Les usages et les usagers sont-ils les mêmes ? Les revenus plus faibles et les inégalités plus fortes qui caractérisent les pays en développement influent-ils sur l'utilisation de l'infrastructure de transport ?

L'objectif de cet article est de montrer que la grande vitesse ferroviaire peut être très fortement inégalitaire dans ces pays et davantage que dans les pays dits développés dès lors que ses usages y sont encore plus différenciés. Cet article propose ainsi d'investir une dimension assez peu explorée des effets des lignes à grande vitesse qui est celle des inégalités spatiales, économiques et sociales associées à la grande vitesse ferroviaire. Reprenant la classification de la Banque mondiale, nous nous focaliserons sur les pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure² ou de la tranche supérieure³ qui sont actuellement les seuls concernés⁴. Dans un premier temps, nous présenterons le déploiement de la grande vitesse ferroviaire dans les pays à revenu intermédiaire, qui sont caractérisés par des inégalités importantes. Puis nous questionnerons les effets possibles de la grande vitesse ferroviaire sur ces inégalités. Enfin, nous illustrerons cette analyse à partir du cas de la ligne ferroviaire à grande vitesse qui devrait être mise en service au second semestre 2018 au Maroc.

2. LES DESSERTES FERROVIAIRES À GRANDE VITESSE DANS LES PAYS À REVENU INTERMÉDIAIRE

La grande vitesse ferroviaire s'est développée au XX^{ème} siècle au Japon (en 1964) puis dans les pays européens (la France et l'Italie en 1981, l'Allemagne en 1988, l'Espagne en 1992, la Belgique en 1997, etc.), i.e. dans des pays dits développés⁵. Mais depuis le début du XXI^{ème}, elle se déploie et/ou est envisagée dans des pays à revenu intermédiaire, i.e. des pays caractérisés par des inégalités significatives.

² Pays ayant un RNB par habitant compris entre 1 026 et 4 035 dollars selon la Banque mondiale.

³ Pays ayant un RNB par habitant est compris entre 4 036 à 12 475 dollars selon la Banque mondiale.

⁴ Des projets à plus long terme, mais non encore répertoriés par l'UIC, existent cependant dans des pays africains notamment à revenu inférieur. Dans le cadre de son Agenda 2063, l'Union africaine envisage en effet un projet continental de Train à Grande Vitesse (*High Speed Railway Network*, AIHSRN) reliant les capitales africaines (https://au.int/sites/default/file/documents/32186-doc-towards_the_african_integrated_high_speed_railway_network_aihsrn_development-e.pdf).

⁵ Si l'on excepte le Japon. En 1964, date à laquelle le premier Shinkansen a été mis en service, le Japon pouvait être considéré comme un pays émergent.

2.1. LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE DANS LES PAYS À REVENU INTERMÉDIAIRE

C'est en Chine en 2003 que la première ligne à grande vitesse Qinshen longue de 405 km entre Qinhuangdao et Shenyang est mise en service dans un pays à revenu intermédiaire. Le réseau n'a cessé ensuite de se développer. En avril 2017, ce sont 23 914 km de ligne à grande vitesse qui sont en fonctionnement en Chine (Tableau 1) soit 2,7 fois plus que les 8 948 km de ligne existant en Europe.

Tableau 1 : Projets de ligne ferroviaire à grande vitesse dans les pays à revenu intermédiaire

Pays/Kilomètres de ligne	En fonctionnement	En construction	Projets envisagés
Pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure			
Inde			4 630
Vietnam			1 600
Maroc		183	480
Egypte			1 210
Indonésie			730
Afrique du Sud			2 390
Pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure			
Thaïlande			2 877
Iran		425	870
Kazakhstan			1 011
Chine	23 914	10 730	1 525
Mexique			210
Brésil			511
Russie			2 978
Malaisie			350
Turquie	688	469	1 134

Source : construit à partir des données UIC (avril 2017)

Après la Chine, des projets ont été développés dans d'autres pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure ou supérieure (Cf. Tableau 1). La Turquie se lance dans la grande vitesse ferroviaire en 2009 avec la mise en service d'une ligne longue de 232 km entre Ankara et Eskisehir. Le réseau est ensuite étendu d'Eskisehir vers Pendik à 45 minutes (un peu moins de 40 km) d'Istanbul et vers Konya. 469 km de ligne sont actuellement en construction. L'Iran et le Maroc (Cf. infra) ont également construit des lignes qui doivent être mises en service prochainement. Début avril 2017, ce sont plus de 24 602 km de ligne qui sont en fonctionnement dans les pays à revenu intermédiaire, soit 65 % du total mondial. En outre, de nombreux pays à revenu intermédiaire sont caractérisés par des projets de grande vitesse ferroviaire. Ainsi 11 807 km de ligne y sont en construction, soit 74 % du total et 22 506 y sont à l'état de projet, soit 63 %. Ces lignes conduisent à améliorer l'accessibilité des villes qu'elles desservent ou desserviront, et ce

de façon plus ou moins importante⁶.

Or ces lignes se déploient ou se déploieront dans des contextes socio-économiques marqués par des inégalités importantes.

2.2. DES CONTEXTES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES PAYS À REVENU INTERMÉDIAIRE CARACTÉRISÉS PAR DES INÉGALITÉS SIGNIFICATIVES

Par définition, les pays à revenu intermédiaire sont, caractérisés par des niveaux de revenus par habitant plus faibles (Tableau 2). Mais ils sont également caractérisés par des inégalités importantes -bien que variables selon les pays- en termes d'éducation et de santé comme en atteste leur indicateur de développement humain (IDH)⁷. Ainsi, exceptés la Russie et le Vietnam, la prise en considération de l'éducation et de l'espérance de vie des populations conduit à un déclassement de ces pays par rapport au classement établi sur la seule base du Revenu National Brut par habitant⁸.

De surcroît, les inégalités de revenus sont elles aussi plus importantes qu'elles ne le sont dans les pays développés « *Developing countries tend to exhibit wider within-country inequality relative to developed countries* » (WORLD BANK, 2016:10). En effet comme cela a été montré par KUZNETS dès 1955, au début du processus de développement, la croissance est très inégale, dans la mesure où seul un petit pourcentage de la population bénéficie de la croissance du revenu national⁹ générée par l'industrialisation. Cette importance des inégalités internes est attestée par la valeur de leur IDH ajusté aux inégalités (IDHI)¹⁰ qui est très en deçà de celle de leur IDH (Tableau 3).

De même, le coefficient de GINI qui mesure l'écart de la distribution de

⁶ Cette amélioration dépend de la vitesse, de la desserte existante, de la topographie des territoires traversés, de leurs caractéristiques géographiques (CAMPOS, DE RUS, 2009), de leur caractère plus ou moins urbanisé, etc. (DELAPLACE, 2017) ou encore de la gestion de l'intermodalité au départ et à l'arrivée de la gare (GIVONI, BANISTER, 2011).

⁷ L'IDH (Indice de Développement Humain) regroupe trois dimensions fondamentales du développement humain : la capacité à vivre longtemps et en bonne santé qui est approchée par l'espérance de vie à la naissance ; la capacité à acquérir des connaissances qui est mesurée par un indicateur combinant la durée moyenne de scolarisation et la durée attendue de scolarisation ; la capacité à avoir un niveau de vie décent, approximée par le Revenu National Brut en parité de pouvoir d'achat et en dollars. Pour chaque élément, des valeurs minimales et maximales sont définies de façon à calculer un indice compris entre 0 et 1. L'IDH est la moyenne des trois indices. Les pays sont alors classés par la valeur de leur IDH. La comparaison entre ce classement et le classement construit uniquement avec le Revenu conduit à un déclassement ou à un sur-classement dans la hiérarchie des pays.

⁸ Le seul pays à haut revenu doté d'une desserte ferroviaire à grande vitesse et caractérisé par un tel déclassement est le Luxembourg.

⁹ Puis après avoir atteint un pic, les inégalités décroissent pour former un U inversé. L'existence de cette courbe en U inversé a été démontrée récemment d'un point de vue économétrique (LESSMANN, 2014).

revenus entre les individus ou les ménages au sein d'un pays par rapport à une distribution totalement égalitaire y est important voire très important (Brésil, Mexique, Afrique du Sud) et en tout cas plus important¹¹ que celui existant dans des pays à hauts revenus dotés de ligne à grande vitesse¹².

Tableau 2 : PIB par habitant, Revenu National Brut par habitant et IDH dans les pays à revenu intermédiaire concernés par des projets de grande vitesse ferroviaire

Pays	PIB par hab. (\$ courant, 2016)	PIB par hab. 2016 (\$ PPA internationaux constants de 2011)	Revenu national par hab. (\$ PPA, 2015)	IDH (modification du classement par rapport au RN par hab.)
Pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure				
Inde	1 709	6 092	5 663	-4
Vietnam	2 185	5 955	10 053	18
Maroc	2 832	7 266	7 195	-4
Egypte	3 514	10 319	10 064	-7
Indonésie	3 570	10 764	10 053	-8
Afrique du Sud	5 273	12 260	12 087	-30
Pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure				
Thaïlande	5 907	15 681	14 519	-11
Iran	6 530*	16 010*	16 395	-2
Kazakhstan	7 510	23 419	22 093	-3
Chine	8 123	14 400	13 345	-7
Mexique	8 201	16 831	16 383	-9
Brésil	8 649	14 023	14 145	-19
Russie	8 748	24 026	23 286	1
Malaisie	9 502	25 660	24 620	-13
Turquie	10 787	23 679	18 705	-7

* Données 2014

Reconstruit à partir de HUMAN DEVELOPMENT REPORT, 2016 (Revenu National Brut/hab et IDH), OCDE, 2017 (PIB/hab. PPA) et BANQUE MONDIALE, 2017 (PIB/hab.)

En outre, dans les pays à revenu intermédiaire les inégalités en termes de revenus recouvrent des inégalités spatiales qui tendent à augmenter avec la croissance et le développement. « *Rapid economic growth is often associated with uneven regional and urban development* » (KIM, 2009:1). Ces inégalités spatiales existent entre régions, mais aussi à l'intérieur de ces régions, entre les villes et entre les villes et le monde rural (KIM, 2009 ; KANBUR, VENABLES, 2005) dans la mesure où les salaires dans les villes d'un même pays sont plus élevés que ceux pratiqués dans le monde rural. Comme le soulignait PERROUX (1955:309) « *la croissance n'apparaît pas partout à la fois ; elle se manifeste en des points ou pôles de croissance, avec des inten-*

¹⁰ L'IDHI tient compte de la façon dont les performances d'un pays en termes de santé, d'acquisition de connaissances et de niveau de vie décent sont réparties parmi la population de ce pays. Il réduit la valeur moyenne de chaque dimension de l'IDH en fonction du degré d'inégalité de ce pays.

¹¹ Excepté pour le Kazakhstan.

¹² Il est compris entre 28 pour les Pays-Bas et 35,9 pour l'Espagne.

sités variables ». Ainsi en Chine en 2006, les revenus des résidents urbains chinois étaient en moyenne 3,55 fois plus élevés que ceux des résidents ruraux (BOQUET, 2009) et cet écart s'est accru au fur et à mesure de son développement (1,7 en 1984, 2,3 en 1992, 2,8 en 2000, 3,2 en 2004). De même, au Maroc, en 2014, parmi les 1,6 millions de personnes sous le seuil de pauvreté, 79,4 % vivent en milieu rural. Et l'écart entre villes et milieu rural s'accroît : si le taux de pauvreté était 3,3 fois plus important en milieu rural qu'en milieu urbain en 2001, il est en 2014 près de 6 fois plus important (HCP, BANQUE MONDIALE, 2017:22). Ainsi si le taux de pauvreté a diminué de 2001 à 2014, l'analyse par milieu de résidence montre que la pauvreté rurale est plus élevée que la pauvreté urbaine et ce dans toutes les régions (HCP, BANQUE MONDIALE, 2017).

Tableau 3 : Indicateurs internes d'inégalités dans les pays à revenu intermédiaire concernés par des projets de grande vitesse ferroviaire

Pays	IDH	IDH ajusté aux inégalités	Coefficient de Gini (revenu national brut par hab.)
Pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure			
Inde	0,624	0,454	35,2
Vietnam	0,683	0,562	37,6
Maroc	0,647	0,456	40,7
Egypte	0,691	0,491	nc
Indonésie	0,689	0,563	39,5
Afrique du Sud	0,666	0,435	63,4
Pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure			
Thaïlande	0,740	0,586	37,9
Iran	0,774	0,518	37,4
Kazakhstan	0,794	0,714	26,3
Chine	0,738	nc	42,2
Mexique	0,762	0,587	48,2
Brésil	0,754	0,561	51,5
Russie	0,804	0,725	41,6
Malaisie	0,789	nc	46,3
Turquie	0,767	0,645	40,2
<i>Pays à revenu intermédiaire</i>	<i>0,668</i>	<i>0,499</i>	-
<i>Pays à haut IDH</i>	<i>0,892</i>	<i>0,793</i>	-

Reconstruit à partir de HUMAN DEVELOPMENT REPORT, 2016

Quel est alors l'impact de la grande vitesse ferroviaire dans les pays à revenu intermédiaire eu égard au niveau d'inégalités économiques et spatiales qui le caractérise ?

3. LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE AU PRISME DE LA QUESTION DES INÉGALITÉS DANS LES PAYS À REVENU INTERMÉDIAIRE

La mobilité est devenue un droit (ORFEUIL, 2011 ; URRY, 2000, cité par CASS et alii, 2005) dans les pays à hauts revenus. C'est le cas en France avec la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI, 1982). En effet, cette « valeur montante des sociétés contemporaines est en même temps un

facteur de renforcement des inégalités sociales » (BACQUÉ, FOL, 2007) puisque, s'il est privé de ce droit, l'individu ne peut accéder à toute une série d'activités et, de façon croissante, à un emploi (ORFEUIL, 2004 ; BACQUÉ, FOL, 2007). Si la question des inégalités associées aux transports et à la mobilité n'est pas nouvelle, elle a surtout été abordée du point de vue de la mobilité urbaine quotidienne. Pour autant la grande vitesse ferroviaire est elle-aussi susceptible de conforter des inégalités. C'est le cas dans les pays à hauts revenus mais plus particulièrement dans les pays à revenu intermédiaire dans la mesure où elle ne dessert pas l'ensemble des territoires mais également parce qu'elle peut produire une exclusion économique et en termes d'usages.

3.1. GRANDE VITESSE FERROVIAIRE ET INÉGALITÉS : UNE GRILLE DE LECTURE

Les individus n'ont pas toujours la possibilité, les revenus et/ou les compétences pour être mobiles. La littérature définit ainsi l'exclusion sociale comme l'incapacité des individus à accéder à des activités auxquelles ils ont besoin de participer (KENYON et alii, 2002 ; PRESTON, RAJÉ, 2007 ; CHURCH et alii, 2000, pour une analyse de l'exclusion sociale liée au transport ; BANISTER, 1994, sur les questions d'équité dans le transport). Leur accès à une infrastructure et à un service de transport dépend de leur localisation. Ainsi une amélioration de l'offre de transport associée à une ligne à grande vitesse peut induire des inégalités et être inéquitable spatialement au sens où tous les individus n'y ont pas accès.

La question des inégalités associées à la grande vitesse ferroviaire a fait l'objet d'analyses récentes dans les pays à haut revenu. Dans le cas de l'Espagne, MONZON et alii (2013) montrent que les prolongements de la grande vitesse ferroviaire dans le péri-urbain peuvent conduire à une augmentation des déséquilibres spatiaux et contribuer à un développement spatial plus polarisé. BOUF et DESMARIS (2015) considèrent que les lignes ferroviaires à grande vitesse sont spatialement inéquitables en France, d'une part parce qu'elles promeuvent la croissance de façon inéquitable, d'autre part parce que le système de tarification est injuste (les prix au kilomètre dépendent des lignes et ne sont pas proportionnels à la distance) et enfin parce que leurs modes de financement (montant et nature des contributeurs) varient de façon importante selon les lignes. KIM et SULTANA (2015) mettent en évidence qu'en Corée, l'équité spatiale a été diminuée lors de l'extension en 2010/2011 du réseau dans la mesure où l'amélioration de l'accessibilité a été concentrée dans des villes situées sur le premier corridor à grande vitesse près de la capitale. PAGLIARA et alii (2016) montrent qu'en Italie les individus sont très sensibles aux coûts d'accès à la grande vitesse ainsi qu'au coût du billet de train à grande vitesse. Ces coûts ont un fort impact sur l'équité spatiale. En Chine, SHI et ZHOU (2015) soulignent que les investissements dans les lignes à grande vitesse n'ont pas changé de façon significative l'équité en termes de transport. Si l'accessibilité des villes a été améliorée

par la grande vitesse, le prix d'un billet est inabordable pour une grande partie de la population.

Ainsi dans la littérature, la question des inégalités liées à la grande vitesse ferroviaire est analysée à partir de trois types d'inégalités :

- . des inégalités spatiales liées à la non-présence de l'infrastructure de façon uniforme dans l'espace ;
- . des inégalités spatiales liées aux différences de desserte entre les territoires desservis;
- . des inégalités économiques liées à la tarification.

3.2. LES INÉGALITÉS D'ACCÈS LIÉES À L'INFRASTRUCTURE ET À LA DESSERTE

Ainsi que le soulignait KIM en 2009 (137), « *infrastructural investments that increase the mobility of goods, labor, and capital may have significant impact on spatial inequality because of the selfenforcing nature of increasing returns* ». Or dans les pays à haut revenu comme dans les pays à revenu intermédiaire, les réseaux ferroviaires à grande vitesse ne desservent pas toutes les villes et sont généralement concentrés sur les liaisons entre les plus grands pôles urbains. En effet, si en France, de nombreuses villes intermédiaires voire petites sont desservies par TGV le plus souvent sur ligne classique, dans les pays comme le Japon dans lesquels les trains à grande vitesse ne circulent pas sur le réseau classique, le nombre de villes desservies est plus limité (CAMPOS, DE RUS, 2009, pour une présentation des différents types de réseaux). En Chine, le réseau permet de desservir en chapelet dans le cadre de corridors urbains les plus grandes villes du pays localisées sur la côte Est¹³. En Turquie, Ankara, Istanbul et Konya figurent parmi les sept plus grandes villes du pays. Les autres villes desservies de taille plus réduite sont sur la ligne Ankara-Istanbul. Au Brésil, le projet de ligne a pour objectif de desservir la grande conurbation Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas dans la région du Sud-Est, qui représente 10 % du territoire brésilien, mais 80 % de la population totale et 55 % du PIB (CORTEZZI, 2015). De ce point de vue, les inégalités d'accès liées à l'existence d'une ligne sont voisines de celles existant dans certains pays à haut revenu.

De surcroît, les niveaux de service (fréquence par jour, par semaine, ou en week-end) varient selon la taille de la population des villes desservies. Plus précisément, la fréquence est plus importante dans les grandes villes que dans les villes de taille inférieure. Ainsi en 2010 en France les aires urbaines de plus de 200 000 habitants et desservies par TGV bénéficiaient d'un peu plus de 10 aller-retour par jour vers Paris tandis que les aires urbaines de 20 000 habitants n'en avaient que trois (DELAPLACE, 2012). Il n'y a donc pas d'égalité dans la distribution du service. En Chine, compte tenu de la taille

¹³ Excepté la ligne liant Xuzhou à Lanzhou dans le centre du pays. La vitesse sur la ligne reliant Lanzhou à Urumqi à l'extrême Nord-Ouest de la Chine est inférieure à 250 km/h.

des villes, ces inégalités liées au service sont vraisemblablement moins importantes. En Malaisie, la question du service devrait être central et ce d'autant plus que la grande vitesse ferroviaire sera associée à trois types de services, le premier reliant directement Kuala Lumpur à Singapour, le second assurant un service direct entre Singapour et Iskandar Puteri, le troisième seulement desservant en chapelet les six villes malaisiennes de Sepang-Putrajaya, Seremban, Melaka, Muar, Batu Pahat et Iskandar Puteri, entre Kuala Lumpur et Singapour.

Mais l'ampleur de l'amélioration d'accessibilité dépend de la qualité initiale du service ferroviaire (DELAPLACE, 2017 ; GARMENDIA et alii, 2008). Ainsi l'amélioration des temps de parcours est d'autant plus importante que la qualité du service ferroviaire préexistant est faible. Or dans les pays à revenu intermédiaire, le service ferroviaire est généralement de moins bonne qualité ou inexistant. Les inégalités d'accessibilité entre territoires desservis par la grande vitesse et les autres sont alors beaucoup plus importantes.

Cette inscription différenciée dans l'espace peut être associée à de possibles inégalités économiques.

3.3. *LES INÉGALITÉS D'ACCÈS LIÉES À LA TARIFICATION ET AUX REVENUS DIFFÉRENCIÉS*

Les dessertes ferroviaires à grande vitesse peuvent générer une exclusion économique en raison du prix des billets. En effet, ces billets sont souvent plus onéreux que les billets de train classique. Les dessertes ferroviaires à grande vitesse ne sont ainsi pas des services tutélaires accessibles à tous. Lorsque le prix est élevé, elles sont utilisées de façon plus importante par les catégories socio-professionnelles qui disposent des revenus les plus importants et qui sont les plus mobiles (cadres dirigeants, consultants, etc.). Cela a été longtemps le cas en France (KLEIN, CLAISSE, 1997 ; KLEIN, 1998 ; MANNONE, 1995) avant que n'apparaissent des tarifs réduits (prem's et plus encore Ouigo ; DELAPLACE, DOBRUSZKES, 2015). Ainsi, en France, plus de 70 % des déplacements en TGV seraient effectués par les cinq déciles les plus riches (SZYNKIER, 2012). Par exemple, un aller-retour Paris-Marseille en juillet 2017 en seconde classe peut coûter jusqu'à 223 euros, soit 13 % du salaire médian net par tête de 2016.

Or ces niveaux de revenus sont variables selon les pays et par définition plus faibles dans les pays à revenu intermédiaire. Dans ces pays, l'exclusion peut être importante dès lors que le coût d'un ticket est élevé et les inégalités de revenus plus fortes. Ainsi un ticket Pékin-Shanghai en TGV coûte environ 142 euros en juillet 2017, ce qui représente en parité de pouvoir d'achat environ 621 euros¹⁴, un prix 1,5 fois plus cher que l'avion. La grande vitesse

¹⁴ OCDE (2017) Parités de pouvoir d'achat (PPA) (indicateur). (doi: 10.1787/c0bc06ba-fr, consulté le 18 juillet 2017).

ferroviaire est inaccessible pour une grande partie de la population chinoise (SHI, ZHOU, 2015) dans un pays caractérisé par une croissance très forte des inégalités de revenus : « *The top 10% income share rose from 27% to 41% of national income between 1978 and 2015, while the bottom 50% share dropped from 27% to 15%* » (PIKETTY et alii, 2017). Mais le prix d'un billet de train à grande vitesse n'est cependant pas toujours élevé dans les pays à revenu intermédiaire. Par exemple en Turquie, le prix d'un billet est équivalent au prix du bus sur le trajet Ankara-Konya et seulement légèrement plus important pour les trajets Ankara-Istanbul et Ankara-Eskisehir. Il est même inférieur pour la liaison Eskisehir-Konya (CELIKKOL-KOCAK et alii, 2017). Ainsi le prix d'un billet Konya-Istanbul¹⁵ en parité de pouvoir d'achat équivaut à seulement 41,3 euros. Au Maroc, si nos estimations sont justes¹⁶, le coût du billet Casablanca-Tanger serait de 150 dirhams, soit en parité de pouvoir d'achat environ 45 euros pour 350 kms¹⁷.

Les inégalités économiques d'accès à la grande vitesse sont ainsi variables dans les pays à revenu intermédiaire. Elles dépendent de la politique tarifaire et des inégalités de revenus. Plus les inégalités de revenus sont importantes et la politique tarifaire sélective, plus ces inégalités d'accès seront significatives. Mais outre ces inégalités, peuvent également exister des inégalités en termes d'usages possibles. En effet, le champ des possibles, en termes d'activité économique et de mobilité, envisagé par les individus est différencié en fonction de leur statut mais également de la société à laquelle ils appartiennent.

3.4. DES INÉGALITÉS EN TERMES D'USAGES ENVISAGEABLES DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Une ligne à grande vitesse peut être utilisée pour des déplacements professionnels, pour des déplacements touristiques et parfois pour des mobilités pendulaires. Mais elle n'est pertinente que pour des distances comprises entre 150 km et 800 km : en-deçà de 150 km elle est en concurrence avec la voiture et au-delà de 800 km elle l'est avec l'avion (KLEIN, 1997 ; KLEIN, 1998 ; EC, 2010). La grande vitesse ferroviaire ne concerne donc que les mobilités de longue distance. Or si les études tendent à montrer qu'il y a relativement peu de différences de mobilité quotidienne selon les revenus (PAULO, 2007), ce n'est pas le cas de la mobilité professionnelle ni de la mobilité de fin de semaine. Le nombre de déplacements le week-end est supérieur de 2/3 pour le dernier quintile par rapport au premier quintile. La distance parcourue est aussi 2,4 fois plus élevée. ROUQUETTE (2001) montre

¹⁵ Pour une distance approximative de 700 km.

¹⁶ Les prix ne sont pas encore communiqués, Cf. infra.

¹⁷ Pour comparaison, le prix d'un billet TGV Paris Nancy pour une distance quasi équivalente en 2^{me} classe peut atteindre 89 euros.

qu'en France 58 % des personnes appartenant au premier décile de niveau de vie ne sont pas parties en vacances alors que ce n'est le cas que de 15 % des personnes du dixième décile. Les mobilités à longue distance (plus de 100 km) sont encore plus corrélées aux revenus. De même le report modal de l'avion au ferroviaire concerne en priorité des voyageurs à haut revenus. Les niveaux de revenus influant sur les potentiels de mobilité de loisirs et de mobilité à longue distance, les populations à faible revenus peuvent être exclues de la possibilité d'utiliser ces services ferroviaires à grande vitesse¹⁸.

Ainsi à l'échelle internationale, les mobilités de longue distance dans les pays à revenu intermédiaire sont en retrait par rapport à celles relatives aux pays industrialisés. Selon DOYLE et NATHAN, (2001), les 20 % les plus riches voyagent 3,5 fois plus loin que les 20 % plus pauvres. Les mobilités sont ainsi liées au niveau de développement.

Par exemple, la mobilité touristique dépend du temps de travail et du nombre de jours de congés payés qui sont variables selon les pays. Une réduction du temps de travail, comme ce fut le cas en France jusqu'au début des années 2000, a accru les potentiels de mobilité et a généré une croissance des séjours touristiques de courte durée¹⁹ (les *city-breaks*) que la desserte TGV a également rendu possibles. L'idée même de mobilité touristique est différente selon les pays. En Corée du Sud, en raison du faible nombre de jours de congés payés (15 jours), les déplacements sont le plus souvent dévolus aux évènements familiaux. Les potentiels de mobilité sont de fait plus restreints pour les motifs de loisirs et de tourisme. Plus généralement dans les pays à revenu intermédiaire, le tourisme a longtemps été un tourisme international ou le fait d'une minorité locale. Il ne se répand dans les classes moyennes qu'avec l'élévation du niveau de vie (CAZES, 1983, cité par BERRIANE, 1989). Le développement actuel du tourisme intérieur en Chine, évalué à 300 millions (TAUNAY, 2010) en atteste. Ce sont donc initialement les populations les plus aisées qui peuvent voyager à des fins de tourisme en tout cas pour des voyages de tourisme de longue distance²⁰. En outre l'usage de la grande

¹⁸ Ainsi en France la SNCF estimait, en 2013, à 25 % du total des usagers d'Ouigo le nombre d'usagers qui n'auraient pas voyagé du tout sans l'offre Ouigo (DELAPLACE, DOBRUSZKES, 2015), ce qui atteste d'une possible exclusion par les prix des dessertes TGV classiques.

¹⁹ Ainsi entre 1998 et 2004, le nombre de courts séjours a cru de 16,3 % ; il passe ainsi de 52,2 % à 55,7 % de l'ensemble des voyages des Français (DIRECTION DU TOURISME, 2005).

²⁰ Même si « à trop considérer que le tourisme n'est qu'une activité de riches oisifs, on en oublie les stratégies et les pratiques propres aux habitants des pays en développement » (CABASSET-SEBEDO et alii, 2010:223). L'analyse selon laquelle dans les pays en développement il n'existe pas ou peu de tourisme national avait déjà été critiquée par BERRIANE en 1989 dans le cas du Maroc. Ce dernier considère en effet que le tourisme interne ne doit pas être sous-estimé dans les pays en développement (BERRIANE, 1989 ; BERRIANE, 1993 ; voir aussi OPPERMAN, 1991). En effet, si on élargit « la définition du tourisme à toutes les activités qui découlent de la fonction de récréation [...] les déplacements liés au tourisme ne se limitent pas aux seuls groupes sociaux les plus nantis » (BERRIANE, 1989:13).

vitesse ferroviaire pour des mobilités de tourisme dépend des caractéristiques et motivations du déplacement. Dans les pays à revenu intermédiaire, les déplacements touristiques des classes moyennes sont souvent dédiés à du tourisme familial pour lequel la voiture présente des avantages certains²¹. Par ailleurs sur de longues distances, les lignes aériennes très développées et peu coûteuses existant dans certains pays à revenu intermédiaire (Chine, Inde) viennent également limiter l'intérêt de ces dessertes pour des mobilités de tourisme.

Les pays en développement sont aussi parfois des pays d'accueil de touristes internationaux. En réduisant les temps de parcours, la grande vitesse pourrait accroître l'aire de marché des destinations touristiques (SANDS, 1993 ; MASSON, PETIOT, 2009 ; URENA et alii, 2009 ; WANG et alii, 2012 ; CHEN, HAYNES, 2014) qui sont connectées au réseau au sein de ces pays, voire même dans certains cas influencer sur les choix de destination des touristes (DELAPLACE et alii, 2014 ; DELAPLACE et alii, 2016 ; PAGLIARA, 2015 ; SALADIÉ et alii, 2016).

Par ailleurs, l'analyse économique considère que le temps de transport est un coût qu'il convient de minimiser. Cependant, l'intérêt des gains de temps de parcours, associés à une desserte ferroviaire à grande vitesse, dépend de l'importance accordée au temps, de sa valorisation et des alternatives possibles. En Chine, certains passagers préfèrent prendre un train de nuit plutôt que de prendre un train à grande vitesse (ZHAO et alii, 2015). Tout dépend des individus et de la possibilité d'arbitrer entre plusieurs choix possibles. L'usage de la grande vitesse ne peut se comprendre dans une société dans laquelle on n'accorde que peu de valeur au temps. Or chaque individu ne valorise pas ou ne déprécie pas le futur seulement en fonction de son âge, de sa situation, de sa position dans la société : « *Les conceptions vis-à-vis du temps dépendent des règles du jeu social ; derrière l'échange, il y a communication de signes et de symboles* » (HUGON, 1991:343). Ainsi, les comportements et les usages sont déterminés par des valeurs, des règles, qui délimitent les règles du jeu et façonnent les préférences des agents (WINDRUM, GARCIA GONI, 2008). Or ces règles, ces valeurs, i.e. ces institutions (NORTH, 1991) sont différentes d'un espace à un autre, d'une société à une autre. Les actions des agents sont encadrées dans des tissus d'institutions susceptibles d'être différents puisque ces agents sont localisés dans des sociétés données. L'ensemble des choix offerts à chaque agent tout comme l'ensemble des usages qu'il envisage sont en partie déterminés par sa localisation (DELAPLACE, 2017). La grande vitesse est fondamentalement un signe de modernité et se déplacer fréquemment sur longue distance est parfois un signe de distinction et par conséquent un signe d'inclusion dans la société. « *What is necessary for full 'social' inclusion varies as the means and modes of mobility change and as the potential for 'access' develops with the*

²¹ Les voyages en voiture sont moins coûteux à plusieurs et plus pratiques lorsque le déplacement s'effectue avec des bagages.

emergence of new technologies such as charter flights, high speed trains, budget air travel, SUVs, mobile phones, networked computers and so on. These developments transform what is 'necessary' for full social inclusion. » (CASS et alii, 2005:542). Il y a ainsi une dimension symbolique de l'usage de la grande vitesse qui est susceptible de renforcer les inégalités existantes.

En outre, les individus ne disposent pas toujours des compétences pour produire leur service de transport.

3.5. DES INÉGALITÉS EN TERMES DE COMPÉTENCES REQUISES POUR UTILISER LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Comme le soulignait ORFEUIL (2010:7), « *l'aptitude à la mobilité est aussi affaire de compétences* ». Dans les pays à haut revenu comme dans les pays à revenu intermédiaire, il peut exister une forme d'exclusion liée à l'incapacité à construire son service de déplacement. Du fait d'une représentation du monde très simplifiée, il peut être difficile à certaines catégories d'identifier un point d'arrêt, etc.. D'autres ne peuvent construire un itinéraire complexe avec changement de gare. De même, les personnes non bancarisées ou ne disposant pas de connexion internet à domicile ou sur un smartphone ne peuvent acheter leur billet à distance. Comme tout nouvel objet, la grande vitesse doit en effet être appropriée, domestiquée (HADDON, 2011) pour pouvoir être utilisée (AKRICH, 1990). La capacité à se projeter dans un voyage afin de découvrir un musée ou un pays dépend ainsi des compétences des individus. Les ressources culturelles (ou capital culturel ; BOURDIEU, 1979) dont ils disposent conditionnent leur capacité à envisager telle ou telle destination et tel ou tel voyage.

Cette capacité ou « *capabilité* » pour reprendre la terminologie de SEN (1989) peut être analysée comme la possibilité pour chaque individu de choisir le type de vie qu'il souhaite mener, le type de « *combinaison de fonctionnement* » qu'il a la possibilité de réaliser et par conséquent la mobilité ou l'immobilité qui leur sont associées. Or cette capacité est liée au niveau d'éducation, qui dans les pays en développement est en retrait par rapport aux pays à haut revenu comme en témoigne la valeur de l'indice d'éducation ajusté aux inégalités (Tableau 4).

Dès lors et pour reprendre l'expression de MYRDAL (1957), il peut y avoir des effets de causalité circulaire et cumulative en termes d'inégalités dans les pays en développement, la grande vitesse ferroviaire pouvant accentuer les inégalités déjà fortement présentes dans ces pays.

La question est à présent d'identifier quels seront les effets de la grande vitesse sur les inégalités au Maroc.

Tableau 4 : Indicateurs internes d'inégalités d'éducation dans les pays à revenu intermédiaire concernés par des projets de grande vitesse ferroviaire

Pays	IDH	Inégalités d'éducation (%)*	Indice d'éducation ajusté aux inégalités (valeur)
Pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure			
Inde	0,624	39,4	0,324
Vietnam	0,683	17,6	0,508
Maroc	0,647	45,8	0,273
Egypte	0,691	35,0	0,390
Indonésie	0,689	20,8	0,492
Afrique du Sud	0,666	13,8	0,608
Pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure			
Thaïlande	0,740	16,1	0,538
Iran	0,774	37,3	0,441
Kazakhstan	0,794	5,9	0,758
Chine	0,738	nc	nc
Mexique	0,762	19,7	0,525
Brésil	0,754	22,6	0,527
Russie	0,804	2,2	0,798
Malaisie	0,789	nc	nc
Turquie	0,767	14,2	0,574
Pays	0,668	31	0,391
Pays à haut IDH	0,892	7,2	0,797

* Les inégalités d'éducation exprimées en % désignent l'ampleur des inégalités dans la durée de scolarisation des individus. Plus la valeur en % est importante et plus les inégalités sont fortes.

Source : Reconstitué à partir de HUMAN DEVELOPMENT REPORT, 2016

4. LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE AU MAROC ET LA QUESTION DES INÉGALITÉS D'ACCÈS

Un schéma directeur national des lignes à grande vitesse a été élaboré en 2005. Il prévoit la construction de 1 500 km de lignes à l'horizon 2035, sur deux axes, l'axe atlantique et l'axe maghrébin²². Il a fondamentalement pour objectif de conférer au Maroc une image de modernité²³ comparé à ces voisins de la Méditerranée.

Ce schéma vient conforter des inégalités d'accès au transport ferroviaire significatives. D'autres inégalités possibles sont associées aux revenus et aux usages.

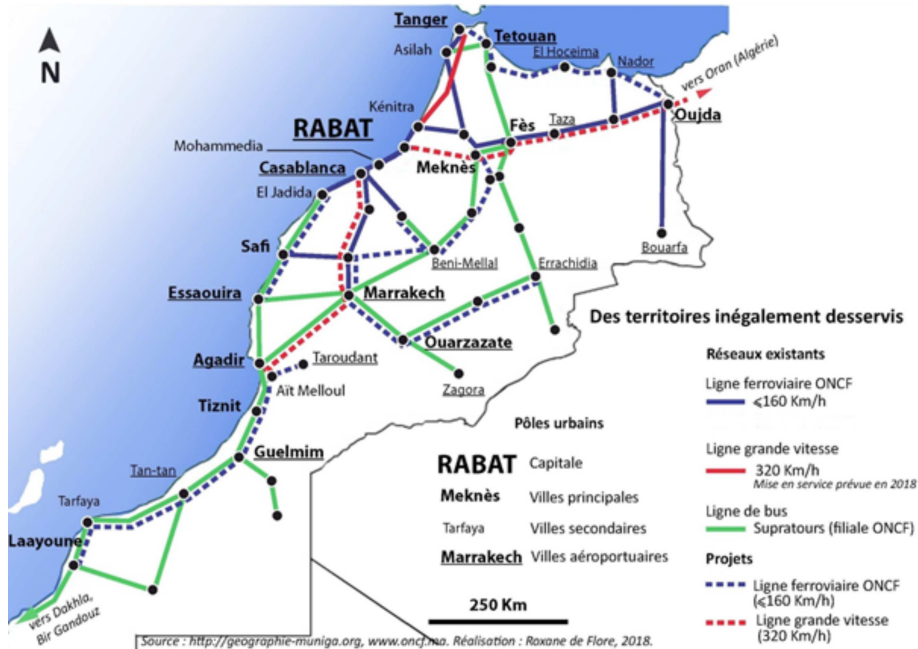
²² Ce deuxième axe prévu à très long terme devrait permettre de desservir, à partir de Rabat, l'est du Maroc et notamment Meknès et Fès puis Taza Taourirt, Oujda et ensuite l'Algérie puis la Tunisie.

²³ Cet effet d'image existe aussi dans les pays à haut revenu (BAZIN et alii, 2011) mais dans ces pays l'effet d'image concerne aujourd'hui davantage les villes desservies que le pays.

4.1. LE SCHÉMA DIRECTEUR DES LIGNES À GRANDE VITESSE AU MAROC ET LES TRANSPORTS FERROVIAIRES AU MAROC

L'Ouest et le Nord du Maroc sont dotés d'un réseau ferroviaire servant à la fois aux voyageurs et au fret (Carte 1, en bleu).

Carte 1 : La grande vitesse ferroviaire au Maroc et les autres réseaux de transport collectifs



Source: Reconstituée et modifiée à partir d'IPEMED (2014:81)

Hérité de l'époque coloniale, il a été modernisé à partir des années 1980²⁴ et de nouveaux tronçons ont été construits. Le budget d'investissement consacré au transport ferroviaire a ainsi plus que doublé entre 2012-2015 par rapport à la période 2008-2011, passant de 13,2 à 30,8 milliards de dirhams. Le Maroc a notamment entamé une rénovation importante de nombreuses gares (HAKIMI, 2017).

Suite à la modernisation du réseau, la croissance du trafic ferroviaire de passagers et des mobilités a été très forte passant de 14,7 millions en 2002 à 18,5 millions de passagers en 2004, 31 millions en 2010, 34 millions en 2011 et 40 millions en 2015. C'est dans ce contexte de croissance du trafic dans l'ouest et le nord du Maroc qu'a été construit le premier tronçon de la ligne ferroviaire à grande vitesse de l'axe atlantique.

²⁴ Entre 2005 et 2009, les lignes Casablanca-Fès, Casablanca-Kénitra, Casablanca-El Jadida et Fès-Sidi-Kacem qui étaient à voie unique ont été doublées. De nouvelles voies reliant Tanger à Port Tanger Med et Taourit-Nador ont été construites (AT, 2011).

Long de 200 km, il relie sans arrêt²⁵ Tanger à Kénitra²⁶ (Cf. Carte 1) et correspond à la première ligne à grande vitesse du continent africain. La desserte devrait être lancée au second semestre 2018. Après Kénitra, les trains continueront dans un premier temps sur ligne classique à 160 km/h pour rejoindre Rabat (capitale du Royaume), puis Casablanca (capitale économique). Cette ligne devrait ensuite être prolongée vers Settat, Benguerir puis Marrakech (soit 480 km) puis à plus long terme de Marrakech vers Agadir²⁷.

Ces lignes sont supposées permettre une mobilité accrue. L'Office National des Chemins de Fer marocains (ONCF) estime à 133 millions le nombre de passagers en 2035 contre 52 millions sans desserte à grande vitesse. La grande vitesse ferroviaire devrait ainsi contribuer à développer ce trafic et par conséquent les échanges entre les villes desservies. L'ONCF annonce un doublement du nombre de voyageurs (de 3 à 6 millions par an) sur l'axe Tanger-Casablanca²⁸. 4 millions de passagers (66 %) proviendraient de la demande habituelle adressée au rail (y compris le trafic induit supposé être de 12 %) et 2 millions de nouveaux clients (34 %) qui seraient détournés de la route (tous modes confondus, voiture individuelle ou transport collectif) et de l'avion (2 %) (ONCF, 2015). C'est donc une croissance très forte du nombre de voyageurs résultant d'un report modal mais aussi en partie d'une croissance des mobilités. Mais cette croissance devrait s'accompagner d'inégalités d'accès marquées.

4.2. UNE AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DIFFÉRENCIÉE SPATIALEMENT ET BÉNÉFICIAIRE AUX TERRITOIRES LES PLUS DYNAMIQUES

Compte tenu de la relative vétusté des transports ferroviaires existants, la ligne à grande vitesse reliant Tanger à Kenitra permettra une diminution des temps de parcours extrêmement importante bien que différenciée selon les villes, certaines étant à cette date desservies en partie sur ligne classique. Les douze rames duplex de TGV marocain construites par Alstom ont été adaptées aux conditions climatiques du Maroc en termes de température extérieure et de sable. Elles peuvent circuler à une vitesse d'exploitation de 320 km/h (l'équivalent des TGV Est-Européens). Le temps de parcours diminuera de 76 % entre Tanger et Kénitra (entièrement sur LGV), soit une réduction bien plus importante que celle permise par la mise en service des

²⁵ L'arrêt initialement prévu à Larache à 90 km au sud de Tanger a été momentanément abandonné ; des réserves foncières ont cependant été préservées pour un arrêt ultérieur.

²⁶ Ville intermédiaire située à 50 km au nord de la capitale.

²⁷ Le projet initial entre Marrakech et Agadir passait par Essaouira. Il a été modifié en 2017 (<https://www.tgvmaroc.ma/projet/>).

²⁸ <https://www.tgvmaroc.ma/projet/retombees/>

LGV dans les pays tels que la France²⁹. Le trajet à partir de Kénitra se faisant sur ligne classique, la diminution des temps de parcours entre Tanger et Rabat et entre Tanger et Casablanca sera plus faible (respectivement 57 % et 51 %) (Tableau 5).

Tableau 5 : Les gains de temps au second semestre 2018

Origine-Destination	Gains de temps (%)	Origine-Destination	Gains de temps (%)
Tanger-Kénitra	47 min au lieu de 3h15 (- 76 %)	Tanger-Fez	3h au lieu de 5 heures (- 40 %)
Tanger-Rabat	1h20 au lieu de 3h45 (- 57 %)	Tanger-Meknès	2h30 au lieu de 4h30 (- 41 %)
Tanger-Casablanca	2h10 au lieu de 4h45 (- 51 %)	Tanger-Marrakech	4h30 au lieu de 8h (- 44 %)

Source : Reconstitué à partir des données de l'ONCF

En outre, avec l'interconnexion réalisée à Kénitra, le train à grande vitesse rapprochera de façon significative Tanger d'autres villes marocaines comme Fez, Meknès et Marrakech. Fez sera connectée à Tanger en moins de 3h contre 5 heures aujourd'hui (soit une diminution des temps de parcours de 40 %). Meknès sera reliée à Tanger en 2h30 contre 4h15 en moyenne aujourd'hui (soit une diminution de 41 %).

De même, avec le doublement et la mise à niveau de la ligne Casablanca-Marrakech qui devrait s'achever en 2018, Marrakech devrait être à 4h30 de Tanger contre 8h aujourd'hui soit une diminution de 44 %. Est enfin également prévue à Tanger une correspondance vers El Jadida, ville touristique sur l'Atlantique, vers l'aéroport de Tanger et vers le port dédié au transport de voyageurs (Tanger Med).

Outre les temps de parcours, l'amélioration de l'accessibilité dépend également de la fréquence.

Les 12 rames duplex peuvent transporter chacune jusqu'à 533 passagers et sont composées de 8 voitures (deux voitures de 1^{ère} classe, une voiture restauration et 5 voitures de 2^{nde} classe). Les 10 rames en circulation (2 seront en réserve) permettront 40 rotations par jour au maximum, soit un peu plus d'un train par heure. La fréquence entre Tanger et Kénitra puis Rabat et Casablanca permettra un cadencement à l'heure³⁰ (sans doute un peu plus pendant les heures de pointe) de 6 heures à 21 heures (contre 5h30-21h30 aujourd'hui en trains classiques). Si la grille horaire n'est actuellement pas connue, elle sera avant tout destinée à faciliter les mobilités d'affaires entre les villes desservies.

²⁹ Pour comparaison, la LGV Est-européenne a permis une diminution des temps de parcours de Paris à Nancy de 44 % et de 50 % de Paris à Reims.

³⁰ <http://www.usinenouvelle.com/article/quand-l-oncf-fait-la-promo-en-video-du-train-a-grande-vitesse-marocain.N341962>

L'amélioration de l'accessibilité sera ainsi extrêmement importante pour les villes qui sont sur le réseau (Tanger et Kénitra), et très importante pour celles qui sont connectées au réseau mais desservies sur ligne classique (Rabat, Casablanca, Fez et Marrakech).

Si l'on se limite aux villes desservies sur ligne à grande vitesse ou sur ligne classique, c'est un peu plus de 6,2 millions d'habitants des villes marocaines qui bénéficieront de cette desserte sur les 33 millions que compte le pays³¹ (Tableau 6).

Tableau 6 : Evolution de la population* des villes du Maroc concernées par la grande vitesse ferroviaire

Ville	Nombre d'habitants	Taux de croissance annuel moyen 2004-2014 (%)
Tanger	947 952	3,26
Kenitra	423 890	nc
Rabat	577 827	-0,79
Salé	890 403	1,59
Casablanca	3 359 818	1,03

* Comme pour d'autres indicateurs dans les pays en développement, les données concernant la population doivent être prises avec précaution tant la collecte des informations est parfois difficile.

Reconstitué à partir des données du HCP 2014

Les habitants de Fez (1 112 072 hab.), de Meknes (632 079 hab.) et de Marrakech (928 850 hab.s) soit 2,673 millions d'habitants, bénéficieront également d'une réduction significative des temps de parcours vers Tanger mais avec une rupture de charge à Kénitra.

Mais une grande partie du Maroc est non seulement exclue de l'accès à la grande vitesse ferroviaire mais également au réseau ferroviaire conventionnel (Cf. Carte 1). L'est et le sud du Maroc (qui couvre la moitié du territoire marocain) à partir de Marrakech ne sont desservis que par le réseau de bus Supratour (en vert sur la Carte 1).

Or les villes qui seront desservies par la grande vitesse figurent parmi les villes les plus dynamiques du Maroc. Comme l'indique l'ONCF (sd), le premier tronçon doit permettre « *le rapprochement, la mise en synergie et l'intégration des deux régions les plus dynamiques de l'économie marocaine, le pôle historique de Casablanca-Rabat-Kénitra et le pôle émergent d'affaires, de loisirs et de tourisme dans la région Nord* ». En sont attendues « *des retombées importantes en termes de [...] rayonnement du pays à l'échelle internationale et régionale et amélioration de l'image du pays et de son attractivité touristique et économique (investisseurs, communauté d'affaires...)* ».

³¹ http://rgph2014.hcp.ma/Repartition-geographique-de-la-population-d-apres-les-donnees-du-Recensement-General-de-la-Population-et-de-l-Habitat-de_a380.html

Ainsi ce sont les territoires les plus dynamiques et en particulier Tanger³² qui vont profiter de la grande vitesse. Le rapport du HCP (2016) souligne que les régions de Casablanca-Settat et de Rabat-Salé-Kénitra, sont celles qui ont le plus contribué au PIB national en 2014, avec 32 % du PIB pour Rabat-Salé-Kénitra et 16,3 % pour Casablanca-Settat. Et en 3^{ème} position arrive la région de Tanger-Tétouan-Al-Hoceima avec 9,4 % du PIB. Ces trois régions enregistrent ainsi des taux de croissance du PIB largement supérieurs à la moyenne nationale (2,9 %) avec 7,1 % pour la région de Rabat-Salé-Kénitra, 5,3 % pour celle de Casablanca-Settat et 4 % pour celle de Tanger-Tétouan-Al Hoceima (HCP, 2016).

Comme dans de nombreux pays, c'est une logique de desserte des pôles les plus peuplés mais aussi les plus riches qui a été privilégiée dans un premier temps -de façon à générer une demande suffisante.

Mais outre cette amélioration différenciée de l'accessibilité, la grande vitesse peut contribuer à conforter certaines inégalités d'usage.

4.3. LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE AU MAROC ET LA QUESTION DES INÉGALITÉS

Si l'insertion de la grande vitesse ferroviaire dans la société marocaine en termes de revenus semble être favorisée par la stratégie de tarification annoncée, ses usages seront vraisemblablement marqués par de fortes inégalités.

4.3.1. Des inégalités d'accès limitées en termes de tarification et de revenu

Selon l'ONCF (sd:18) « le projet de LGV marocain a été conçu différemment des projets similaires développés ailleurs, notamment en Europe où le train à grande vitesse capte en priorité la clientèle de l'avion. Il est prévu d'être à la portée d'une grande majorité de Marocains et pas uniquement des populations les plus aisées ». Il se rapproche ainsi du TGV turc dont les tarifs sont relativement accessibles (Cf. supra) et qui est en concurrence frontale avec les bus. Est annoncé que « la tarification sera incitative et compétitive, obligatoirement en harmonie avec le pouvoir d'achat des usagers actuels de trains » (ONCF, sd:18), le roi souhaitant que la desserte soit accessible au plus grand nombre. Les inégalités d'accès en termes de tarification devraient donc être relativement faibles. Cela étant, la grille tarifaire n'a pas encore été dévoilée début 2018.

Des estimations peuvent néanmoins être proposées. Selon Jeune Afrique et l'ONCF³³, le surcoût serait très faible. Le billet Casablanca-Tanger n'aug-

³² Notamment grâce à Tanger-Med qui est une des plus grandes plates-formes intermodales de la côte méditerranéenne et le plus grand port à container d'Afrique (WORLD BANK, 2015).

³³ <http://www.jeuneafrique.com/30394/economie/le-tgv-tanger-casablanca-en-sept-points/>

menterait que d'environ 17 dirhams (1,50 euro) soit une augmentation de 12,9 % et s'établirait à 149 dirhams soit un peu plus de 13 euros et environ 35 euros en parité de pouvoir d'achat pour 350 km. Cela correspondrait à seulement 4 dirhams de plus que le prix du trajet en bus³⁴. Si l'on fait l'hypothèse que l'augmentation de 12,9 % s'applique à tous les trajets³⁵, le trajet de Marrakech à Tanger s'établirait à 243,8 dirhams (216, +27,8) contre 235 dirhams en bus³⁶, soit 21,5 euros environ et 58 euros en parité de pouvoir d'achat.

Force est de constater que la tarification, si elle correspond bien à ce que nous avons anticipé, serait peu élevée et s'établirait à un niveau voisin de celle du bus. De surcroît, contrairement à la Turquie où les prix sont fixes, c'est un système de *yield management* permettant des tickets à un coût voisin voire inférieur à celui du billet classique sur certains horaires et par conséquent une utilisation par des populations plus diversifiées. Selon le directeur général de l'ONCF, « *s'ils prennent leurs tickets 15 jours à l'avance, et s'ils évitent le sillon de 8h du matin pour prendre celui de 11h ou midi* » les voyageurs pourraient payer moins que les prix actuels³⁷.

La question est cependant d'identifier ce que ces prix représentent au Maroc.

Avec un PIB par habitant de 7 266 \$ (\$ PPA internationaux constants de 2011, Cf. Tableau 2) en 2014, le Maroc fait partie des pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, selon la classification de la Banque Mondiale. En termes d'IDH, avec un indice de 0,647, il est classé en 123^{ème} position sur 188 pays en 2015, en constante progression cependant depuis 1980³⁸. Le salaire minimum non agricole est de 13,46 dirhams de l'heure (1,26 euro) en 2015 soit en équivalent mensuel, 2 570 dirhams (240 euros). Le salaire moyen dans le secteur privé varie entre 4 811 dirhams (442 euros), pour les trois millions de salariés affiliés à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) et 11 205,60 dirhams (1047 euros) pour les 580 000 employés affiliés à la Caisse interprofessionnelle marocaine de retraite (CIMR), pour une population active totale employée de 11,5 millions. Toutefois, un peu plus de 87 % des travailleurs affiliés à la CNSS touchent moins de 6 000 dirhams par mois et 43,4 % d'entre eux touchent une somme égale ou inférieure au salaire minimum. Enfin, la population inactive s'élève à un peu plus de 22 millions et le taux de chômage est de 16,4 %.

Ainsi un billet de TGV Casablanca-Tanger représenterait un peu moins de

³⁴ <http://www.ctm.ma/horaires-et-tarifs/acheter-un-billet>

³⁵ Ce qui n'est pas nécessairement le cas dans la mesure où de Tanger à Kénitra le trajet étant totalement sur LGV, l'augmentation pourrait être en % plus importante.

³⁶ <http://www.ctm.ma/horaires-et-tarifs/acheter-un-billet>

³⁷ <http://www.leconomiste.com/article/1021331-lgv-le-calendrier-definitif>

³⁸ Excepté une stagnation en 2010 et 2011.

5,8 % (149/2 579) du salaire minimum³⁹. Force est donc de constater que les prix représentent un pourcentage relativement peu élevé du revenu pour les salariés. Cela étant tous les Marocains ne sont pas salariés et certains touchent moins que le salaire minimum.

Mais le Maroc est caractérisé par des inégalités de genre importantes qui sont susceptibles de conduire à des inégalités d'usage.

4.3.2. De probables inégalités en termes d'usages possibles associées aux inégalités de genre

Si la grande vitesse ferroviaire est utilisée pour des mobilités à longue distance liée à des déplacements professionnels, pendulaires (Cf. supra), nous ne disposons que de peu de données concernant ces mobilités au Maroc⁴⁰.

Cela étant, les mobilités professionnelles ou pendulaires à longue distance sont souvent liées à des revenus et/ou un niveau d'éducation élevé. Or le Maroc est caractérisé par une durée moyenne de scolarisation très faible pour la population de plus de 25 ans (5 années) et bien plus faible que les pays de sa catégorie (6,6 ans) et même que la durée moyenne en Afrique subsaharienne (5,4 années). De surcroît les inégalités concernant l'éducation sont très fortes. Ainsi son indice d'éducation ajusté aux inégalités (0,273 ; Cf. Tableau 4), est bien plus faible que dans les pays de sa catégorie⁴¹. Il est également caractérisé par un Indice de développement de genre ou indice Sexo-spécifique de Développement Humain (IDSH) de 0,826, soit à un niveau plus faible que d'autres pays de sa région tels que l'Algérie ou la Tunisie ou de sa catégorie (Pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure). Autrement dit, le niveau de développement humain des femmes marocaines ne correspond qu'à 82,6 % de celui des hommes contre une moyenne de 87,1 % pour les pays à développement humain moyen et 84,9 % pour les pays à faible développement humain ; il est plus faible que celui des pays d'Afrique subsaharienne et ce en raison d'importantes inégalités d'éducation. Ainsi la durée moyenne de scolarisation des femmes de plus de 25 ans est de 3,8 années contre 6,4 pour les hommes. De nouveau, le Maroc présente des résultats en ce domaine équivalents à ceux des pays ayant les plus faibles revenus. Comme l'indique le rapport du PNUD (2016:174) pour l'Afrique, « *les disparités hommes/femmes sont particulièrement criantes en Égypte, au Maroc et en Mauritanie* ». L'analyse des différents éléments constitutifs des inégalités de genre au Maroc montre que les revenus des

³⁹ Pour comparaison, un billet de TGV Paris-Strasbourg coûte entre 107 et 149 euros en 2nde classe soit entre 9,3 et 13 % du smic net (1 149 euros par mois).

⁴⁰ Excepté les déplacements à l'extérieur du Maroc qu'ils soient migratoires ou de tourisme mais qui sortent du champ de l'analyse conduite ici.

⁴¹ C'est un indice qui correspond à certains des pays avec des indices de développement humain les plus faibles de la planète (Haïti, Togo, etc.).

femmes y sont inférieurs de 30 % à ceux des hommes, comme c'est le cas partout en Afrique du Nord. Le Maroc est également caractérisé par un plus faible nombre de femmes par rapport aux hommes (7 femmes pour 10 hommes) dans le niveau d'études secondaires des 25 ans et plus. Seulement 11,7 % de femmes siègent au Parlement. Enfin, le pourcentage de sociétés dirigées par des femmes est extrêmement faible (moins de 5 %), le plus faible d'Afrique après le Soudan, et le taux de chômage des femmes est de 29,6 % contre 12,4 % pour les hommes.

C'est donc davantage des inégalités de mobilité professionnelle en termes de genre que la desserte pourrait renforcer, la population susceptible d'emprunter ce TGV étant vraisemblablement davantage masculine.

Enfin si une desserte ferroviaire à grande vitesse peut être utilisée à des fins de mobilité touristique, dans le cas du Maroc, ces usages seront vraisemblablement limités.

4.4 DES USAGES LIMITÉS EN TERMES DE TOURISME

La Prospective Maroc 2030 (HCP, 2007) et la Vision Maroc 2020 visent à « continuer à faire du tourisme l'un des moteurs du développement économique, social et culturel du Maroc » (SMIT, 2011). Ce sont en effet 9,3 millions d'arrivées de touristes aux postes frontières en 2013 puis 10,4 en 2014 et 10,2 en 2015 qui ont été enregistrées au Maroc. De ce point de vue, la desserte pourrait être utilisée par des non-résidents dans le cadre de voyages au sein du territoire national, de Tanger vers Marrakech notamment, comme ce fut le cas en Chine (CHEN, HAYNES, 2014). Mais cette utilisation semble peu probable compte tenu de la concurrence existant avec l'avion au départ des principaux pays émetteurs⁴².

La desserte pourrait également être utilisée pour du tourisme domestique, tourisme qui a longtemps été ignoré même si dès 1989, BERRIANE soulignait combien il était important : « Avec un taux de départ moyen que nous estimons à plus de 30 %, les citoyens marocains interviennent pour 18 à 20 %, selon les années, dans les nuitées hôtelières et pratiquent aussi la location chez l'habitant » (BERRIANE, 1989:10). Or il existe actuellement une volonté de développer ce type de tourisme, avec un triplement annoncé du nombre de voyageurs domestiques. En 2015 et comme c'est le cas depuis 2010, le marché des touristes marocains a continué de croître. Les nuitées des résidents dans les Établissements Hôtelières Touristiques Classés ont cru de 11 % pour représenter 32 % du total, soit un pourcentage plus important que sur le marché français (20 %). Ce sont alors les catégories marocaines les plus aisées mais aussi les membres de la classe moyenne qui peuvent

⁴² A très long terme, cependant la possible jonction entre l'Espagne et le Maroc par voie ferroviaire pourrait attirer les touristes internationaux soucieux de limiter l'usage de l'aérien et ses impacts sur l'environnement.

développer une activité de tourisme qui pourraient voyager en train à grande vitesse. L'organisation des connexions et l'intermodalité au départ de la gare de Rabat avec les destinations balnéaires de M'Diq, Tetouan, Fnideq, Cabo Negro sur la côte méditerranéenne, de Larache⁴³ sur la côte atlantique à proximité de Tanger ou celle en cours de réaménagement⁴⁴ de Mehdia proche de Kénitra seront alors centrales. En effet, en termes de déplacements de tourisme, par rapport à la voiture individuelle, la liaison entre la gare et la destination finale doit être pensée pour que les gains de temps permis par la grande vitesse ferroviaire ne soient pas perdus au départ et à l'arrivée pour accéder à la gare ou à la destination finale. Mais la grande vitesse ferroviaire fera face à la concurrence de la voiture, plus pratique, pour des séjours familiaux (Cf. supra).

5. CONCLUSION

Dans cet article, nous avons souligné que les pays à revenu intermédiaire concentraient de nombreux projets de ligne à grande vitesse. Nous avons ensuite montré combien leurs contextes socio-économiques marqués par des inégalités importantes pouvaient influencer sur l'usage de cette grande vitesse. Nous avons ainsi mis en évidence que l'amélioration en termes d'accessibilité que représente la grande vitesse ferroviaire pouvait conforter ces inégalités dans la mesure où l'infrastructure et les services sont différenciés dans l'espace. Nous avons également montré que ces inégalités pouvaient être d'ordre économique, social et en termes d'usages. Dans le cas du Maroc, des inégalités spatiales marquées existent et ce d'autant plus que le réseau ferroviaire conventionnel était d'une part plutôt vétuste et d'autre part très inégalement réparti dans l'espace. Ce sont alors des inégalités d'accessibilité beaucoup plus importantes qui existeront entre les différentes villes marocaines. En revanche si les estimations de prix que nous avons réalisées sont justes, les inégalités en termes de tarification pourraient être relativement faibles. Mais les inégalités économiques et sociales et en termes d'éducation pourraient se cumuler avec des inégalités de genre pour rendre les usages de la grande vitesse ferroviaire très inégalitaires.

Au-delà des questions d'inégalités, la question est aussi de savoir si l'effet d'image associé à la grande vitesse bénéficiera aux villes desservies ou plus généralement seulement au Maroc. La construction de nouvelles gares telle celle de Kénitra montre que l'effet d'image que procure la grande vitesse pourrait également être associé à un effet en termes de modernité. Enfin, la réalisation des autres lignes et à très long terme la possible jonction entre

⁴³ Où des réserves foncières ont été constituées afin d'envisager une gare sur la LGV (Cf. supra).

⁴⁴ <https://lematin.ma/journal/2017/lancement-des-travaux-d-amenagement-de-la-corniche-de-mehdia/270018.html>

l'Espagne et le Maroc par voie ferroviaire pourraient permettre d'attirer des touristes européens soucieux de limiter l'usage de l'aérien et ses impacts sur l'environnement. La mise en service au second semestre 2018 du premier tronçon et son usage par la société marocaine seront un test pour les extensions futures du réseau au Maroc et plus largement au Sud de la Méditerranée et en Afrique.

BIBLIOGRAPHIE

- AKRICH M. (1990) De la sociologie des techniques à une sociologie des usages ; L'impossible intégration du magnétoscope dans les réseaux câblés de première génération ? **Techniques et Culture**, n° 16, pp. 83-110.
- BACQUE M.-H., FOL S. (2007) L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. **Revue suisse de sociologie**, Vol. 33, n° 1, pp. 89-104.
- BANISTER D. (1994) Equity and acceptability questions. In **Internalising the Social Costs of Transportation**, OECD European Conference of Ministers of Transport, pp. 153-171.
- BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M., VANDENBOSSCHE L. (2011) Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. **Recherche, Transports, Sécurité**, 27-106, pp. 215-238.
- BERRIANE M. (1993) Le tourisme des nationaux au Maroc (une nouvelle approche du tourisme dans les pays en développement). **Annales de Géographie**, T. 102, n° 570, pp. 131-161.
- BERRIANE M. (1989) **Tourisme national et migrations de loisirs au Maroc. Étude géographique**. Université François Rabelais, Tours.
- BOUF D., DESMARIS C. (2015) Spatial equity and high speed trains: the example of France. HAL, Id: halshs-01137902.
- BOQUET Y. (2009) Dynamiques de développement et inégalités régionales en Chine. **Espace, populations, sociétés**, 2009, n° 3, pp. 375-396.
- BONNAFOUS A. (2014) **Permanent Observatories as Tools for Ex-Post Assessment: The French Case Study**. ITF-OECD Discussion Paper, 32 p. (n° 10).
- BOURDIEU P. (1979) **La Distinction**. Paris, Les Editions de Minuit.
- CABASSET-SEMEDO C., PEYVEL E., SACAREAU I., TAUNAY B. (2010) De la visibilité à la lisibilité : le tourisme domestique en Asie. **Espace, populations, sociétés**, n° 2-3 ([http:// eps.revues.org/4118](http://eps.revues.org/4118)).
- CAMPOS J., DE RUS G. (2009) Some stylized facts about High-Speed Rail: A review of HSR experiences around the world. **Transport policy**, Vol. 16, pp. 19-28.

CASS N., SHOVE E., URRY J. (2005) Social exclusion, mobility and access. **The sociological review**, Vol. 53, n° 3, pp. 539-555.

CELIKOL-KOÇAK T., DALKIC G., TUYDES-YAMAN H. (2017) High-Speed Rail (HSR) users and travel characteristics in Turkey. **10th International Scientific Conference Transbaltica 2017**, Transportation Science and Technology.

CHEN Z., HAYNES K.E. (2014) Impact of high-speed rail on international tourism demand in China. **Applied Economics Letters** (DOI: 10.1080/13504851.2014.925043).

CORTEZZI F. (2015) Brésil : panorama général du projet de la première ligne à grande vitesse. **Revue Géographique de l'Est**, Vol. 55, n° 3-4.

DELAPLACE M. (2012) Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires et Stratégies ». **Recherche, Transports, Sécurité**, n° 28, pp. 290-302.

DELAPLACE M. (2017) Grande vitesse ferroviaire et développement local dans des contextes institutionnels différents : Pour une spatialisation des analyses de l'innovation de service. **Technologie et innovation, ISTE, OpenScience**, Vol. 17-3 « Innovations de mobilité. Transports, gestion des flux et territoires ».

DELAPLACE M., DOBRUSZKES F. (2015) From low-cost airlines to low-cost high-speed rail? The French case. **Transport Policy**, n° 38, pp. 73-85.

DELAPLACE M., PAGLIARA F., PERRIN J., MERMET S. (2014) Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose? **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, EWGT2013-16th Meeting of the EURO Working Group on Transportation.

DELAPLACE M., PAGLIARA F., LA PIETRA A. (2016) Does High-Speed rail affect destination choice for tourism purpose? Disneyland Paris and Futuroscope case studies. **Belgeo**, n° 3.

DOYLE J., NATHAN M. (2001) The hypermobile must not be allowed to rule roost. **The Guardian** (<https://www.theguardian.com/business/2001/apr/23/7>).

EC (2010) **High-speed Europe, a sustainable link between citizens.**

HADDON L. (2011) Domestication Analysis, Objects of Study, and the Centrality of Technologies in Everyday Life? **Canadian Journal of Communication**, Vol. 36, pp. 311-323.

HCP (2007) **Tourisme 2030, Quelles ambitions pour le Maroc ?**

HCP (2016) **Note sur les premiers résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014.**

HCP (2016) **Note d'information relative aux comptes régionaux de l'année 2014.**

HCP, BANQUE MONDIALE (2017) **Pauvreté et prospérité partagée au Maroc du troisième millénaire, 2001-2014.**

HUGON P. (1991) L'économie du développement, le temps et l'histoire. **Revue économique**, Vol. 42, n° 2, pp. 339-364.

IPEMED (2014) **Les transports ferroviaires au Maghreb.** Etudes et Analyses.

KANBUR R., VENABLES A.J. (2005) **Spatial Inequality and Development**, Overview of UNU-WIDER Project.

KIM S. (2009) Spatial Inequality and Economic Development: Theories, Facts, and Policies. In SPENCE M., CLARKE ANNEZ P., BUCKLEY R.M. (Eds) **Urbanization and growth**, pp. 133-166.

KIM H., SULTANA S. (2015) The impacts of high-speed rail extensions on accessibility and spatial equity changes in South Korea from 2004 to 2018. **Journal of Transport Geography**, n° 45, pp. 48-61.

KLEIN O., CLAISSE G. (1997) **Le TGV-Atlantique : entre récession et concurrence.** Lyon, LET, Etudes et Recherches.

KLEIN O. (1997) Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence. **les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 32, pp. 57-83.

KLEIN O. (1998) Les modifications de l'offre de transport : Des effets automatiques à l'innovation sociotechnique. L'exemple de la grande vitesse. **Espaces et Sociétés**, n° 95, pp. 95-126.

KUZNETS S. (1955) Economic Growth and Income Inequality. **American Economic Review**, Vol. 45, n° 1, pp. 1-28.

LESSMANN C. (2014) Spatial inequality and development-Is there an inverted-U relationship. **Journal of Development Economics**, Vol. 106, pp. 35-51

LUCAS K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now? **Transport Policy**, Vol. 20, pp. 105-113.

MASSON S., PETIOT R. (2009) Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). **Technovation**, Vol. 29, n° 9, pp. 611-617.

MINISTÈRE DU TOURISME ET DE L'ARTISANAT (SMIT) (2011) **Vision 2020, Stratégie de développement touristique.**

MONZON A., ORTEGA E., LOPEZ E. (2013) Efficiency and spatial equity impacts of high-speed rail extensions in urban areas. **Cities**, Vol. 30, pp. 18-30.

MYRDAL G. (1957) **Economic Theory and Underdeveloped Regions**. Londres, Duckworth.

NORTH D. C. (1991) Institutions. **The Journal of Economic Perspectives**, Vol. 5, n° 1, pp. 97-112.

ONCF (sd) **La LGV au Maroc, Le Maroc à grande vitesse pour tous**. Plaquette téléchargée en 2016.

ORFEUIL J.-P. (2004) **Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui ?** Université de Paris XII.

ORFEUIL J.-P. (2011) Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ? **Métropolitiques**, 16/09/2011 (<http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html>).

PAGLIARA F., LA PIETRA A. GÓMEZ J., VASSALLO J.M. (2015) High-speed rail and the tourism market: evidence from the Madrid case study. **Transport Policy**, n° 37, pp. 187-194.

PAGLIARA F., BIGGIERO L., PATRONE A., PERUGGINI F. (2016) An analysis of spatial equity concerning investments in high-speed rail systems: the case study of Italy. **Transport Problems**, Vol. 11, n° 3, pp. 55-68.

PIKETTY T., YANG L., ZUCMAN G. (2017) Capital Accumulation, Private Property and Rising Inequality in China, 1978-2015. WID.world (Working Paper series n° 2017/6).

PNUD (2016) **Rapport sur le développement humain en Afrique**.

ROUQUETTE C. (2001) Départs en vacances : la persistance des inégalités. **Économie et Statistique**, n° 345, pp. 33-53.

SALADIÉ O., ANTON CLAVÉ S., GUTIÉRREZ A. (2016) Measuring the influence of the Camp de Tarragona high-speed rail station on first-time and repeat tourists visiting a coastal destination. **Belgeo**, n° 3.

SANDS B.D. (1993) **The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California**. Institute of Urban and Regional Development University of Berkeley (Working paper, <http://www.uctc.net/papers/115.pdf>).

SEN A. (1989) Development as capabilities expansion. **Journal of development planning**, n° 19, pp. 41-58.

SHI J., ZHOU N. (2013) How Cities Influenced by High Speed Rail Development: A Case Study in China. **Journal of Transportation Technologies**, n° 3, pp. 7-16.

URENA J., MENERAULT P., GARMENDIA M. (2009) The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective. **Cities**, Vol. 26, n° 5, pp. 266-279.

SZYNKIER D. (2012) **Pour une mobilité durable**. Terra Nova, n° 13.

TAUNAY B. (2010) Le Tourisme intérieur chinois : approche géographique à partir de provinces du sud-ouest de la Chine. **Mondes du Tourisme**, n° 1 (<http://tourisme.revues.org/330>).

VENABLES A.-J. (2003) **Spatial Disparities in Developing Countries: Cities, Regions and International Trade**. Centre for Economic Performance, LSE (CEP Discussion Papers dp0593).

VICKERMAN R., ULIED A. (2006) Indirect and Wider Economic Impacts of High-Speed Rail. In **Fourth conference on railroad industry structure, competition and investment**, Madrid, October.

WANG X., HUANG S., ZOU T., YAN H. (2012) Effects of the high speed rail network on China's regional tourism development. **Tourism Management Perspectives**, n° 1, pp. 34-38.

WORLD BANK (2015) **Competitive Cities for Jobs and Growth, What, Who, and How**. <http://documents.worldbank.org/curated/en/902411467990995484/Competitive-cities-for-jobs-and-growth-what-who-and-how>