

La LGV Est-Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ?

The eastern France European high speed railway in Champagne-Ardenne: which effects on territorial cohesion in Champagne-Ardenne?

Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE

Maîtres de Conférences
Organisations Marchandes et Institutions (OMI)
Université de Reims Champagne-Ardenne
sylvie.bazin@univ-reims.fr
christophe.beckerich@univ-reims.fr
marie.delaplace@univ-reims.fr

et

Sophie MASSON

Maître de Conférences
Groupe d'Études et de Recherche en Économie Mathématique (GEREM)
Université de Perpignan Via Domitia
et Laboratoire d'Économie des Transports (LET)
sophie.masson@univ-perp.fr

Mots clés : Ligne à Grande Vitesse, Infrastructures de transport, Région
Champagne-Ardenne, Cohésion territoriale, Gouvernance locale.

Keywords: High Speed Railway, Infrastructures of transport, Champagne-Ardenne
area, Territorial cohesion, Local governance.

Classification JEL : R40, R53, R58.

Résumé

La mise en service de la LGV Est-Européenne (LGV-Est) est prévue pour 2007. Cette ligne devrait modifier les conditions d'accessibilité de certaines villes de la région Champagne-Ardenne à Paris, ainsi qu'à des villes de province reliées au réseau LGV. L'objectif de cet article est d'évaluer les effets potentiels de la LGV-Est sur la cohésion territoriale de la région Champagne-Ardenne. La LGV-Est peut-elle contribuer à renforcer la cohésion territoriale de cette région, aujourd'hui faible, ou au contraire, accentuer son éclatement territorial actuel ? Les analyses prospectives envisageables en termes de cohésion régionale vont des hypothèses les plus pessimistes (éclatement de la région) aux plus optimistes (émergence d'une métropole régionale diffusant ses effets sur la région). Mais le scénario qui se réalisera est encore très ouvert dans la mesure où il dépend des politiques menées par les acteurs locaux et de leur coordination.

Summary

The Eastern France high speed railway (Eastern HSR) will bring into service in 2007. This line should modify the conditions of accessibility of several cities of the Champagne-Ardenne area to Paris, as to provincial towns connected to network Eastern HSR. The aim of this paper is to appraise the potential effects of HSR on the territorial cohesion of the Champagne-Ardenne area. Can HSR contribute to reinforce the territorial cohesion of the Champagne-Ardenne area, today weak, or on the contrary, to accentuate its current territorial bursting? The possible prospective analyses in terms of regional cohesion go from the most pessimistic assumptions (bursting of the area) to most optimistic (emergence of a regional metropolis diffusing its effects on the area). But the scenario which will be carried out is still very open insofar as it depends on the policies followed by the local actors and on their coordination.

Introduction

La Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne (LGV-Est) reliant Paris à Strasbourg a été déclarée d'utilité publique en 1996 et la mise en service de son premier tronçon, reliant Paris à Baudrecourt en Moselle, est prévue en 2007 (cf. carte du tracé en annexe 1). Cette nouvelle LGV aura pour fonction de relier, d'une part, Paris aux grandes villes de l'Est de la France, d'autre part, l'Est au Nord, à l'Ouest et au Sud-Ouest de la France et, enfin, de créer un nouveau maillon du réseau ferroviaire grande vitesse européen.

Cette ligne devrait modifier la distance-temps entre certaines villes de la région Champagne-Ardenne et le Bassin parisien. En outre, les liaisons entre la Champagne-Ardenne et certaines villes de Province, reliées au réseau LGV, seront également affectées par le biais de l'interconnexion. Si les modifications de la distance-temps générées par l'arrivée d'un TGV sont susceptibles d'avoir de nombreux impacts sur le territoire traversé (BAZIN *et alii*, 2004 ; BONNAFOUS, 1990, 1987 ; PLASSARD, 2003), l'objectif de cet article est d'évaluer, en particulier, les effets potentiels de la LGV-Est sur la cohésion territoriale de la région Champagne-Ardenne¹. La LGV-Est peut-elle contribuer à développer un processus de métropolisation dans la région à travers l'agglomération de Reims, principale ville de la région desservie directement par la LGV ? Peut-elle contribuer à renforcer la cohésion territoriale de la région champardennaise, aujourd'hui faible, ou, au contraire,

accentuer son éclatement territorial actuel ? En effet, en rapprochant Reims de l'agglomération parisienne, la LGV risque de favoriser l'éloignement relatif de Reims vis-à-vis des autres villes de la région. C'est le cas notamment des villes de la Haute-Marne déjà tournées à l'Est vers la Lorraine et au Sud vers la Bourgogne. Les analyses prospectives envisageables en termes de cohésion régionale vont ainsi des hypothèses les plus pessimistes (éclatement de la région) aux plus optimistes (émergence d'une métropole régionale diffusant ses effets sur la région). Le scénario qui se réalisera est encore très ouvert dans la mesure où il dépend notamment des politiques menées par les acteurs locaux et de leur coordination.

Ainsi, après avoir présenté le projet de LGV-Est (Partie 2), et compte tenu des caractéristiques actuelles de la région Champagne-Ardenne (Partie 3), nous analyserons les différentes hypothèses envisageables quant à la cohésion territoriale de la région Champagne-Ardenne (Partie 4).

- 1 -

La LGV Est-Européenne en région Champagne-Ardenne

Le projet LGV (1.1.) présente un certain nombre de spécificités en région Champagne-Ardenne (1.2.).

1.1. Les spécificités de l'arrivée de la LGV-Est

Il convient de souligner que la relative proximité actuelle de Reims à l'Île-de-France (1 h 30 en train ou en voiture particulière) ne sera pas profondément modifiée. En effet, si le gain de temps est de 45 minutes (soit une réduction de moitié) de la gare centre de Reims à la gare de l'Est à Paris, il diminuera progressivement au fur et à mesure que la destination s'éloigne de la gare parisienne. Ainsi, pour les déplacements de loisirs, par exemple, on peut estimer que le confort de la voiture particulière est plus favorable pour un déplacement court et évite des ruptures de charge. Parallèlement, l'évolution des tarifs risque d'être dans un rapport inversement proportionnel au gain de temps. Cette analyse est évidemment spécifique à Reims ou à des territoires situés à équidistance de Paris. En revanche, elle ne s'applique pas pour des territoires (tels que Strasbourg et la région Alsace) pour lesquels les gains de temps de la LGV seront beaucoup plus importants.

En outre, la ligne LGV-Est sera la première ligne mise en place depuis la régionalisation des transports express régionaux (TER). Cette nouvelle compétence confiée aux régions conduit les acteurs à organiser les dessertes régionales en fonction de la demande existante et des impératifs d'aménagement du territoire régional. Cela permet de soustraire les TER des contraintes budgétaires et des logiques de la SNCF. Dans la perspective de développement économique régional équilibré, l'articulation LGV et TER apparaît cruciale.

Enfin, la LGV Est-européenne est la première ligne pour laquelle les collectivités locales (pour la Champagne-Ardenne, Région, Ville de Reims, District de Reims,

Conseils généraux de la Marne et des Ardennes) ont apporté une contribution financière au côté des États (la France et le Grand-duché du Luxembourg) et de l'Union Européenne. La contribution de ces collectivités au financement de la LGV s'élève à 3,125 milliards d'euros, dont 124,25 millions d'euros à charge pour les collectivités de la Champagne-Ardenne. Cette ligne répond d'abord à une préoccupation d'aménagement du territoire à un plan national et européen, moins à un plan local. S'il existe une demande de la part des populations desservies à pouvoir profiter de la grande vitesse, cette demande n'était pas suffisante sans la participation des collectivités locales pour assurer la rentabilité de la ligne dans les conditions d'exploitation commerciale par la SNCF. Ainsi, avant 1997, date de la création de Réseau Ferré de France (RFF), la SNCF refusait l'idée de la LGV-Est. En effet, le taux de rentabilité financière du projet LGV-Est pour la SNCF s'élevait à 4,1 % contre 8 % pour la LGV Méditerranée et le taux de rentabilité économique s'élevait à 9,7 % pour la LGV-Est et 12,2 % pour la LGV Méditerranée (BONNAFOUS, 1993). Ce point est évidemment important pour comprendre que, d'une part, la valorisation locale de l'infrastructure n'est pas évidente contrairement à la LGV Méditerranée, pour laquelle la rentabilité est évidemment plus forte. D'autre part, la contribution financière des collectivités locales devrait générer une implication importante de la part de ces dernières autour de la valorisation de ce projet.

1.2. Le projet LGV-Est en Champagne-Ardenne

La LGV-Est desservira plusieurs villes de la Région Champagne-Ardenne à savoir Reims, Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Rethel, Sedan et Vitry-le-François. Cependant, l'agglomération rémoise bénéficiera de la desserte la plus importante du fait de l'existence de deux gares et de la fréquence des rames TGV. Une gare nouvelle à Bezannes (en périphérie de Reims), la gare Champagne-Ardenne, a pour vocation de connecter la région Champagne-Ardenne aux gares TGV de l'Île-de-France (Massy, Marne-la-Vallée et Aéroport CDG), de permettre ainsi une connexion directe sans transiter par Paris aux réseaux LGV Nord, Ouest et Sud-Ouest et de relier l'Est de la France à la Champagne-Ardenne. Six allers-retours y sont prévus à destination des gares de Marne-la-Vallée et de la gare de Massy (avec des prolongements vers Rennes, Nantes et Bordeaux), et 3 à destination de l'Aéroport CDG. Neuf allers-retours sont programmés en direction de Strasbourg. Grâce à cette connexion, l'agglomération rémoise sera à 30 minutes du RER A à Chessy-Marne-la-Vallée, du RER B à Roissy-Charles-de-Gaulle, à 1 heure du RER C à Massy. Cette liaison ferroviaire, inexistant actuellement, mettra le train en position compétitive par rapport à la voiture puisqu'elle permettra une réduction de moitié des temps de parcours actuels. Il faut environ 1 heure pour se rendre de Reims à Marne-la-Vallée en voiture, par autoroute, aujourd'hui. Reims sera également à 1 h 25 de Lille, 2 h 10 de Bruxelles, 3 h 15 de Nantes et Rennes, 4 h 25 de Bordeaux, 1 h 55 de Strasbourg et 0 h 40 de la gare Lorraine. En outre, 2 allers-retours à destination de Paris-Gare de l'Est seront également assurés au départ de cette gare en 40 minutes. Par ailleurs, la gare de Reims dite gare Clairmarais accueillera des rames TGV (8 allers-retours) qui desserviront Paris-Gare de l'Est en 45 minutes (contre 12 actuellement). La LGV va diminuer de façon assez importante la durée du trajet entre Reims et Paris puisque celle-ci sera réduite de 53 %, plaçant Reims à une distance-

temps de Paris équivalente de villes situées dans la quatrième zone RATP telles que Palaiseau.

Les autres gares champardennaises accueilleront des rames à grande vitesse mais avec une desserte et un gain de temps plus faibles. En effet, ces rames emprunteront le réseau normal électrifié pour rejoindre le réseau LGV. Pour, Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François et Charleville-Mézières, 2 allers-retours à Paris sont prévus. La durée pour relier Châlons-en-Champagne à Paris est réduite en moyenne de 30 minutes (réduction de 33 %), celle de Vitry-le-François à Paris de 25 minutes (réduction de 22 %) et celle de Charleville-Mézières à Paris de 60 minutes (réduction de 40 %). Un aller-retour est prévu pour desservir Rethel et Sedan à partir de Paris s'accompagnant d'une réduction des temps de parcours de 50 minutes, soit respectivement une réduction de 43 % et de 33 % (cf. Tableau n° 1).

Toutes les villes de Champagne-Ardenne ne sont pas desservies. Ainsi si une partie de la Marne et des Ardennes sera reliée directement à la LGV, en revanche,

Tableau n° 1. Les modifications de durée des trajets entre Paris et les villes de la région Champagne-Ardenne

	Voyage en train direct / jour					Voyage en voiture
	Distance en km en train	Durée actuelle	Durée TGV prévue	Fréquence actuelle directe AR (en correspondance)	Fréquence TGV prévue + desserte classique (en corresp.)	Durée
Charleville-Mézières	260	2 h 30	1 h 30	7	2 (7)	2 h 18
Rethel	225	2 h 10	1 h 10	7	1 (8)	1 h 48
Sedan	280	3 h 00	2 h 00	0 (5*)	1 (7)	2 h 39
Reims centre	172	1 h 40	0 h 45	12	8	1 h 28
Bezannes	172	-	0 h 40	-	2	1 h 33
Epernay	141	1 h 15	-	19	0 + 11	1 h 40
Châlons	190	1 h 30	1 h 00	13,5	2 + 11	1 h 54
Vitry	204	1 h 50	1 h 25	7,5 (1,5)	2 + 7	2 h 21
Saint-Dizier	233	2 h 16	-	2 (5)	0 + 4 (2)	2 h 52
Chaumont	262	2 h 13	-	12 (0,5)	0 + 11 (0,5)	2 h 38
Troyes	166	1 h 30	-	15,5	0 + 15	1 h 52

* avec changement à Charleville-Mézières

Source : Reconstitué par nos soins à partir des données (Février 2006) du Conseil Régional et de la SNCF pour les données ferroviaires. Via Michelin pour les données routières.

aucune ville des départements de l'Aube et de la Haute-Marne ne le sera. D'autre part, certaines desservies le sont plus que d'autres. Cela ne risque-t-il pas de renforcer l'écartèlement géographique de même que les disparités économiques existantes dans la région Champagne-Ardenne ?

- 2 -

Les spécificités du territoire champardennais

La région Champagne-Ardenne s'étend sur 350 km du Sud au Nord, pour 150 km d'Est en Ouest. Elle est composée de 4 départements présentant des disparités géographiques importantes, la Haute-Marne et l'Aube au Sud, la Marne au centre et les Ardennes au Nord. Cette région est marquée par des disparités en termes de population (2.1.), une armature urbaine morcelée et l'absence de véritable métropole régionale (2.2.) et enfin, des situations économiques contrastées (2.3.).

2.1. Une population à dominante rurale, relativement peu qualifiée et en diminution

Estimée à 1 338 500 habitants en 2002 répartis dans 4 départements, les Ardennes (288 600 habitants), l'Aube (293 600 habitants), la Marne (564 800 habitants) et la Haute-Marne (191 300 habitants), la population de Champagne-Ardenne a diminué de 0,4 % de 1990 à 1999 et d'un peu moins de 0,3 % de 1999 à 2002. Les projections faites par l'INSEE pour 2030 confirment la poursuite de cette tendance. Toutefois, l'évolution est variable selon les départements. En effet, la Haute-Marne et les Ardennes ont vu leur population diminuer depuis 1975 ; la population de la Marne a régressé légèrement depuis 1990, tandis que la population auboise continue d'augmenter. La Champagne-Ardenne se peuple ainsi sur le Sud-Ouest et se désertifie à l'Est et au Nord-Est. Cette situation est due à une forte détérioration du solde migratoire puisque ce dernier est négatif pour les quatre départements, depuis 1982 pour l'Aube et la Marne et depuis 1968 pour les Ardennes et la Haute-Marne. Le taux d'attractivité de la région mesuré par le taux de variation annuel de la population dû au solde migratoire est un des plus mauvais de France, juste avant le Nord-Pas-de-Calais et la Lorraine. Qui plus est, le solde migratoire par âge est très fortement négatif pour les jeunes de 20 à 29 ans. La Champagne-Ardenne apparaît ainsi structurellement comme une région d'émigration. Le solde migratoire est quasiment déficitaire dans l'ensemble des unités urbaines régionales, notamment en Haute-Marne et dans les Ardennes. Sur la période la plus récente, seules Givet et Reims ont vu leur population s'accroître. Ce solde migratoire déficitaire souligne l'absence d'attractivité des unités urbaines de la région Champagne-Ardenne. Il révèle, en outre, le départ des jeunes, notamment des étudiants et des diplômés, donc de la « matière grise » vers d'autres Régions (Ile-de-France, Lorraine avec Metz et Nancy, Bourgogne avec Dijon) qui offrent des conditions salariales meilleures et des débouchés professionnels plus vastes. À moyen et long terme, le manque de main-d'œuvre qualifiée peut se révéler pénalisant.

Outre une diminution globale de sa population, la région Champagne-Ardenne est aussi caractérisée par un taux de croissance annuel moyen de sa population active

toujours inférieur à celui de la France. Mais l'analyse par département révèle une tendance encore plus alarmante. En effet, depuis 1982, la population active diminue dans l'Aube, les Ardennes et la Haute-Marne. De plus, l'analyse de la structure de la population active par catégorie socio-professionnelle, révèle que la région est depuis longtemps caractérisée par la prédominance des emplois relativement peu qualifiés. En 1999, la Champagne-Ardenne détient, après la Franche-Comté, le plus fort pourcentage d'ouvriers non qualifiés. C'est également la 20^e région en termes de pourcentage de chefs d'entreprises et de cadres. Elle fait aussi partie des régions ayant le moins de chercheurs privés ou publics. En 1999, elle est l'avant dernière région française après le Limousin en nombre de chercheurs.

Elle est, enfin, caractérisée par un taux de chômage au sens du BIT (10 % dernier trimestre 2003) légèrement supérieur à la moyenne nationale (9 %). Là encore les écarts entre départements sont importants : alors que la Marne a un taux de chômage de 8,5 %, ce taux grimpe à 9,3 % dans la Haute-Marne, à 10,3 % dans l'Aube et à 13,2 % dans les Ardennes.

2.2. Une armature urbaine lâche, une région éclatée et l'absence de véritable métropole régionale

La population vivant dans une commune urbaine (plus de 2000 habitants) est beaucoup plus faible qu'en France (62,8 % en 2001 contre 75,5 % pour la France, INSEE, 2002). La Champagne-Ardenne est ainsi caractérisée par une population vivant de façon importante en zone rurale et ce de façon plus marquée en Haute-Marne (49 % en 1990, INSEE, 1998). Comparée aux régions françaises et européennes, la population des agglomérations régionales est peu élevée. L'armature urbaine de la région est morcelée (CESR CHAMPAGNE-ARDENNE, 2003) et, de plus, la Marne concentre 4 des principales agglomérations de la région, Reims (215 556 hab.), la seule agglomération à dépasser 200 000 habitants ; Châlons-en-Champagne (60 008 hab.), la Préfecture, Epernay (33 223 hab.) et Vitry-le-François (19 560 hab.).

Par ailleurs, il n'y a pas réellement de métropole régionale en Champagne-Ardenne. Une métropole est une très grande ville, qui s'exprime par la taille de sa population et celle de l'agglomération qu'elle anime, par son poids économique, politique, social et culturel ainsi que par son pouvoir d'attraction et de diffusion (DATAR, 2003). La métropole rassemble des fonctions diversifiées, notamment des fonctions tertiaires supérieures. Elle rayonne sur un environnement régional, national et international, et fonctionne en réseau avec les autres grandes villes et les villes moyennes qui l'entourent. Les agglomérations en Champagne-Ardenne n'ont pas le rayonnement suffisant pour attirer les fonctions stratégiques métropolitaines supérieures et le solde migratoire est généralement négatif. Ainsi, malgré la réalité de sa position de carrefour et de l'influence de son pôle commercial, hospitalier et universitaire, Reims ne peut s'affirmer comme « capitale » que pour le nord de la Marne et des Ardennes débordant cependant sur une grande partie du département de l'Aisne (Picardie). Dans le département de la Marne, l'influence de Reims (sous-préfecture de la Marne) se heurte à celle de Châlons-en-Champagne, préfec-

ture de la Marne et de région. L'influence de Reims se heurte aussi à celle d'Épernay, capitale du Champagne, et bien évidemment, hors région, à celle de Paris. Néanmoins, une étude de la DATAR (2003, p. 28), considère que Reims a un rayonnement équivalent à son poids démographique. Dans les autres départements, une ville moyenne (Troyes pour l'Aube et Charleville pour les Ardennes) ou 2 petites (Chaumont et Saint-Dizier pour la Haute-Marne) dominent sans toutefois concentrer l'ensemble des fonctions urbaines.

2.3. Faible diversification de la structure économique et sous-représentation du tertiaire en région Champagne-Ardenne

Si la région Champagne-Ardenne est une région relativement riche (en termes de PIB par habitant, elle est en 5^e position des régions françaises en 2002), il existe des écarts économiques importants au niveau géographique. La Haute-Marne et les Ardennes apparaissent comme beaucoup plus pauvres que l'Aube et la Marne.

En termes de valeur ajoutée brute par secteur d'activités en 2002, la Champagne-Ardenne est fortement spécialisée dans l'agriculture, dans les industries agricoles et alimentaires et dans les industries des biens intermédiaires. En pourcentage de la valeur ajoutée brute totale, la valeur ajoutée brute agricole y est de 10,2 % contre 2,6 % pour la France en 2002. La région est évidemment caractérisée par le vignoble champenois, qui s'étend sur 28 211 hectares en Champagne-Ardenne repartis pour l'essentiel sur la Marne (22 390 hectares) et l'Aube (5 800 hectares). Celui-ci génère le plus fort revenu agricole en Europe. L'industrie champardennaise est caractérisée par une faible diversité au niveau régional comme au niveau départemental. Les industries des biens intermédiaires avec notamment la métallurgie et la transformation des métaux dominent dans les Ardennes et la Haute-Marne, les industries agro-alimentaires dans la Marne (respectivement 62,3 % et 60,1 % de l'emploi industriel salarié contre 36,3 % en France) et les industries des biens de consommation dans l'Aube (23,5 % de l'emploi salarié industriel contre 17,9 % pour la France).

L'analyse de la répartition de la valeur ajoutée par secteur en pourcentage de la valeur ajoutée totale en 2002 montre que le secteur tertiaire est globalement moins bien représenté en région qu'en France métropolitaine ou même en Province. En 2001, l'emploi total du secteur tertiaire ne représentait que 52,8 % des effectifs, 12,9 % pour le commerce contre respectivement 59,2 % et 13,5 % pour la France. Par département, les écarts sont encore plus forts. Les Ardennes et dans une moindre mesure la Haute-Marne disposent de peu d'emplois dans le commerce ; l'Aube, les Ardennes et dans une moindre mesure la Haute-Marne dans les services. Par département, l'analyse des sous-secteurs en 1998 révèle, par ailleurs, que les services administrés sont surreprésentés dans les Ardennes et dans la Haute-Marne (51,2 % des emplois dans les Ardennes, 50,9 % en Haute-Marne contre 47 % en Champagne-Ardenne et 40 % en France), deux départements caractérisés à l'inverse par des services marchands très peu représentés. Au sein des services marchands, les services aux entreprises sont peu représentés en général dans la région et notamment

dans la Haute-Marne ; les services aux particuliers étant en revanche peu développés dans les Ardennes. Enfin, le taux de création d'entreprises en région Champagne-Ardenne est inférieur à celui de la France dans les services mais aussi, plus généralement, dans tous les secteurs d'activité. À l'échelle départementale, la situation est encore plus mauvaise dans les Ardennes, la Haute-Marne et dans une moindre mesure dans la Marne.

Ainsi, en région Champagne-Ardenne, le département de la Marne semble plus dynamique que les autres qui sont davantage marqués par des secteurs de vieilles industries (travail des métaux et textile notamment). Toutefois ce département est aussi caractérisé par une tradition agricole et viticole qui n'est pas toujours signe de « dynamisme ». En outre, s'il dispose de fonctions tertiaires, celles-ci sont relativement moins importantes, par rapport à d'autres capitales régionales. Or, ce sont Reims et le département de la Marne, qui seront essentiellement desservis par la LGV en 2007. La question est donc d'identifier si cette inégale desserte ne risque pas d'entraîner un renforcement de leur poids ainsi que des disparités intra-régionales précédemment décrites.

- 3 -

LGV et cohésion territoriale en Champagne-Ardenne : l'indispensable coordination des politiques locales

Après avoir rappelé la définition de la cohésion territoriale, nous mettrons en évidence les effets possibles d'une LGV sur les territoires qu'elle dessert (ou qu'elle exclue) (3.1.), nous présenterons les hypothèses les plus vraisemblables quant à l'impact de l'arrivée de la LGV sur la cohésion territoriale de la région Champagne-Ardenne (3.2.). Puis nous montrerons que cet impact dépend du jeu actuel et futur des acteurs locaux (3.3.).

3.1. Cohésion territoriale et Ligne Grande Vitesse

Le thème de la cohésion a émergé de façon institutionnelle suite à son inscription dans l'article 7d du Traité d'Amsterdam. « *Son acception, probablement du fait de la promotion de ce terme par la Commission Européenne et aussi parce que la pauvreté la plus évidente à percevoir est celle qui se concentre sur certains espaces, est aujourd'hui pour l'essentiel territoriale* » (DAVEZIES, 2002, p. 50). La cohésion territoriale peut être comprise comme la limitation ou la réduction des écarts de développement entre les différentes composantes territoriales d'un État ou d'une région. Elle tient à la capacité à concilier diversité des territoires et réduction des inégalités entre citoyens liées à l'espace. Elle postule nécessairement une action correctrice de la part des pouvoirs publics. Par ailleurs, cette cohésion territoriale ne peut être atteinte que lorsque les citoyens d'une entité politique ne ressentent pas de discriminations négatives dans l'application à leur territoire des mesures décidées par les gouvernants.

La LGV-Est s'inscrit dans une volonté d'aménagement du territoire à l'échelle européenne puisqu'elle vise à relier les grandes métropoles européennes. La LGV

peut participer à l'aménagement du territoire européen. En effet, en permettant de relier des métropoles européennes, elle renforce les points forts de ce territoire et favorise sa polarisation. Toutefois, cela n'est pas forcément compatible avec une politique visant à aménager le territoire régional (MANNONE, 1995).

La LGV peut être considérée comme un vecteur d'accélération des évolutions économiques des agglomérations qu'elle dessert, aussi bien positivement que négativement. Les effets positifs sont essentiellement des effets liés à l'amélioration de l'accessibilité et à la modification de l'image des territoires desservis. Elle peut aussi introduire des effets déséquilibrants ou pervers sur les espaces régionaux qu'elle traverse (BURMEISTER *et alii*, 2003, p. 112). En effet, la LGV est un mode de transport susceptible de modifier l'organisation territoriale. Elle favorise les pôles urbains au détriment de l'espace rural qu'elle traverse « en aveugle ». « Avec l'augmentation des vitesses, les espaces intermédiaires non desservis s'effacent au profit des villes qui renforcent ainsi leur polarisation » (MANNONE, 1995, p. 12). La LGV introduit donc une première distinction entre espaces urbains desservis et espaces ruraux non desservis. Par ailleurs, au sein même de l'armature urbaine, les grandes agglomérations, les villes moyennes et les petites villes sont caractérisées par des dessertes différenciées. En effet, les grandes agglomérations sont bien reliées à la capitale et bénéficient parfois, pour les plus grandes, de relations interrégionales directes tandis que les dessertes des villes moyennes et les petites villes sont plus limitées. Enfin, les villes non desservies ne sont pas toutes dans la même situation. Certaines ne bénéficient d'aucune desserte même indirecte alors que d'autres le sont indirectement soit par la route soit par l'organisation d'un rabattement ferroviaire (MANNONE, 1995). Pour KLEIN (1992), la fréquence des dessertes constitue un facteur de différenciation aussi important que le fait d'avoir ou de ne pas avoir de desserte par TGV.

Ainsi, les pôles que la LGV renforce sont susceptibles d'entraîner à leur suite un espace régional plus vaste, à condition de développer des systèmes de rabattement régionaux performants vers la métropole. Un système de transport régional de qualité, permettant un bon niveau de rabattement sur la métropole régionale, est certainement préférable à un saupoudrage des arrêts de la LGV. Par ailleurs, afin de favoriser la cohésion territoriale régionale, la seule logique de rabattement au réseau à grande vitesse n'est pas suffisante. L'amélioration de l'accessibilité interne de la région doit également être encouragée. La grande vitesse n'est pas toujours valorisable par les territoires et notamment par les territoires intermédiaires (zones rurales notamment).

Les effets pour les espaces régionaux peuvent se traduire par le renforcement du poids économique de la métropole, et donc par des inégalités de développement ; par des délocalisations d'activités des espaces non desservis vers les espaces desservis, ce qui entraîne des conséquences en termes d'emplois et de désertification des espaces. Mais ces effets seront aussi fortement dépendants des caractéristiques propres au territoire. Ces caractéristiques, qu'elles soient économiques, démographiques, sociales, culturelles, ou encore relatives à l'offre existante de services publics (hôpitaux, université) participeront aussi aux effets différenciés selon les territoires desservis. Les atouts touristiques et leur répartition sur le territoire jouent

également un rôle important. La cohérence du territoire et les échanges qui s'y produisent ainsi que les liens historiques que les acteurs entretiennent sont également à prendre en compte pour spécifier les impacts potentiels.

3.2. Quelles hypothèses pour l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne ?

Les hypothèses quant à l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne sont extrêmement diverses, allant des plus positives aux plus négatives. À un extrême, Reims et (de façon plus diffuse) la Champagne-Ardenne pourraient voir s'aggraver leur situation périphérique par rapport à la capitale, renforçant leur rôle de ville et région de passage, la proximité à l'Île-de-France permettant les allers et retours quotidiens. Dans le cadre de cette hypothèse, la LGV ne ferait qu'alourdir les handicaps du territoire. À l'autre extrême, cette nouvelle infrastructure de transport pourrait être une opportunité permettant d'optimiser un potentiel mal valorisé et amenant Reims et sa région à un repositionnement stratégique leur permettant de profiter pleinement de la nouvelle proximité à l'Île-de-France. Elle pourrait permettre à Reims d'engager un processus de métropolisation. La métropolisation, en tant que processus, est interprétée par certains comme « la traduction urbaine de la mondialisation » (LACOUR et PUISSANT, 1999), les grandes villes étant vues comme le lieu privilégié du développement globalisé, rassemblant les pouvoirs, l'intelligence, l'excellence et la forte valeur ajoutée (BECKOUCHE *et alii*, 1989). Si ces hypothèses semblent très caricaturales, il convient néanmoins de relever plusieurs points.

Premièrement, la diminution de moitié des temps de parcours en transport ferroviaire entre Reims et Paris-Gare de l'Est et la mise en relation de l'Est du Bassin Parisien (Marne-la-Vallée) au bassin de vie de Reims sont susceptibles de conduire à des changements de lieu de résidence de ménages franciliens. L'arbitrage entre coût de transport et prix immobilier conduit à s'interroger sur la compétitivité de l'offre immobilière et foncière rémoise et plus généralement de l'Ouest de la région Champagne-Ardenne par rapport à celle existante en Île-de-France et notamment à Marne-la-Vallée. Ainsi, la tarification, les temps de parcours et la fréquence mise en place sur la LGV à destination de Paris et de Marne-la-Vallée seront des éléments décisifs dans les choix de changement de lieu de résidence. En Île-de-France, de nombreuses personnes acceptent de consacrer près de deux heures par jour à leur transport. Dans leur cas, résider à Reims ou dans les environs de Reims voire même de Châlons-en-Champagne devient concurrentiel en termes de temps de transport. Mais des prix élevés de l'immobilier en région et une offre restreinte de logements risquent de freiner l'attractivité. Enfin, cette dernière dépendra aussi de ce que peut offrir l'agglomération rémoise (cadre de vie, offre culturelle, loisirs, services aux familles, etc.). De ce point de vue, le rôle des acteurs locaux est évidemment essentiel.

Deuxièmement, alors que le tertiaire semble être une des activités bénéficiant le plus des effets liés à l'implantation d'une LGV, les spécificités du tissu économique de la région (spécialisations industrielle et agricole fortes et une insuffisance du tertiaire) ne semblent pas être susceptibles de potentialiser les effets positifs de

l'arrivée de la LGV. Dès lors, la région Champagne-Ardenne, compte tenu de son accessibilité plus grande à Paris verrait diminuer le nombre de sièges sociaux implantés sur son territoire et ne deviendrait qu'un territoire économique subordonné. Ce scénario dépend évidemment de la capacité de la région et notamment de l'agglomération rémoise à être plus lisible de l'extérieur et aussi plus attractive. Là encore les politiques ont un rôle majeur à jouer.

Troisièmement, compte tenu de la structure géographique de la région et du caractère rural de sa population, des pans entiers de la Région Champagne-Ardenne et de la population sont exclus de l'innervation par la LGV. La quasi-totalité de la Haute-Marne de même que l'Aube échappent à la diffusion des effets de la LGV. Pour ce dernier département et notamment pour sa capitale, la concurrence de Reims risque de devenir rude. Le risque de voir s'accroître ses difficultés liées à des activités économiques déclinantes est important. Se pose alors la question de la complémentarité entre les différentes villes de la région.

Quatrièmement, alors que la ville d'Épernay bénéficie aujourd'hui de 19 trains à destination de Paris, après l'arrivée de la LGV, cette ville mais aussi la vallée de la Marne ne seront plus desservies par des trains grandes lignes. Ce problème a été partiellement résolu par la définition d'une desserte de Paris en TER permettant ainsi d'innover la vallée de la Marne. L'articulation de la desserte TER à la LGV semble alors essentielle pour maintenir l'accessibilité de cette partie du territoire.

Cinquièmement, l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne est susceptible de rapprocher d'un point de vue temporel Paris et certaines villes de la région et, ce faisant, d'éloigner relativement certaines villes de cette même région entre elles. En effet, en réduisant le temps de transport de Reims à Paris à 45 minutes et celui de Châlons-en-Champagne à Paris à 55 minutes, soit guère plus que l'actuel temps moyen de transport entre Reims et Châlons-en-Champagne en train (cf. tableau n° 2), la ligne Grande Vitesse peut contribuer à éloigner relativement ces deux villes et remettre en question leur mise en réseau. Ainsi, Châlons-en-Champagne (et dans une moindre mesure, Vitry-le-François) est susceptible, d'une part, de se rapprocher d'un point de vue temporel de Paris et, d'autre part, de s'éloigner de Reims, du fait des modifications de la desserte. En desservant Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François de façon indépendante de Reims, la LGV les éloigne de cette dernière dès lors que la modification de la distance-temps permet des connexions plus rapides avec Paris qu'avec Reims. De ce point de vue, l'agglomération rémoise est susceptible d'en pâtir. En effet, cette modification des distances peut peser sur les comportements de mobilité et les activités économiques au sens large. Par exemple, des étudiants châlonnais pourraient préférer aller faire leurs études à Paris ou, pour certains types de soins, des malades châlonnais pourraient aller consulter des spécialistes parisiens. De même, une entreprise localisée à Châlons-en-Champagne pourrait préférer faire appel à un cabinet conseil parisien. La proximité géographique qui existe entre Châlons-en-Champagne et Reims peut ainsi se transformer en éloignement relatif.

Tableau n° 2. Comparaison des durées actuelles de trajet ferroviaire entre différentes villes de la région et dans le futur vers Paris

	Durée actuelle du trajet vers Reims	Durée prévue vers Paris en TGV
Châlons-en-Champagne	Entre 39 minutes et 1 heure	1 h
Vitry-le-François	Entre 45 minutes et 1 heure	1 h 25

Source : SNCF

À notre sens, les effets qui se produiront réellement dépendent du type de politiques mises en place. Dans cette perspective, le jeu d'acteurs et la recherche de consensus, pas seulement localement mais aussi de façon plus large à l'échelle régionale, joueront un rôle dans la diffusion équilibrée des impacts économiques. Aussi, le jeu des acteurs dans la région pèsera de façon importante dans la diffusion des effets attendus de la LGV. Dans ce contexte, les anticipations semblent jouer un rôle essentiel au travers des politiques de coopération comme dans l'indispensable réorganisation du réseau TER ou dans les politiques d'attractivité économique du territoire notamment en matière foncière et immobilière.

3.3. Le caractère essentiel bien que problématique de la coordination des acteurs en Champagne-Ardenne

Afin de potentialiser les effets positifs et atténuer les effets négatifs, les acteurs doivent alors penser à renforcer l'attractivité et complémentarité des différentes villes de la région et à assurer les connexions internes entre les territoires de la région.

L'existence d'une participation financière aurait pu permettre de susciter un débat et de faire surgir assez rapidement les enjeux que constitue la traversée de la Champagne-Ardenne par la grande vitesse en passant par Reims. De ce point de vue, cette participation financière imposée, n'a pas été neutre sur le processus de décision quant au tracé. « Le projet apparaît alors comme un révélateur des rapports (et des conflits) des collectivités avec la SNCF et du rôle des collectivités dans la vie publique et comme un analyseur de la cohérence des politiques de transport menées par les régions et les départements » (BOURSIER-MOUGENOT, OLLIVIER-TRIGALO, 1996). Ainsi, l'observation du déroulement du processus de conduite de projet de TGV fait apparaître une multiplication des lieux de parole potentiels où s'échange une pluralité de points de vue. En résulte également une demande accrue en matière de transparence. Si ce débat et la contribution financière des collectivités ont influé sur le processus de décision menant au tracé final, ils n'ont pourtant pas permis au territoire de faire émerger la question « un TGV pour quoi faire ? ». Le débat entre les acteurs locaux sur les effets attendus de la mise en service de la LGV-Est ne semble s'affirmer que depuis peu.

Aujourd'hui, si la Lorraine et l'Alsace voient un intérêt économique évident à la LGV, la région Champagne-Ardenne est partagée sur cette question : 2 départements seront desservis, 2 ne le seront pas. Il n'y avait donc pas d'intérêt économique

évident pour la Région de souscrire au projet. De plus, toute modification du tracé entraînant un surcoût pour les collectivités locales, les élus se sentent engagés, comme étant les « otages » du projet. « Le Conseil régional s'inquiète d'une suppression possible des dessertes de la ligne Paris-Bâle, qui dessert la Champagne méridionale (Troyes et Chaumont). Dans ce contexte, le TGV est considéré comme un facteur qui va aggraver le déséquilibre entre, d'une part, le département de la Marne, riche et relativement bien pourvu en infrastructures de transport, et, d'autre part, les trois autres départements (Ardennes, Aube, Haute-Marne) qui connaissent de graves difficultés socio-économiques » (BOURSIER-MOUGENOT, OLIVIER-TRIGALO, 1996). S'il n'y a pas d'opposition forte au projet (comme celle, par exemple, qui s'est manifestée pour le TGV Méditerranée), il n'y a pas non plus de conviction forte de l'opportunité de la grande vitesse pour cette région. Au total, on peut considérer que la participation financière de la Région et des collectivités de la région a eu au moins le mérite de peser dans les négociations menées avec la SNCF permettant la desserte de Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Vitry-Le-François et plus récemment Rethel et Sedan. Même si la SNCF considère que ces dessertes alourdissent le coût du projet, cette négociation a été un élément déterminant du consensus et de son aboutissement.

Certaines collectivités locales se préparent néanmoins à l'arrivée de la LGV. C'est le cas notamment de l'agglomération de Reims au travers de plusieurs projets en cours d'élaboration. Autour de la gare centrale, plusieurs opérations visent à mettre à disposition une offre immobilière résidentielle et de bureaux (quartier Clairmarais) sur une friche de 2,5 ha, une partie de cette opération étant déjà finalisée. Autour de la gare d'interconnexion (commune de Bezannes), 181 ha ont fait l'objet d'un classement en zone d'activité différée, dont 90 ha seront dédiés au tertiaire. Sur la superficie restante la construction de logements est prévue. Pour compléter l'offre, d'autres zones d'activités sont en cours d'aménagement. Par ailleurs, une agence de développement économique, Reims Champagne Développement, a été créée en 2003 afin de promouvoir l'agglomération auprès des investisseurs extérieurs. Il s'agit d'un guichet unique de coordination des actions.

D'autres acteurs se préparent également non pas au travers d'actions directement liées à la LGV, mais plutôt au travers des effets indirects qui pourraient s'y produire. Ces acteurs anticipent positivement les effets qui pourraient en découler. Toutefois, il manque encore une véritable gouvernance locale qui peut être définie comme « un processus de construction d'une compatibilité entre différentes proximités institutionnelles unissant des acteurs (économiques, institutionnels, sociaux, etc.) géographiquement proches, en vue de la résolution d'un problème productif inédit ou, plus largement, la réalisation d'un projet local de développement » (COLLETIS, GILLY, PECQUEUR, 2001, p. 17). Or, cette gouvernance locale (JOUVE, 2003 ; PARIS, 2004) a un rôle essentiel dans la recherche des complémentarités (des proximités) entre les territoires et dans leur développement. En effet, si les décideurs publics ont un rôle à jouer face aux stratégies commerciales de l'opérateur ferroviaire (en matière de prix, en matière de fréquence), ils ont aussi un rôle à jouer en termes de réorganisation des actifs du territoire (réorganisation des TER, valorisation de pôles d'activité, politique ciblée de formation, etc.).

La réorganisation des dessertes TER est évidemment étudiée par le Conseil Régional Champagne-Ardenne. Mais il faudra une véritable volonté de coordination pour maintenir des lignes qui, étant du ressort de la SNCF grandes lignes, disparaissent du fait de la mise en place de la LGV. La loi relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain du 13 décembre 2000 dans son article 127, prend en compte les éventuelles recompositions de l'offre des services régionaux liées à des modifications des services d'intérêt national (« mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutive à une opération de modernisation approuvée par l'État ») en établissant que « de tels cas de figure donneront lieu à une révision de la compensation versée par l'État au titre du transfert ». Pour la Région Champagne-Ardenne, cet article revêt une importance particulière dans la perspective de la LGV-Est et de ses conséquences sur la restructuration des réseaux ferroviaires. Le maintien de telles lignes devrait être organisé par la mise en place d'une ligne TER interrégionale, ce qui relève d'une logique nouvelle de coordination de territoires en interne mais aussi avec les régions voisines. Les effets de la LGV ne peuvent se diffuser dans l'ensemble du territoire qu'à cette condition. Dans le cas inverse, soit la LGV ne fait que renforcer le poids et la place de la ou des villes accueillant le TGV et ce au détriment des autres espaces du territoire, soit la LGV appauvrit l'ensemble du territoire y compris la ou les villes l'accueillant.

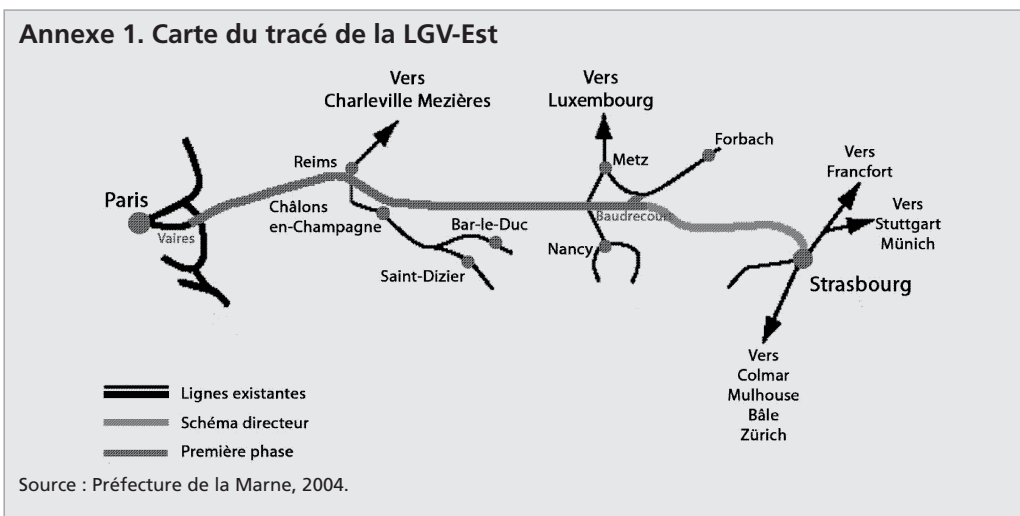
Toutefois, la coordination entre les différents acteurs est encore insuffisante et certaines villes de la région et notamment Châlons-en-Champagne et Reims raisonnent encore davantage en termes de concurrence qu'en termes de coopération. L'échec de la fusion entre la CCI de Reims-Epernay et celle de Châlons-en-Champagne en 2001 en est un exemple. Si les stratégies de coordination des villes ne se modifient pas en Champagne-Ardenne, la grande vitesse pourrait rapprocher Reims, capitale économique, d'un côté de l'Île-de-France, de l'autre du grand Est (Nancy, Metz, Strasbourg), et l'éloigner de ses autres pôles régionaux (Châlons-en-Champagne, Troyes, Vitry-le-François, etc.) mais aussi interrégionaux (Château-Thierry).

Conclusion

Si la LGV est susceptible de favoriser l'accessibilité à Paris de seulement quelques villes du nord de la Champagne-Ardenne : en priorité Reims, directement connectée au réseau LGV, puis dans une moindre mesure, Charleville-Mézières, Châlons-en-Champagne, Reims, Sedan et Vitry-le-François, elle est néanmoins susceptible d'introduire une double dualité entre les différents territoires de la Champagne-Ardenne. Une première dualité entre la partie septentrionale et la partie méridionale de la région, dans la mesure où le tracé de la LGV laisse de côté les villes de Troyes, Chaumont et Langres. Une deuxième dualité, sur le département de la Marne, où Reims, capitale économique de la Champagne-Ardenne, voit son accessibilité renforcée (en termes de distance-temps mais aussi de fréquences) au détriment de Châlons-en-Champagne et d'Epernay notamment. Or, actuellement, la Champagne-Ardenne présente une armature urbaine morcelée, un manque de cohésion territoriale et un manque de dynamisme tant en termes de population, d'attractivité des activités du tertiaire supérieur et de rayonnement économique. La

LGV, sans des actions correctrices fortes de la part des pouvoirs publics locaux, sera susceptible de renforcer l'éclatement géographique de la région. Par ailleurs, ces faiblesses sont autant d'éléments qui risquent de pénaliser la valorisation de la LGV et la diffusion de ses effets potentiels en Champagne-Ardenne. Si fin 2003, peu d'acteurs locaux semblaient se préoccuper de l'arrivée de la LGV, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Reste néanmoins à identifier si l'arrivée de la LGV est un événement suffisamment fort pour permettre de dépasser des oppositions historiques et le jeu de la concurrence que se livrent les agglomérations de la Champagne-Ardenne. C'est pourtant à ce prix, que l'appropriation de l'infrastructure et sa valorisation pourront se produire.

Annexe



Bibliographie

- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S., 2004, « L'arrivée de la Grande vitesse en Champagne-Ardenne. Le rôle des acteurs locaux dans la modification des rapports de proximité au sein du territoire », Les IV^e journées Proximité, réseau et coordination, Marseille, juin 2004.
- BECKOUCHE P., COHEN J., DAMETTE F., FISHER J.-C., SCHEIBLING J., 1989, *Métropolisation et aires métropolitaines. Internationalisation et enjeu urbain*, Paris, DATAR.
- BONNAFOUS A., 1987, « The regional impact of the TGV », *Transportation*, vol. 14, n° 2, p. 127-137.
- BONNAFOUS A., 1990, « Mutation des systèmes de transport et radialisation de l'espace », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 2, p. 307-315.
- BONNAFOUS A., 1993, *Transport : pour une cohérence stratégique*, Rapport pour l'atelier sur les orientations stratégiques de la politique des transports et leur implication à moyen terme, Commissariat Général au Plan, Paris.
- BOURSIER-MOUGENOT I., OLLIVIER-TRIGALO M., 1996, *Le projet de TGV-Est. L'expérience d'un processus nouveau d'élaboration d'un grand projet d'infrastructure : entre consensus et incertitude*, synthèse du rapport, INRETS.

- BURMEISTER A., MEUNIER C., RALLET A. ET RYCHEN F., 2003, « Réseaux de transports et de télécommunications et efficacité des systèmes productifs », in DUPUY C. et BURMEISTER A., édts, *Entreprises et territoires, les nouveaux enjeux de la proximité*, La Documentation Française, Paris, 134 p.
- C.E.S.R Région Champagne-Ardenne, 2003, *Métropolisation et maillage du territoire*, Châlons-en-Champagne, C.E.S.R., 78 p.
- COLLETIS G., GILLY J.-P. et PECQUEUR B., 2001, « Inscription spatiale des firmes, gouvernance des territoires et régulation d'ensemble », Les troisièmes journées de la proximité : Nouvelles croissances et territoires, Paris, 13 et 14 décembre.
- DATAR, 2003, Pour un rayonnement européen des métropoles françaises – Éléments de diagnostic et orientations, DATAR, Paris, 48 p.
- DAVEZIES L., 2002, « Les limites de la contribution des mécanismes fiscaux à la cohésion territoriale », *Informations Sociales*, n° 104, p. 50-60.
- INSEE, 1998, *Tableau de l'économie champenoise*, INSEE Champagne-Ardenne.
- INSEE, 2002, *L'état des régions françaises 2002*, La Découverte, Paris, 270 p.
- JOUBE B., 2003, *La gouvernance urbaine en questions*, Collection Sept, Éditions scientifiques et médicales, 124 p.
- KLEIN O., 1992, « La logique de la grande vitesse et les liaisons entre agglomérations », *Transports urbains*, n° 74, p. 17-24.
- LACOUR C., PUISSANT S., édts, 1999, *La métropolisation, croissance, diversité, fractures*, Anthropos-Economica, Paris, 190 p.
- MANNONE V., 1995, *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse pour le Doctorat en Géographie, Université de Provence.
- PARIS D., 2004, « Gouvernance des territoires, métropolisation et développement régional. Réflexions à partir de l'exemple de Lille et de sa région urbaine », in DOLEZ B., PARIS D., édts, *Métropoles en construction : Territoires, Politiques et Processus*, L'Harmattan, Paris. p. 21-38.
- PLASSARD F., 2003, *Transport et territoire*, La Documentation Française, Paris, 97 p.

Notes

- 1 - Cette communication s'appuie sur un contrat de recherche commandité par le Conseil Régional de Champagne-Ardenne. Les propos n'engagent néanmoins que ses auteurs.

