

L'ARRIVÉE DE LA LGV EN CHAMPAGNE-ARDENNE ET LA NÉCESSAIRE RÉORGANISATION DES RAPPORTS DE PROXIMITÉ

SYLVIE BAZIN, CHRISTOPHE BECKERICH,

MARIE DELAPLACE

CERAS-OMI

UNIV. DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE

SOPHIE MASSON

GEREM

UNIV. DE PERPIGNAN

1. INTRODUCTION

L'entrée en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Est-européenne prévue en juin 2007 va modifier les temps de parcours entre certaines villes de la région Champagne-Ardenne¹ et Paris et plus généralement la région Ile-de-France ainsi que, par le biais de l'interconnexion, certaines villes de province reliées au réseau LGV. Certaines villes champardennaises connaîtront un renforcement de la proximité temporelle à l'Ile-de-France tandis que d'autres villes non desservies par la LGV s'en éloigneront relativement (comparativement aux villes desservies). Quels effets la LGV aura-t-elle sur les rapports de proximité dans la région Champagne-Ardenne ? L'objectif de cet article est de montrer qu'outre les caractéristiques de la desserte envisagée et les

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

potentialités socio-économiques de la région, les effets de la LGV dépendent de la façon dont les acteurs locaux vont s'approprier la modification des rapports de proximité existants tant au sein de leur territoire qu'entre celui-ci et l'Ile-de-France. Le spectre de la proximité subie vis-à-vis de l'Ile-de-France, accentuant la dépendance des territoires desservis, sans une refonte de la coordination locale des acteurs, pose la question des effets négatifs de la grande vitesse sur l'équilibre de la région. L'économie de la proximité peut nous éclairer quant au rôle de la modification du rapport distance/temps entre acteurs sur les dynamiques locales tant en matière de coordination d'acteurs que d'affectation des ressources. PECQUEUR et ZIMMERMANN (2004) postulent ainsi une rationalité située entre agents économiques donnant lieu à la notion d'agents situés dont « *l'interdépendance des comportements dépend des positionnements respectifs de proximité* » (p. 14), « *ces stratégies sont des manifestations de la capacité d'un site plus ou moins organisé dans ses relations de réseau internes et externes, à s'adapter aux contraintes du global* » (p. 17).

Inscrivant notre démarche dans le cadre de cette approche en termes d'économie de la proximité, nous montrerons que la façon dont les acteurs locaux organisent les nouveaux rapports de proximité est un des aspects qui permet d'appréhender les effets des infrastructures de transport sur le territoire régional. En effet, ainsi que le soulignent DUPUY et BURMEISTER (2003), la proximité organisationnelle, et la proximité institutionnelle sont deux formes de proximité construites qui se superposent souvent. Notre propos illustrera qu'en Champagne-Ardenne, dans la situation qui prévaut avant l'arrivée de la grande vitesse, la proximité spatio-temporelle paraît relativement faible tout comme les proximités organisationnelle et institutionnelle.

Aussi après avoir présenté les caractéristiques de la région Champagne-Ardenne et qualifié les rapports de proximité et les modifications de ces rapports intra-régionaux et entre la Champagne-Ardenne et l'Ile-de-France générées par la LGV, nous montrerons que ces nouveaux rapports de proximité appellent de nouveaux types de coordination. Ces derniers feraient de la grande vitesse une opportunité au service d'un projet de territoire.

2. L'ARRIVÉE DE LA LGV EST-EUROPÉENNE EN CHAMPAGNE-ARDENNE ET LA MODIFICATION DES RAPPORTS DE PROXIMITÉ

Après avoir spécifié les rapports de proximité au sein du territoire de la région Champagne-Ardenne (2.1.), nous présenterons l'arrivée de la LGV Est-européenne (2.2.), puis les modifications des rapports de proximité qu'elle induit entre le territoire et l'Ile-de-France mais aussi au sein du territoire seront analysées (2.3.), ainsi que les hypothèses quant à son impact sur la région Champagne-Ardenne.

2.1. LES RAPPORTS DE PROXIMITE EN CHAMPAGNE-ARDENNE : UNE JUXTAPOSITION DE TERRITOIRES ET D'ACTEURS PEU COORDONNÉS

La région Champagne-Ardenne, composée de quatre départements (les Ardennes au Nord, l'Aube au Sud, la Haute-Marne au Sud-Est et la Marne au centre ; Carte 1) est une région éclatée d'un point de vue géographique et économique. L'Aube est attirée par la Bourgogne et l'Île-de-France, la Haute-Marne, qui se trouve dans une situation encore plus excentrée que l'Aube, est attirée d'un côté par la Lorraine et de l'autre par la Franche-Comté et la Bourgogne. L'absence d'une jonction ferroviaire entre le Nord et le Sud de la région renforce les forces centripètes. L'ensemble des franges de la Région est tourné vers les régions limitrophes.

Carte 1 : Carte de la région Champagne Ardenne



Source : SNCF

Trois départements sur quatre connaissent une diminution de leur population, la Haute-Marne et les Ardennes depuis 1975, la Marne qui concentre près de 40 %² des habitants de la région depuis 1990, tandis que la population auboise continue d'augmenter. Le département de la Marne réunit par ailleurs quatre des principales agglomérations de la région à savoir Reims (215 556 hab.), seule agglomération à dépasser 200 000 habitants, Châlons-en-Champagne, la Préfecture (60 008 habitants), Epernay (33 223 hab.) et Vitry-le-François (19 560 hab.).

En matière d'emploi, la situation régionale est dans l'ensemble dégradée. Ainsi, le taux de chômage était plus fort que la moyenne nationale dans tous les départements, excepté la Marne fin 2005. Le département de la Marne demeure également le seul dans la région Champagne-Ardenne dont la population active ne diminue pas depuis 1982.

En termes de richesse, cette région connaît des situations contrastées. Le revenu moyen net imposable dans la Marne est de 99,6 % de celui de la France métropolitaine, alors qu'il n'est que de 90 % dans les Ardennes et de 87,3 % dans la Haute-Marne.

Enfin, en ce qui concerne la spécialisation de l'économie, le tertiaire qui correspond globalement au secteur connaissant la plus forte croissance, est sous-représenté dans les départements de l'Aube, des Ardennes et dans une moindre mesure de la Haute-Marne. Ainsi, en région Champagne-Ardenne, le département de la Marne semble plus dynamique que les autres plus marqués par des secteurs de vieilles industries (travail des métaux et textile notamment). Enfin, la richesse tirée de ses activités agricole et viticole conduit à freiner parfois les nécessaires remises en question du tissu productif champardennais (BAZIN et alii, 2004).

L'analyse des déplacements domicile-travail effectués entre les agglomérations de la région peut également nous permettre d'appréhender les rapports de proximité. Les flux les plus nombreux se déroulent entre aires urbaines géographiquement proches à savoir entre Reims et Epernay, Sedan et Charleville, Reims et Châlons-en-Champagne, mais aussi entre les grandes aires urbaines de Champagne-Ardenne et Paris, à savoir Reims vers Paris, Troyes vers Paris (Tableau 1). De même, en termes de flux relatifs, il est intéressant de noter que si les actifs migrants au départ de l'aire urbaine de Reims se répartissent de façon homogène (17 % vers Châlons-en-Champagne, 17 % vers Epernay, 18 % vers Paris), en revanche, les actifs migrants au départ de Troyes se concentrent essentiellement vers Paris (34 %). Par ailleurs, Reims attire un nombre non négligeable d'actifs des aires urbaines ardennaises de Rethel et de Charleville-Mézières. En revanche, Troyes semble être davantage dépendante de Paris.

² En raison d'une forte détérioration du solde migratoire.

Tableau 1: Les déplacements domicile-travail entre les aires urbaines de Champagne-Ardenne et Paris en 1999

De.../Vers...	Charleville-Mézières	Rethel	Sedan	Reims	Epernay	Châlons-en-Champ.	Vitry-le-François	Troyes	Chaumont	Langres	Paris
Charleville-Mézières		185 5 %	1136 32 %	291 8 %*	26	47	3	10	-	-	251 7 %
Rethel	181 14 %		10	750 59 %	14	21 2 %	4	-	-	-	49 4 %
Sedan	1536 49 %	15		53 2 %	5	-	-	3	-	-	61 2 %
Reims	362 4 %	539 6 %	74		1544 17 %	1476 17 %	202 2 %	136 2 %	30	9	1600 18 %
Epernay	4	2	-	944 34 %		289 10 %	24	9	3	-	253 9 %
Châlons-en-Champagne	14	-	-	1034 36 %	356 12 %		414 14 %	55 2 %	10	-	396 14 %
Vitry-le-François	-	-	-	125 7 %	26	709 39 %		25	10	-	122 7 %
Troyes	-	-	-	98 3 %	25	93 3 %	16		47	11	1006 34 %
Chaumont	-	-	-	11	-	18 2 %	-	50 7 %		236 31 %	93 12 %
Langres	-	-	-	-	-	-	-	10 2 %	233 49 %		22 5 %
Paris	118	22	23	807	97	139	35	286	69	12	

* Au départ de Charleville, 8 % des migrations alternantes (hors celles se dirigeant vers les communes appartenant à l'espace à dominante rurale) se réalisent à destination de Reims.

Seules sont présentées les valeurs significatives (> 1 %).

Source : INSEE, RGP 1999, tableau reconstitué par nos soins

La répartition des actifs migrants entre Reims, Epernay et Châlons-en-Champagne semble illustrer le fonctionnement d'une certaine proximité organisationnelle entre ces trois agglomérations, fonctionnement qui est cependant difficilement relayé par les institutions. En effet, à la situation éclatée d'un point de vue géographique et économique est associée une relative absence de coopération au niveau institutionnel et ce à différentes échelles spatiales. D'un point de vue historique et jusque très récemment, les différentes tentatives pour faire émerger une coopération des agglomérations de la Champagne-Ardenne n'ont pas abouti (BAZIN et alii, 2005). Capitale économique, Reims se revendique « capitale » du Champagne tout comme Epernay. Par ailleurs, certaines oppositions existent avec Châlons-en-Champagne, la capitale administrative du département de la Marne et de la région Champagne-Ardenne. Reims et Châlons-en-Champagne ont également chacune leur propre agence de développement économique. Des oppositions

se retrouvent également entre les chambres consulaires. L'échec de la fusion entre la CCI de Reims-Epernay et celle de Châlons-en-Champagne en 2001 en est un exemple. Les désaccords qui ont vu le jour au moment du montage des dossiers relatifs au troisième aéroport parisien en est un autre. Trois projets différents ont été ainsi élaborés et proposés autour de Reims et de Châlons-en-Champagne sans aucune concertation des acteurs économiques régionaux.

L'agglomération rémoise a des difficultés à s'affirmer comme leader de l'intercommunalité à l'échelle de son Pays. La communauté d'agglomération rebaptisée Reims Métropole en mai 2005 ne compte que 215 000 habitants, représentant 75 % de la population du pays rémois.

Dans le département des Ardennes, des oppositions ont également existé quant à la localisation de la gare qui devait accueillir le TGV. Charleville-Mézières souhaitait que ce dernier arrive au centre de la ville, tandis que Sedan aurait préféré une desserte à la gare de Mohon en périphérie de Charleville-Mézières, ce qui lui aurait fourni une meilleure accessibilité. Par ailleurs, les tentatives de coopération entre les agglomérations régionales, dans le cadre des « couloirs de la métropolisation » présenté par le SRADT³ ont des difficultés à émerger.

Si les différentes formes de proximité sont relativement faibles dans la région, celles-ci sont-elles susceptibles d'être modifiées par l'arrivée de la ligne à grande vitesse ?

2.2. LA LIGNE À GRANDE VITESSE EST-EUROPÉENNE

La Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne (LGV-Est) reliant Paris à Strasbourg sera mise en service en 2007 avec, dans un premier temps, un premier tronçon jusque Baudrecourt en Moselle puis une desserte sur ligne classique jusque Strasbourg⁴. Cette ligne s'inscrit dans une volonté d'aménagement du territoire à l'échelle européenne puisque la LGV Est-Européenne vise à relier les grandes métropoles européennes. Elle aura également 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.

Les incertitudes quant aux dessertes effectives et à la fréquence des dessertes ont été levées⁵ en février 2005. La LGV-Est desservira plusieurs villes de la Région Champagne-Ardenne (Tableau 2 ; Carte 2 ; Carte 3). A Reims, deux

³ Volume II du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, 16 Octobre 2000, p. 14.

⁴ La construction de la portion de ligne de Baudrecourt à Strasbourg devrait suivre la mise en service du premier tronçon.

⁵ Subsistent néanmoins aujourd'hui des incertitudes quant à la tarification et aux horaires.

gares⁶ sont prévues : une gare nouvelle de connexion au réseau à grande vitesse à Bezannes (la gare Champagne-Ardenne est localisée à 10 minutes du centre-ville) et la gare de Reims. La nouvelle gare Champagne-Ardenne aura comme vocation de connecter la région Champagne-Ardenne aux gares TGV de l'Île-de-France (Massy, Marne-la-Vallée et Aéroport CDG) et de permettre ainsi une connexion directe sans transiter par Paris aux réseaux LGV Nord, Ouest et Sud-ouest⁷. La gare centrale de Reims permettra de rejoindre directement Paris en rames TGV et à grande vitesse et continuera d'assurer les dessertes classiques sur les autres destinations.

Tableau 2 : Les modifications de fréquences et de durée des trajets entre Paris et les villes de la région Champagne-Ardenne desservies

	Population		Voyage en train direct / jour				Voyage en voiture	
	Unité urbaine	Distance	Durée		Fréquence		Distance	Durée
	1999	en km	actuelle moyen	TGV prévue (réduct. des temps)	nb AR	TGV prévue + desserte classique (+ corresp. TGV à Reims)	en km	
Reims centre	215 556	172	1h40	0h45 (-53 %)	12	8	143	1h28
Bezannes			-	0h40		2 *9 **		
Châlons-en-Champagne	60 008	190	1h30	1h00 (-33 %)	13,5	2 +11	190	1h54
Vitry-le-François	19 560	204	1h50	1h25 (-23 %)	7,5	2 +7	179	2h21
Charleville-Mézières	65 727	260	2h30	1h30 (-40%)	7	2 (+7)	233	2h18
Rethel	10 414	225	2h10	1h10 (-46 %)	7	1 (+8)	200	1h48
Sedan	27 954	280	3h00***	2h00 (-33 %)	5***	1 (+7)	255	2h39

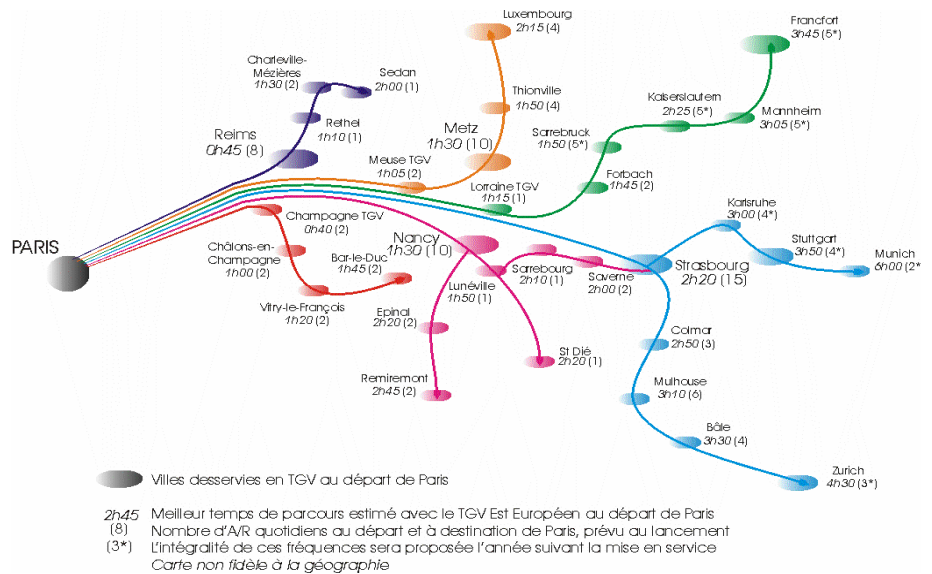
* Gare de Bezannes vers Paris ; ** vers Marne-La-Vallée, Charles de Gaulle et Massy pour la province ; *** avec changement à Charleville-Mézières

Source : Reconstitué par nos soins à partir des données SNCF pour les données ferroviaires, Via Michelin pour les données routières et INSEE pour la population

⁶ Malgré des oppositions initiales fortes notamment de la part de l'association « Vivre à Bezannes », des doutes de la part des élus quant à la nécessité de la gare d'interconnexion (BOUSIER-MOUGENOT, OLLIVIER-TRIGALO, 1996), cette gare est aujourd'hui appréhendée par Reims Métropole comme une deuxième opportunité d'attraction d'entreprises et de population.

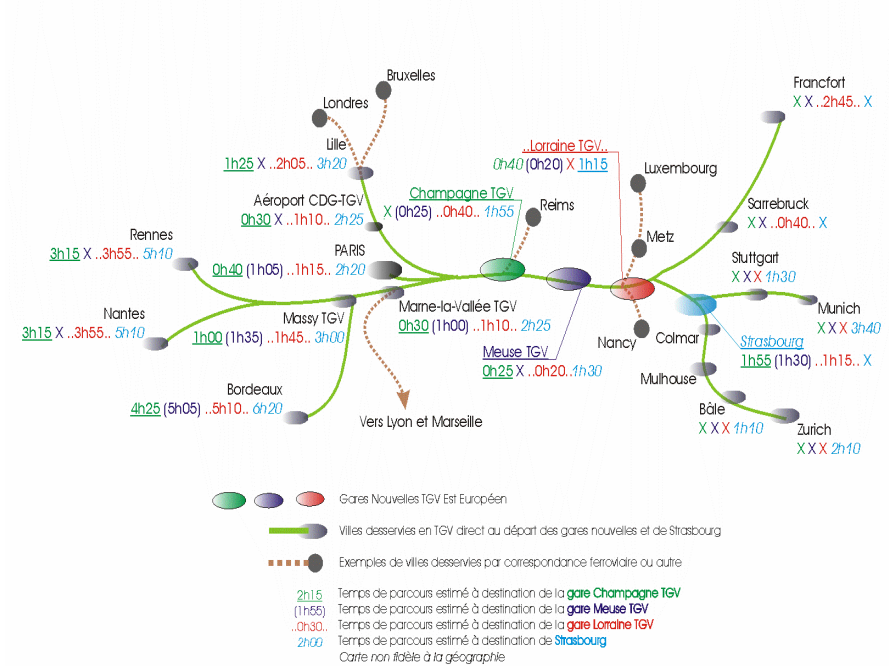
⁷ Elle assumera également une desserte limitée de la gare de l'Est à Paris (2 allers-retours), obtenue par les élus du Sud marnais.

Carte 2 : Desserte et temps de parcours vers Paris



Source : Réalisé par nos soins à partir du dossier de presse TGV Est-européen, 2 février 2005

Carte 3 : Temps de parcours vers la province



Source : Réalisé par nos soins à partir du dossier de presse TGV Est-européen, 2 février 2005

Une partie de la Marne et des Ardennes bénéficiera de rames TGV qui emprunteront les lignes ferroviaires traditionnelles jusqu'à Reims puis la LGV Est-Européenne. En revanche, aucune ville des départements de l'Aube et de la Haute-Marne ne le sera, la demande de desserte de Saint-Dizier n'ayant pas été acceptée et le département de l'Aube situé plus au Sud de l'axe TGV (Cf. Carte 1) n'étant pas directement concerné. En outre, les fréquences des dessertes sont très différenciées (Cf. Tableau 2). Le tracé et les fréquences prévues pour la LGV-Est font donc apparaître une double disparité dans la desserte de la région Champagne-Ardenne : toutes les villes ne sont pas desservies et certaines le sont plus que d'autres.

2.3. LES MODIFICATIONS DES RAPPORTS DE PROXIMITÉ INDUITES PAR L'ARRIVÉE DE LA LGV EN CHAMPAGNE-ARDENNE

De par sa nature, cette nouvelle infrastructure ferroviaire conduit à une diminution importante des temps de parcours. Ces gains de temps sont d'autant plus importants que la distance à parcourir est grande. Reims, au départ de la gare Champagne-Ardenne (Bezannes), ne sera plus qu'à une demi-heure de Marne-La-Vallée et, au départ de la gare de Reims, à 45 minutes de Paris-gare de l'Est. Ces liaisons ferroviaires mettront le train en position compétitive par rapport à la voiture puisqu'elles permettront une réduction de moitié des temps de parcours actuels (en train ou en voiture particulière).

Toutefois, si les gains de temps sont de 45 minutes (soit une réduction de moitié) pour un parcours de la gare de Reims à la gare de l'Est de Paris, ils diminueront progressivement au fur et à mesure que la destination finale s'éloigne de la gare de destination. Ainsi pour les territoires ardennais desservis, le TGV ne circulant plus à grande vitesse, les gains de temps sont plus faibles. Enfin, 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 permet d'éviter une rupture de charge⁸.

Par ailleurs, l'analyse en termes d'accessibilité doit également être relativisée par la prise en compte des coûts généralisés, à savoir l'ensemble des coûts liés à un déplacement (temps de parcours, temps de rupture de charge, temps d'attente, coûts monétaires du déplacement, niveau de confort, etc.). En effet, les gains de temps peuvent être en partie compensés par l'augmentation prévisible du prix du billet et de l'abonnement suite à la mise en place de la LGV. Ceci conduit à réduire la compétitivité du TGV par rapport à la voiture. Actuellement, la répartition modale sur la liaison Reims-Paris estimée sur les déplacements domicile-travail⁹ est de 27 % pour les modes collectifs contre 73 % pour la voiture particulière. Toutefois, l'impossibilité de connaître

⁸ Sur ce type de trajet, la concurrence se fait ainsi uniquement avec la route.

⁹ Estimation faite à partir des données INSEE sur les migrations domicile-travail (RGP 1999).

précisément la demande au moment de la mise en service de l'infrastructure ne permet pas d'augurer précisément le niveau de la tarification. Selon le directeur régional de la SNCF, la tarification devrait être proche de celle pratiquée sur les villes actuellement desservies par un TGV et situées à une distance équivalente de Paris telles que le Mans, Vendôme ou Tours¹⁰. Enfin, les expériences passées montrent que la SNCF a déjà adapté ses prix face aux revendications des associations d'usagers¹¹ et pour remplir les rames TGV.

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 ne bénéficieront pas de l'innervation par la LGV. Les départements de la Haute-Marne et de l'Aube ne sont pas connectés directement à la LGV. L'arrivée de cette dernière laisse par ailleurs craindre un report d'une partie de la clientèle de la ligne Paris-Bâle, qui innerve l'Aube ainsi que la partie sud du territoire haut-marnais, sur la LGV passant par Strasbourg. A terme, ce report pourrait remettre en cause la ligne. Cependant, des garanties ont été apportées par la SNCF quant à la pérennité de la ligne Paris-Bâle à moyen terme et quant au maintien de son caractère national. De même, après l'arrivée de la LGV, la ville d'Epernay ainsi que les autres villes de la vallée de la Marne ne seront plus desservies par des trains grandes lignes alors qu'Epernay bénéficie aujourd'hui de 19 trains à destination de Paris¹², desserte il est vrai non justifiée en rapport avec la demande locale. Par ailleurs, la desserte Reims/Epernay actuellement excellente (23 allers-retours) se dégrade en 2007 en raison de la disparition des trains corail Reims/Paris passant par Epernay. Ceci contribue à rapprocher Reims de l'Ile-de-France et à l'éloigner (en termes de qualité de desserte) du pôle sparnacien.

2.4. LES HYPOTHÈSES QUANT À L'IMPACT DE LA LGV EST-EUROPEENNE SUR LA RÉGION CHAMPAGNE-ARDENNE

Reims, capitale économique de la Champagne-Ardenne, et le département de la Marne seront les espaces principalement desservis par la LGV en 2007, la desserte ardennaise, bien qu'importante en termes d'image, demeure bien moins importante. En outre, la grande vitesse pourrait rapprocher Reims, d'un côté de l'Ile-de-France, de l'autre du grand Est (Nancy, Metz, Strasbourg)¹³, et l'éloigner de ses autres pôles régionaux (Châlons-en-

¹⁰ Propos tenus à plusieurs reprises par le Directeur Régional de la SNCF lors de conférences durant le premier semestre 2005. Pour Reims, le prix de l'aller simple devrait se situer autour de 39 euros au prix fort et 28 euros au prix mini contre 21 euros, aujourd'hui. Le prix de l'abonnement devrait se situer autour de 655 euros contre 474,7 euros aujourd'hui.

¹¹ Une tarification privilégiée peut ainsi être proposée aux anciens abonnés des lignes que la LGV remplace.

¹² Le même problème est d'ailleurs évoqué à Château Thierry qui n'est pas en région Champagne-Ardenne.

¹³ Même si Metz et Nancy ne sont pas directement desservies par la LGV à partir de Reims.

Champagne, Vitry-le-François, Troyes, Saint-Dizier, etc.) mais aussi interrégionaux (Château-Thierry).

Les hypothèses quant à l'impact de la nouvelle proximité à Paris sont extrêmement diverses, allant des plus positives aux plus négatives. A un extrême, Reims et, de façon plus diffuse, la Champagne-Ardenne pourraient voir s'aggraver leur situation périphérique, renforçant leur rôle de ville et région de passage, la proximité à l'Ile-de-France permettant des allers et retours quotidiens. Dans le cadre de cette hypothèse, la LGV ne ferait qu'alourdir les handicaps du territoire. Ainsi, marqué par une spécialisation industrielle forte et une insuffisance du tertiaire, le tissu économique ne serait pas susceptible de potentialiser les effets positifs de l'arrivée de la LGV. Compte tenu de son accessibilité plus grande à Paris, la région Champagne-Ardenne verrait diminuer le nombre de sièges sociaux implantés sur son territoire et ne deviendrait qu'un territoire économique subordonné à l'Ile-de-France. A l'autre extrême, cette nouvelle infrastructure de transport pourrait être une opportunité permettant d'optimiser un potentiel aujourd'hui mal valorisé et amenant Reims et sa région à un repositionnement stratégique leur permettant de profiter pleinement de la nouvelle proximité à l'Ile-de-France.

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. Ainsi des ménages franciliens pourraient décider de résider dans l'agglomération rémoise tout en conservant leurs emplois en région parisienne. Mais l'arbitrage entre coût de transport et prix immobilier effectué par les agents 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 Ile-de-France et notamment vers Marne-la-Vallée. Ainsi, la tarification, les temps de parcours et la fréquence mis 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 Ile-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 et même à Châlons-en-Champagne devient concurrentiel en termes de temps de transport. La question est donc de savoir si l'offre foncière et immobilière peut permettre de répondre à un surcroît de demande et ce de façon suffisamment concurrentielle par rapport à celle de l'Est parisien et notamment Marne-la-Vallée. L'analyse de la mobilité résidentielle suite à la mise en œuvre du TGV Atlantique montre que les ménages franciliens ayant choisi de vivre à Vendôme, Tours et au Mans, résidaient majoritairement dans l'Ouest de Paris (CHEVALIER, 1995). Par ailleurs, l'étude de l'installation des ménages dans les villes nouvelles franciliennes conduit à la même observation, à savoir l'importance de l'origine géographique dans les choix de localisation des ménages. Or les prix élevés de l'immobilier dans

l'agglomération rémoise et une offre restreinte de logements risquent de freiner l'attractivité et la mobilité résidentielle, même si cette situation n'est pas propre à Reims. Enfin, le différentiel des prix immobiliers observés entre Marne-la-Vallée et Reims tend à s'annuler lorsque les ménages prennent en compte dans leurs choix les coûts de transport (BAZIN et alii, 2006). Cependant, outre les caractéristiques de l'offre immobilière et foncière, l'attractivité de l'agglomération rémoise dépend également d'éléments tels que le cadre de vie, l'offre culturelle et de loisirs, les services aux familles.

La nouvelle proximité géographique à l'Ile-de-France est aussi susceptible de permettre à l'agglomération rémoise d'attirer des entreprises, compte tenu de la saturation des Zones d'Activités Economiques en Ile-de-France (BAZIN et alii, 2005). Encore faut-il que l'agglomération rémoise puisse répondre favorablement à la volonté d'entreprises de s'y installer. Faute de foncier disponible, cela n'a pas toujours été le cas ces dernières années. Des zones d'activités, pourtant en nombre important dans l'agglomération, sont presque toutes entièrement occupées ou ne permettent plus de proposer des terrains de grande taille. Cette contrainte semblable à celle qui est observée pour l'immobilier résidentiel est un handicap certain dans la perspective d'une attractivité du territoire suite à la mise en place de la LGV. Elle risque de compromettre la capacité de Reims à attirer de nouvelles entreprises sur son territoire, même si des projets à moyen terme devraient desserrer cette contrainte.

Si l'on compare les prix pratiqués à Reims et ceux observés dans l'Est parisien, force est de constater que les avantages comparatifs de Reims par rapport à l'Ile-de-France ne sont pas nécessairement très importants (BAZIN et alii, 2006). En effet, si les prix sont extrêmement élevés dans les arrondissements parisiens en matière d'immobilier de bureaux, ils chutent rapidement en périphérie. En matière de locaux d'activités et de foncier, Marne-La-Vallée par exemple offre des opportunités et des prestations qui peuvent concurrencer la future offre rémoise.

Face à ces handicaps, et pour éviter que la LGV n'aggrave le manque d'attractivité régionale, de nouveaux types de coordination doivent s'organiser en Champagne-Ardenne.

3. LA NÉCESSAIRE RÉORGANISATION DES RAPPORTS DE PROXIMITÉ EN CHAMPAGNE-ARDENNE

Depuis longtemps, les économistes ont essayé d'appréhender les effets des infrastructures de transport sur le développement économique notamment au travers des effets structurants. Cette analyse a depuis été dépassée, pour aboutir à une approche plus systémique des effets des infrastructures de transport (BONNAFOUS, 1987 ; KLEIN, 1998 ; OFFNER, 1993 ; PLASSARD, 1976 ; PLASSARD, 2003) (3.1.). Mais, les analyses de l'école de la proximité nous

permettent d'enrichir cette vision systémique en mettant en évidence le fait que les effets des infrastructures de transport peuvent dépendre de la façon dont les acteurs locaux organisent les nouveaux rapports de proximité induits par ces infrastructures sur un territoire (3.2.). Dans le cas champardennais, c'est en partie de cette organisation des nouveaux rapports de proximité que dépendront les effets de la LGV (3.3.).

3.1. DES EFFETS STRUCTURANTS À UNE VISION PLUS SYSTÉMIQUE

La réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport génère un certain nombre d'effets. C'est le cas des effets directs liés à la réalisation de la ligne et à sa mise en service, et qui prennent la forme d'une demande de biens et de services et/ou de créations d'emplois directs (liés au chantier) et indirects (liés à l'utilisation des revenus distribués dans l'économie locale). Mais ces effets ne se diffuseront que sur les territoires où sont localisées les entreprises concernées. Ils ne se produisent donc pas systématiquement et en totalité là où la ligne est construite. Leur diffusion dans l'économie locale dépendra du caractère local ou non des entreprises notamment dans le secteur des travaux publics et des emplois créés.

Sont souvent évoqués également des effets indirects, qui résulteraient des éventuelles modifications, d'une part, des pratiques de déplacement et, d'autre part, des décisions de localisation des entreprises et des ménages générées par l'infrastructure de transport.

Depuis le début des années 1960, dans un contexte caractérisé par l'importance des financements requis pour la construction du réseau autoroutier, a ainsi émergé la notion d'effets structurants (BÉRION, 1998). La construction d'une infrastructure de transport apparaissait notamment aux élus, comme la solution à certaines difficultés socio-économiques des territoires dont ils avaient la charge. De même, pour la plupart des villes, le développement des lignes à grande vitesse, en permettant une diminution des temps de parcours vers Paris et les grandes métropoles régionales et européennes et donc une accessibilité accrue aux centres de décisions, a été appréhendé comme un outil de développement économique.

L'analyse du rôle de la LGV sur le développement régional renvoie ainsi au « *mythe des effets structurants* », « *mythe politique, mystification scientifique* » selon OFFNER (1993), des infrastructures de transport. Cette croyance selon laquelle les infrastructures de transport entraîneraient un développement économique est encore aujourd'hui solidement ancrée. Ce « mythe des effets structurants » est ainsi parfois encore, solidement entretenu par le discours politique. En effet, en faisant du TGV un outil de développement et d'aménagement du territoire, ce dernier justifie alors des choix d'investissements. Cette croyance des effets systématiques d'une infrastructure de transport telle qu'une autoroute ou une LGV sur le développement économique régional a pourtant été remise en cause par de nombreux chercheurs.

Plusieurs éléments d'analyse peuvent être avancés.

Premièrement, utiliser le terme « effet » implique de supposer qu'il existe une relation de cause à effet entre l'infrastructure et des phénomènes économiques et spatiaux observables ce que réfutent les nombreuses études réalisées sur le sujet (cf. notamment MANNONE, 1995).

Deuxièmement, comme le soulignait PLASSARD (1987, cité par MANNONE, 1995 : 9), « *le chercheur se trouve dans une situation très paradoxale : d'une part, il est certain, les nombreux exemples historiques le prouvent, qu'à long terme il existe une relation forte entre transformations spatiales et infrastructures de transport, mais d'autre part, il est dans l'incapacité de préciser clairement quels peuvent être les effets de la création d'une nouvelle infrastructure de transport sur l'évolution d'une région à court terme* ».

Troisièmement, cette appréhension mécaniste, déterministe et positive des effets des infrastructures de transport sur le développement régional néglige le fait que les réseaux de transport peuvent également avoir des effets déséquilibrants (PLASSARD, 2003).

Finalement, on peut considérer qu'une infrastructure ne peut avoir un effet structurant que si le tissu socio-économique est capable de l'intégrer, de la valoriser et de corriger les effets négatifs susceptibles d'apparaître. Ainsi les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales. Les infrastructures de transport jouent donc un rôle secondaire par rapport aux caractéristiques socio-économiques des territoires desservis. Ces dernières, qu'elles soient économiques, démographiques, sociales, culturelles, ou encore relatives à l'offre de services publics existante (hôpitaux, université) expliquent, en partie, les effets différenciés selon les territoires desservis. Les atouts touristiques et leur répartition sur le territoire jouent également un rôle important de même que la cohérence du territoire et les échanges qui s'y produisent. Les infrastructures de transport ne font finalement que conforter les régions dans leurs positions acquises. Une LGV peut alors être considérée comme un vecteur d'accélération des évolutions économiques des agglomérations qu'elle dessert, positivement comme négativement.

Toutefois, ainsi que le soulignait OLLIVRO (1997), remettre en question la notion d'effets structurants ne doit pas conduire à ne mener aucun projet. En effet, si le caractère systématique des effets structurants doit être remis en question notamment parce que les caractéristiques socio-économiques du territoire sont la source essentielle des potentialités de valorisation d'une LGV, les effets dépendent également des politiques mises en place pour maîtriser les nouvelles logiques de développement susceptibles d'avoir lieu. De ce point de vue, l'action publique a ainsi un rôle important (KLEIN, 2001).

A la fin des années 1980 et au début des années 1990, prenant conscience de la nécessité d'organiser l'arrivée du TGV, plusieurs villes desservies par le TGV Atlantique ont voulu développer des politiques de valorisation de l'infrastructure afin de ne pas reproduire les erreurs commises lors de la mise en service du TGV Sud-Est. Cependant, force est de constater que les résultats n'ont pas toujours été à la hauteur des espérances. De nombreux exemples en attestent. C'est le cas de Vendôme, premier arrêt sur la ligne du TGV Atlantique, à 40 minutes de Paris.

Outre les caractéristiques socio-économiques, les politiques de valorisation des ressources locales, le jeu des acteurs, la recherche de consensus, et globalement la qualité des relations entre acteurs institutionnels (publics et privés) jouent en effet un rôle dans la survenue d'effets. C'est ce que nous enseigne l'école de la proximité.

3.2. LGV ET ÉCONOMIE DE LA PROXIMITÉ

Les analyses de l'économie de la proximité nous permettent d'appréhender la problématique de la modification du rapport espace/temps entre des territoires d'une façon différente en ce sens qu'elles distinguent différents types de proximité, géographique, organisationnelle, institutionnelle, ayant chacune des implications propres et des interactions réciproques (3.2.1.). Cette analyse peut nous éclairer sur les effets de l'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse au sein d'un territoire et sur l'évolution des rapports de proximité qu'elle suppose (3.2.2.).

3.2.1. De la proximité spatio-temporelle à la proximité organisée

Les approches de l'économie de la proximité (DUPUY, BURMEISTER, 2003 : 10) viennent contredire l'idée selon laquelle, compte tenu de la mondialisation, les relations locales ont un rôle secondaire dans les dynamiques économiques. Les relations locales importent et doivent être organisées.

L'école de la proximité distingue des proximités qui n'impliquent pas obligatoirement une proximité géographique. Ces proximités, construites au travers de réseaux, sont qualifiées de proximité organisée. Celle-ci peut être conjointement ou séparément une proximité fondée sur une similitude et une proximité fondée sur l'appartenance. Des acteurs pourront être considérés comme proches, dès lors qu'ils partagent les mêmes valeurs, la même culture, le même langage (similitude). Mais ces acteurs pourront aussi être considérés comme proches s'ils appartiennent à la même entreprise ou au même groupe (appartenance) (DUPUY, BURMEISTER, 2003 : 11). Selon nous, c'est d'ailleurs tout autant le sentiment d'appartenance qui fonde ce deuxième type de proximité que l'appartenance en soi. Les auteurs qualifient alors d'institutionnelle la proximité fondée sur la similitude selon laquelle « *sont proches les acteurs qui se ressemblent, c'est-à-dire qui possèdent le même espace de référence et partagent les mêmes savoirs* ». Quand à la proximité fondée sur

l'appartenance, « *sont proches en termes organisationnels les acteurs qui appartiennent au même espace de rapports (firme, réseau), c'est-à-dire entre lesquels se nouent des interactions, de différente nature* » (GILLY, TORRE, 2000 : 12). Pour PECQUEUR et ZIMMERMANN (2004 : 30), il n'y a pas de proximité organisationnelle génératrice de coordination sans une certaine dose de proximité institutionnelle : « *cette nécessaire hybridation entre une proximité organisationnelle et une proximité institutionnelle contribue, selon son intensité, à la durabilité de la coordination prise au niveau du groupe, du système et sa robustesse à des chocs externes* ».

Dans cette optique, COLLETIS et alii (2000) montrent la nécessité de la construction de compromis locaux entre les acteurs permettant d'élargir la notion de proximité institutionnelle. Ainsi, par une proximité institutionnelle insuffisante, les effets économiques potentiels de la proximité géographique sont susceptibles d'être annulés. En effet, la proximité ne peut jouer que si des complémentarités économiques se construisent au travers de coordinations économiques nouvelles entre acteurs. Cette approche confère ainsi une importance majeure aux questions de coordination économique dans l'analyse des relations de proximité (GILLY, TORRE, 2000 : 10 ; DUPUY, BURMEISTER, 2003 : 9) et attribue un rôle central aux interactions de nature spatiale et organisationnelle entre acteurs (GILLY, TORRE, 2000 : 14). L'approche proximiste distingue donc la proximité physique et la proximité organisée, la dernière traitant de la « *séparation économique dans l'espace et des liens en termes d'organisation de la production* » alors que la première « *traite de la séparation dans l'espace et des liens en terme de distance* » (BOUBA-OLGA, ZIMMERMANN, 2004 : 94). Cette proximité construite par des acteurs est alors le produit de la proximité géographique des acteurs et de leur coordination. Mais, ce faisant, cette proximité organisée donne aussi vie au territoire¹⁴ et c'est ce point qui nous intéresse ici. En effet, des acteurs relativement proches, d'un point de vue géographique, peuvent s'éloigner, là aussi de façon relative, s'ils ne coordonnent pas leurs actions, *i.e.* s'ils ne construisent pas une autre forme de proximité, cette fois organisée. Les approches en termes de proximité replacent ainsi au cœur de l'analyse les interactions entre les acteurs locaux desquelles est susceptible de naître un territoire, au travers de processus d'apprentissage collectifs.

Ainsi, dans le cadre d'une analyse proximiste, nous pouvons considérer que la capacité d'acteurs proches géographiquement, à faire émerger de nouveaux modes de coordination permettant de générer une proximité organisationnelle et institutionnelle, peut permettre d'éviter un écartèlement lié à la capacité d'autres territoires (se rapprochant d'un point de vue spatio-temporel et disposant d'un potentiel résiliaire fort) à établir des coordinations externes, celles-ci pouvant contribuer à affaiblir les coordinations intra-régionales. Plus

¹⁴ Organiser signifie étymologiquement « rendre apte à la vie » selon Le Petit Robert.

précisément, dans le cas de la Champagne-Ardenne, en l'absence d'une coordination aussi bien dans le département de la Marne, principalement desservi, qu'entre les 4 départements de la région, les acteurs pourraient voir plus d'intérêt, au moins à court terme, à coopérer avec l'Ile-de-France qu'entre eux. En effet, la grande vitesse les en rapproche d'autant plus que l'Ile-de-France est dotée d'une force d'attractivité importante (en matière d'emploi, mais aussi sur le plan universitaire, commercial, ou encore culturel).

3.2.2. L'ORGANISATION DES RAPPORTS DE PROXIMITÉ DANS LE CAS DE LA GRANDE VITESSE

L'approche proximate nous montre que la LGV, en modifiant les proximités au sein de la Champagne-Ardenne et avec l'Ile-de-France, nécessite une démarche visant à organiser la proximité au sein du territoire champardennais. La proximité institutionnelle devient alors fondamentale.

Si les effets positifs d'une LGV sont essentiellement liés à l'amélioration de l'accessibilité et à la modification de l'image des territoires desservis, « *elle peut également introduire des effets déséquilibrants ou pervers sur les espaces régionaux qu'elle traverse* » (BURMEISTER et alii, 2003 : 112). En effet, une LGV est un mode de transport interurbain qui met en relation des agglomérations importantes et qui est susceptible de modifier l'organisation territoriale (MANNONE, 1995). Elle accentue la différenciation au sein de l'armature urbaine en reliant plus rapidement les métropoles et grandes villes entre elles, et en réduisant l'accessibilité et la fréquence de la desserte des villes moyennes. En outre, au-delà de l'existence même d'une desserte TGV, la fréquence de cette desserte est également un élément de différenciation important entre les villes (KLEIN, 1992).

Ainsi, en modifiant les distances-temps entre une région et la ou les régions extérieures avec lesquelles elle assure la connexion et donc en modifiant les rapports de proximité au sein et entre les composantes d'une région, la LGV peut affecter leur cohésion. Elle transforme simultanément les liaisons internes et externes à la région affectée dans la mesure où les villes de cette région sont inégalement desservies. Ainsi, certaines villes desservies sont susceptibles de se rapprocher, en termes de distance-temps, de la région extérieure et d'autres villes non desservies sont susceptibles de s'éloigner entre elles, du fait de leur absence de desserte. De même, lorsque la LGV dessert des villes de façon indépendante, elle les éloigne les unes des autres dès lors que la modification de la distance-temps permet des connexions plus rapides avec l'extérieur qu'entre ces villes. Cette modification des distances/temps peut peser sur les comportements de mobilité et les activités économiques au sens large. Par exemple, des étudiants pourraient profiter d'une meilleure accessibilité à des formations extérieures à la région pour la quitter. Pour certains types de soins, des ménages pourraient aller consulter des spécialistes dans une région voisine. De même, profitant d'une meilleure

accessibilité à une offre de services localisée dans une région extérieure, des entreprises pourraient préférer y faire appel.

Pour les composantes régionales, les effets peuvent ainsi se traduire soit par un renforcement du poids économique d'une métropole extérieure devenue proche du territoire, soit par un renforcement de la métropole régionale au détriment des espaces non desservis. Des inégalités de développement, en termes de délocalisation d'activités des espaces non desservis vers les espaces desservis peuvent en découler, avec des conséquences en termes d'emplois et de désertification des espaces.

Afin de limiter les fuites hors de la région, les acteurs doivent alors penser à renforcer son attractivité et ses connexions internes. Les pôles que la LGV renforce sont ainsi susceptibles de contribuer à enclencher une dynamique régionale, à condition de développer des systèmes de rabattement régionaux performants vers ces pôles. Un système de transport régional de qualité, permettant un bon niveau de rabattement est ainsi préférable à un saupoudrage des arrêts d'une LGV. Toutefois, 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. Les décisions locales de maintien voire de développement des liaisons ferroviaires jouent alors un rôle essentiel dans la recherche des complémentarités (des proximités) entre les territoires et dans leur développement. Si les décideurs publics peuvent ainsi influencer sur les stratégies commerciales de l'opérateur ferroviaire (en matière de prix, et de fréquences), 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.). 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, ce au détriment des autres espaces du territoire, soit la LGV appauvrit l'ensemble du territoire y compris la ou les villes desservies.

L'arrivée de la LGV peut également nécessiter une intervention des collectivités en matière foncière et immobilière. La maîtrise du foncier dans la perspective du développement de l'habitat ou des activités économiques est, en effet, une des principales actions des collectivités locales. La planification urbaine passe par la question de la propriété du foncier et de nombreux instruments législatifs et réglementaires (droit de préemption, expropriation, Plan Local d'Urbanisme, etc.) sont à la disposition des collectivités pour essayer d'orienter la construction et la rénovation urbaine. Selon les collectivités, l'action foncière est plus ou moins prégnante sur les marchés immo-

biliers et fonciers¹⁵. Anticiper l'arrivée d'une LGV c'est ainsi agir de sorte que l'offre immobilière et foncière puisse répondre à un éventuel accroissement de la demande.

3.3. LA LGV, UN OUTIL AU SERVICE DE L'ORGANISATION DE LA PROXIMITÉ EN CHAMPAGNE-ARDENNE ?

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 : deux départements seront desservis, deux ne le sont pas. Il n'y avait donc pas d'intérêt économique évident pour la Région de souscrire au projet¹⁶. S'il n'y a pas d'opposition forte au projet (comme par exemple celle qui s'est manifestée pour le TGV Méditerranée), il n'y avait pas non plus de conviction forte de l'opportunité de la grande vitesse pour cette région. Toutefois, après une phase d'attentisme caractérisée par l'absence de coopération et la mise en place de projets peu coordonnés (3.3.1.), l'arrivée de la LGV semble générer de nouvelles pratiques de coopération en Champagne-Ardenne (3.3.2.).

3.3.1. Des projets autour de la LGV peu coordonnés

Les agglomérations desservies développent des politiques de façon indépendante, ce qui peut générer des effets de concurrence. Ainsi, l'agglomération de Reims se prépare à l'arrivée de la LGV au travers de plusieurs projets en cours d'élaboration. C'est le cas autour de la gare centrale, où 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 est déjà finalisée. C'est le cas aussi autour de la gare Champagne, 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'activité sont aussi en cours d'aménagement. Par ailleurs en 2003, une agence de développement économique, Reims Champagne Développement, a été créée afin de promouvoir l'agglomération auprès des investisseurs extérieurs en proposant un guichet unique de coordination des actions.

¹⁵ A côté du rôle direct des collectivités locales en matière de foncier et d'immobilier, d'autres éléments interviennent évidemment dans ces domaines. C'est le cas des politiques nationales (notamment fiscales) en faveur du secteur de la construction de logement (loi Méhaignerie) mais aussi de l'évolution des marchés fonciers et immobiliers nationaux.

¹⁶ « 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 » (BAZIN et alii, 2004 : IV-14).

L'agglomération châlonnaise mène également une politique de prospection d'investisseurs au travers de la structure « Investir en Champagne » qui intègre la dimension TGV dans sa politique de communication. Il est prévu que les abords de la gare soient réhabilités et la création d'une zone de renouvellement urbaine de 7 800 m² devrait pouvoir répondre à une demande potentielle d'investisseurs souhaitant s'implanter dans le quartier gare¹⁷.

En persistant dans une indifférence voire une concurrence dans l'accueil des entreprises, les agglomérations marnaises ne peuvent bénéficier des effets positifs d'une coopération qui leur permettrait de capter une part plus importante des effets attendus de la grande vitesse. La coopération entre l'agglomération rémoise et son Pays, une synergie entre Reims Châlons-en-Champagne et Epernay pourraient autoriser la constitution d'une offre complète en matière de foncier et d'immobilier d'entreprises tant en matière de surfaces, de types, de localisation et de prix ou de loyers.

De la même façon, en matière d'immobilier résidentiel, si l'agglomération rémoise ne peut fournir le foncier et l'immobilier nécessaires à l'accueil de nouvelles populations, cet accueil pourrait néanmoins se faire au sein du Pays rémois. En effet, alors qu'existent une certaine pénurie du foncier et une faiblesse de l'offre de logements neufs dans l'agglomération rémoise, les communes du Pays rémois sont moins contraintes par le foncier et peuvent accueillir des nouveaux résidents à la condition que ces communes le décident en menant des politiques foncières adéquates. Là encore, une coopération entre Reims, son Pays mais aussi avec d'autres agglomérations voisines telles que celle de Reims pourrait être envisagée.

Depuis deux ans cependant, de plus en plus d'acteurs semblent prendre conscience de la nécessité d'organiser les nouveaux rapports de proximité induits par l'arrivée du TGV et ce, dans différents domaines, même si actuellement ce nouveau type de coopération apparaît essentiellement dans la Marne.

3.3.2. Une évolution perceptible des pratiques de coopération

L'existence d'une participation financière de la part des collectivités territoriales¹⁸ 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. 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*

¹⁷ Mais les travaux ne devraient cependant pas être terminés à l'arrivée du TGV.

¹⁸ Région Champagne-Ardenne (42,08 millions d'euros), Ville de Reims (45,73 millions d'euros), District de Reims (3,96 millions d'euros), Conseil général des Ardennes (7,62 millions d'euros), Conseil général de la Marne (24,85 millions d'euros).

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 : 4). Mais force est de constater que cet engagement financier des collectivités locales n'a pas conduit les acteurs locaux à se positionner très tôt sur les effets attendus de la mise en service de la LGV Est. Toutefois, cette participation financière a au moins eu le mérite de peser dans les négociations menées avec la SNCF permettant la desserte de Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières et Vitry-le-François, puis plus récemment de Rethel et Sedan. Même si la SNCF considère que ces dessertes alourdissent le coût du projet et l'exploitation de la ligne, cette négociation a été un élément déterminant du consensus et de son aboutissement.

Au delà des effets mêmes liés au financement, une volonté d'organiser les rapports de proximité a tout d'abord émergé en matière d'aménagement de la desserte tant TGV que TER.

Premièrement, les maires de la vallée de la Marne inquiets de la suppression des trains grandes lignes à Epernay ont demandé et finalement obtenu l'arrêt en gare Champagne des TGV en provenance de Châlons-en-Champagne. Si cette desserte de Paris au départ de Bezannes permet d'innover la vallée de la Marne, elle permet aussi de rapprocher Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François de l'agglomération rémoise puisque ces deux villes ne seront plus respectivement qu'à 21 et 41 minutes de cette dernière. Sans cet arrêt, l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne aurait pu éloigner les villes de la Marne desservies (Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François) et Reims. 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-Champagne¹⁹, la LGV aurait pu contribuer à éloigner relativement ces deux villes. Cet arrêt permet ainsi de relativiser la concurrence qu'auraient pu se livrer l'Ile-de-France et Reims sur un certain nombre de services à destination des châlonnais et des vitryats.

Deuxièmement, l'arrivée prochaine du TGV s'est traduite par une réorganisation des dessertes TER par le Conseil Régional Champagne-Ardenne en coopération avec la SNCF. Cette réorganisation a été un des moyens d'organiser ces nouveaux rapports de proximité. Au travers d'une réelle concertation entre les acteurs locaux visant à produire les meilleures dessertes possibles, elle a joué un rôle fédérateur dans l'émergence d'une appropriation locale du TGV dans la région. Un processus de concertation avec l'ensemble des acteurs locaux (collectivités locales mais aussi avec des acteurs de la société civile dont les associations d'usagers) a en effet été initié par le Conseil Régional. Cette même logique de concertation se produit actuellement avec les régions voisines de façon à offrir des dessertes TER inter-

¹⁹ La durée de transport entre ces deux villes est comprise entre 39 minutes et 1 heure.

régionales remplaçant les anciens trains grandes lignes.

Dans le département des Ardennes, et plus particulièrement à Charleville-Mézières, une analyse de l'accessibilité à la gare devant favoriser l'intermodalité est à l'étude. Cela étant, si elle intègre l'arrivée du TGV dans son argumentaire, la stratégie de prospection d'entreprises met surtout en avant l'amélioration des accès routiers et autoroutiers. Si le TGV doit être un facteur puissant de désenclavement des Ardennes, et peut-être de transformation de son image, la valorisation de l'infrastructure vis-à-vis des entreprises n'apparaît pas encore aujourd'hui comme prioritaire pour Charleville-Mézières. Pour ce qui est de Reims, située sur la ligne Reims-Charleville-Mézières, et pour Sedan, située après Charleville-Mézières, la victoire dans les négociations avec l'Etat pour l'obtention d'un arrêt TGV est le résultat d'une volonté politique forte de la part des acteurs locaux et régionaux, persuadés que leurs bassins d'emploi respectifs ont fort à gagner d'un arrêt TGV.

Les Ardennes comptent également sur leur meilleure accessibilité à Paris pour attirer des activités et développer le tourisme. Les acteurs du tourisme réfléchissent ainsi activement à une offre touristique qui permettrait l'accès à des produits « clefs en main » sans rupture de charge pour des adeptes du TGV. Dans la mesure où sur la courte distance, les déplacements familiaux privilégient le véhicule personnel, séduire le marché du bassin parisien signifie développer des produits spécifiques. Dans ce domaine également, attirer la clientèle parisienne, désormais plus proche, et éviter la réduction de la durée des séjours qui a pu être observée au Mans passent nécessairement par une coopération entre les villes de la Marne et celles des Ardennes.

De ce point de vue, depuis début 2005 un projet de « réseau de villes » visant à renforcer les complémentarités et s'adressant à huit villes situées en région et hors région (Picardie) a été initié. S'il aboutit effectivement, ce projet sera tout à fait innovant pour la région. Les entretiens²⁰ réalisés avec les acteurs montrent en effet une prise de conscience de l'évolution nécessaire de la coordination, coordination qui n'est pour l'instant pas apparue dans les faits. Celle-ci devrait notamment passer par un renforcement du rôle de Reims comme moteur de la dynamique économique. Le poids, pour l'instant insuffisant, de cette dernière empêche en effet l'articulation de la logique centralisation/redistribution des flux propre à un processus de métropolisation (BAZIN et alii, 2005) et entraîne une dispersion des dynamiques infra-régionales :

- Epernay fortement spécialisée dans le secteur viticole cherche à éviter une dépendance vis-à-vis de Reims,
- Châlons-en-Champagne, capitale administrative avec son statut de

²⁰ Une centaine environ auprès d'acteurs publics et d'entreprises de la région.

préfecture de la Marne revendique également son autonomie vis-à-vis de Reims.

Du côté des entreprises, le TGV n'apparaît pas comme un élément de repositionnement spécifique. Celles-ci se sentent concernées par le TGV dans la mesure où il pourra faciliter leurs déplacements professionnels. Mais beaucoup d'entre elles considèrent être insuffisamment informées sur la future desserte TGV et considèrent qu'elle n'affectera pas leur devenir. Tout au plus, on assiste à quelques relocalisations sur le centre d'affaires en cours d'aménagement de la gare centrale.

Le Conseil général de la Marne organise depuis Mai 2005 des « comités TGV ». Regroupant l'ensemble des acteurs concernés par les questions de tourisme, d'enseignement supérieur, d'habitat, d'activités économiques, ces ateliers visent à identifier les impacts potentiels de la LGV et à les valoriser en essayant de lever les freins au manque d'attractivité du département. Ces ateliers sont une première ébauche d'un mode de coordination nouveau, au sein de structures de réflexion informelles qui réunissent acteurs publics et privés et qui pourraient déboucher sur des propositions sous forme de « contrats d'objectifs » autour de la question de l'attractivité²¹.

Cependant, à l'échelle régionale, cette coordination paraît plus difficile sur la thématique du TGV dans la mesure où, d'une part, toute la partie Sud Champagne n'est pas innervée par la ligne à grande vitesse, et, d'autre part, les territoires situés aux franges de la région (Chaumont et Langres par exemple) n'ont pas véritablement de sentiment d'appartenance régionale et sont attirés par d'autres pôles comme ceux de Nancy ou Dijon.

Ainsi, si une organisation des nouveaux rapports de proximité semble se dessiner dans la Marne, l'affirmation et la concrétisation de celle-ci à un niveau régional est un des chantiers difficiles auquel doit s'atteler l'ensemble des acteurs locaux des territoires desservis et non desservis.

4. CONCLUSION

Les proximités spatio-temporelles induites par l'arrivée d'une LGV doivent être organisées par les différents acteurs présents sur ce territoire afin de la valoriser. La LGV interviendrait ici comme un choc exogène face auquel les acteurs doivent trouver des réponses communes, les amenant à se coordonner, à adhérer à des valeurs communes, à partager une vision commune du territoire et de son devenir, en d'autres termes, à créer une proximité organisationnelle et institutionnelle. Nous avons ainsi mis en évidence les implications théoriques des logiques de modification de la

²¹ Même s'il est difficile de comparer Reims à Lille en termes de taille, les acteurs lillois reconnaissent l'importance qu'a pu avoir le « comité grand Lille », structure de réflexion qui réunit acteurs publics et privés, dans l'aboutissement de projets dans lesquels Lille est reconnue comme moteur de la dynamique.

proximité des territoires tant du point de vue de l'aménagement économique du territoire que de celui de la prise en charge de son devenir par les acteurs locaux.

De façon plus générale, on peut qualifier les effets des LGV à un triple niveau :

- Premièrement, elles contribuent à interroger les territoires, mettre à plat leurs problèmes, et en ce sens sont un puissant révélateur de leurs forces, mais aussi des faiblesses des territoires les plus fragilisés ;
- Deuxièmement, elles sont un vecteur de polarisation des flux et en ce sens nécessitent l'organisation de leur redistribution, ce qui doit permettre aux territoires contigus de bénéficier d'une diffusion des impacts économiques liés à cette polarisation ;
- Troisièmement, elles poussent les acteurs à un positionnement, quel qu'il soit : une opposition, comme ça a été le cas d'un certain nombre d'acteurs autour du TGV Méditerranée ; une appropriation régionale comme dans le cas de la problématique lilloise avec la desserte en étoile de la région Nord/Pas-de-Calais ; peut-être un outil contribuant à la construction d'une identité et d'un positionnement pour la Champagne-Ardenne.

L'analyse illustrée par le cas de la LGV en Champagne-Ardenne montre que si la LGV est susceptible de favoriser l'amélioration de 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, Rethel, Sedan, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François, celle-ci introduira une dualité entre différents territoires de cette région. Sur le département de la Marne, Reims, capitale économique de la Champagne-Ardenne, voit ainsi son accessibilité renforcée au détriment d'autres villes telles que Châlons-en-Champagne ou Epernay. Si fin 2003, peu d'acteurs locaux semblaient se préoccuper de l'arrivée de la LGV, ce n'est plus le cas aujourd'hui. La mise en place d'une concertation visant à réorganiser les dessertes TER nous semble avoir été un élément déclencheur dans l'organisation des nouveaux rapports de proximité en Champagne-Ardenne et moteur d'une dynamique de concertation. Cette réorganisation, si elle est nécessaire, apparaît néanmoins insuffisante si elle n'est pas relayée par une démarche de fond d'amélioration de l'attractivité globale du territoire et de dépassement des oppositions historiques locales permettant l'appropriation de l'infrastructure et sa valorisation. En outre, l'arrivée de la LGV, laissant de côté les villes de Troyes, Chaumont et Langres, risque d'accentuer la dualité existante entre la partie septentrionale et la partie méridionale de la région. Sans des actions correctrices fortes de la part des pouvoirs publics locaux, la LGV sera susceptible de renforcer l'éclatement géographique de la région.

BIBLIOGRAPHIE

BAZIN S., BECKERICH CH., DELAPLACE M., MASSON S. (2004) La LGV-Est européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise. Communication au **Colloque de l'ASRDLF**, Bruxelles, 1, 2 et 3 septembre.

BAZIN S., BECKERICH CH., DELAPLACE M., MASSON S. (2005) Grande vitesse et métropolisation : Quels enseignements des expériences passées pour la Champagne-Ardenne ? **Communication au Colloque pluridisciplinaire, « Logiques métropolitaines : modèles, acteurs et processus »**, Lille, 2 et 3 juin.

BAZIN S., BECKERICH CH., DELAPLACE M., MASSON S. (2006) **Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne**. Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne.

BÉRION P. (1998) Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport. **les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 33, pp. 109-127.

BONNAFOUS A. (1987) The regional impact of the TGV. **Transportation**, Vol. 14, n° 2, pp. 127-137.

BOUBA-OLGA O., ZIMMERMANN J.-B. (2004) Modèles et mesures de la proximité. In B. PECQUEUR, J.-B. ZIMMERMANN, **Economie de Proximités**. Hermès Sciences, pp. 89-112.

BOURSIER-MOUGENOT I., OLLIVIER-TRIGALLO M. (1996) **Le projet TGV-Est, entre consensus et incertitude**. INRETS, 125 p.

BURMEISTER A., MEUNIER C., RALLET A., RYCHEN F. (2003) Réseaux de transports et de télécommunications et efficacité des systèmes productifs. In C. DUPUY, A. BURMEISTER, **Entreprises et territoires, les nouveaux enjeux de la proximité**. Paris, La Documentation Française, 134 p.

CHEVALIER J. (sous la dir.), AMIARD D., DJERIDI N., DODIER R. (1995) **Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV**. DATAR, OEST, Groupe de recherche en géographie, ESO, Espaces géographiques et sociétés, Université du Maine, Le Mans.

COLLETIS G., GILLY J.-P., PECQUEUR B. (2000) Inscription spatiale des firmes, gouvernance des territoires et régulation d'ensemble. **Communication aux troisièmes journées de la Proximité/Nouvelles croissances et territoires**, Paris, 13 et 14 Décembre.

DUPUY C., BURMEISTER A. (2003) **Entreprises et territoires, les nouveaux enjeux de la proximité**. Paris, La Documentation Française.

- GILLY J.-P., TORRE A. (2000) **Dynamiques de proximité**. Paris, L'Harmattan, 301 p.
- KLEIN O. (1992) La logique de la grande vitesse et les liaisons entre agglomérations ». **Transports urbains**, n° 74, pp. 17-24.
- 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.
- KLEIN O. (2001) **Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque**. Lyon, Université Lumière Lyon 2, 308 p. (Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques).
- MANNONE V. (1995) **L'impact régional du TGV sud-est**. Université de Provence, Aix-Marseille I (Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie).
- OLLIVRO J. (1997) **TGV et fonctions supérieures dans les régions Bretagne et Pays de la Loire**. Rennes, R.E.S.O., Université de Rennes II.
- OFFNER J.-M. (1993) Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. **L'Espace Géographique**, n° 3, pp. 233-242.
- PECQUEUR B., ZIMMERMANN J.B. (2004) **Economie de Proximités**. Hermès Sciences, 264 p.
- PLASSARD F. (1976) **Les autoroutes et le développement régional**. Paris/Lyon, Economica/Presses Universitaires de Lyon, 341 p.
- PLASSARD F. (1987) Les effets du TGV sur les déplacements d'affaires entre Paris et Rhône-Alpes. **Communication à la Cinquième conférence internationale sur les comportements de déplacements**, Aix-en-Provence, 20-23 octobre, 10 p.
- PLASSARD F. (2003) **Transport et territoire**. Paris, La Documentation Française, 97 p.