

Analyse prospective des impacts de la ligne à grande vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne

Rapport de recherche intermédiaire
pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne

Synthèse

Août 2004

Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE, Sophie MASSON

CERAS-OMI

Université de Reims Champagne-Ardenne

U.F.R. de Sciences Economiques et de Gestion

57 bis rue Pierre Taittinger 51096 Reims Cedex

Introduction

La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse ferroviaire Est-européenne (LGV Est) en 2007 suscite de nombreuses interrogations relatives aux effets qu'elle peut induire dans les régions concernées. En effet, elle va provoquer des contractions importantes de l'espace-temps entre les villes desservies. Elle conduira également à une remise à plat de l'ensemble des liaisons grandes lignes reliant Paris à ces régions et à une refonte des transports express régionaux dont l'autorité organisatrice est désormais le Conseil régional. Par nature, la LGV ne dessert pas l'ensemble des villes des régions traversées. Il n'existe que quelques points d'entrée sur le réseau à grande vitesse. Enfin, ces modifications induites par la mise en place de la LGV ne seront pas sans conséquence sur l'économie régionale et sur l'économie locale des villes desservies (et des villes non desservies).

Aussi à l'initiative du Conseil Régional de Champagne-Ardenne, une étude prospective des impacts de la LGV Est en région Champagne-Ardenne est en cours de réalisation par une équipe de chercheurs de l'Université de Reims. Un premier rapport intermédiaire, a pour objectif de présenter les premiers résultats des travaux réalisés durant la première phase de cette recherche qui s'est déroulée de février 2004 à Août 2004 et dont cette synthèse constitue l'essence.

Après avoir rappelé la problématique de l'étude ainsi que la méthodologie retenue (Partie I), nous présenterons les principaux résultats auxquels nous aboutissons à la fin de cette première phase de la recherche (Partie II).

I. L'analyse des effets de la LGV en Champagne-Ardenne : problématique et méthodologie

Cette partie est destinée à rappeler le contexte de l'étude, à savoir le projet de LGV Est Européenne (1.), la problématique de l'étude telle qu'elle a été définie dans l'annexe scientifique (2.), ainsi que les ressources humaines qui ont été mobilisées (3.).

1. Le projet de LGV Est européenne

Avec 300 km de ligne nouvelle de l'Ile-de-France (Vaires) à la Lorraine (Baudrecourt), exploitée à 320 km/h, le projet permettra au TGV de relier plus de 26 villes de France et d'Europe : Paris-Reims en 45 minutes, Paris-Metz et Paris-Nancy en 1h30, Paris-Strasbourg en 2h20, Paris-Francfort en 3h45. La LGV Est a été déclarée d'utilité publique en 1994 et la mise en service de son premier tronçon, reliant Paris à Baudrecourt en Moselle, est prévue en 2007. 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. La LGV Est desservira la Région Champagne-Ardenne à Reims, où deux gares sont prévues : une gare nouvelle de connexion au réseau grande vitesse à Bezannes (gare Champagne-

Ardenne) et une desserte de la gare centrale de Reims. D'autres villes de la région seront également desservies par des rames TGV comme Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières et Vitry-le-François.

La nouvelle gare LGV Champagne-Ardenne, située à Bezannes, aura comme vocation la desserte Province-Province et Province-Ile-de-France sans changement de gare à Paris grâce à l'utilisation de la ligne grande vitesse d'interconnexion en Ile-de-France (gares de Massy, Chessy-Marne-la-Vallée et Roissy-Charles-de-Gaulle). Cette gare permettra de relier Reims et la Champagne-Ardenne aux régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Nord avec des possibilités de prolongation vers la Grande-Bretagne via le tunnel sous la Manche, vers la Belgique, l'Allemagne et la Suisse. 9 allers-retours en TGV sont programmés dans la déclaration d'utilité publique (DUP) entre la gare nouvelle Champagne-Ardenne et les gares TGV en Ile-de-France, sans arrêts, en 30 minutes pour Chessy-Marne-la-Vallée et Roissy-Charles-de-Gaulle et en 1 heure pour Massy. Cette liaison ferroviaire, inexistante actuellement, mettra le train en position de compétitivité par rapport à la voiture puisqu'elle permettra une réduction de moitié des temps de parcours actuels¹.

L'arrivée de la LGV va évidemment induire des modifications des relations à Paris des villes de la région Champagne-Ardenne. Si actuellement Epernay bénéficie d'une très bonne desserte compte tenu de sa position sur les lignes Paris-Strasbourg, Paris-Reims-Longwy, Paris-Metz et Paris-Saint-Dizier, de même que Châlons-en-Champagne ou Reims, il n'en est pas de même pour Saint-Dizier et dans une moindre mesure pour Vitry-le-François. L'accès à Paris est beaucoup plus difficile dans la mesure où, au départ de Saint-Dizier, on ne compte que 2 aller-retours directs par jour. Enfin, Sedan ne bénéficie d'aucune relation directe avec Paris. Les autres villes de la Région comptent en moyenne 10 à 14 allers-retours quotidiens avec Paris. Chaumont et Troyes bénéficient de leur position sur l'axe Paris-Bâle qui leur permet d'avoir un niveau de desserte élevé.

Au départ de Paris-Gare de l'Est, la DUP prévoit une desserte en rame TGV, des gares des villes suivantes : Reims, Charleville-Mézières, Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François. Ainsi, les TGV au départ de la gare centrale de Reims ne desserviront que la gare de l'Est à Paris. Les autres gares champardennaises accueilleront des rames grande vitesse mais ces dernières emprunteront le réseau normal électrifié pour rejoindre le réseau LGV. C'est le cas de Châlons-en-Champagne, de Vitry-le-François et de Charleville-Mézières. Cette dernière sera desservie en passant par Reims, tandis que Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François bénéficieront de rames TGV directes à destination ou en provenance de Paris-Gare de l'Est. Ainsi, si une partie de la Marne et des Ardennes sera reliée directement à la LGV, en revanche, aucune ville des départements de l'Aube et de la Haute-Marne ne le seront *a priori*.

Le projet de la LGV Est est cependant encore entaché de nombreuses incertitudes relatives, notamment, aux gares effectivement desservies. Certains élus locaux réclament un arrêt à Rethel, à Sedan dans les Ardennes ou encore à Saint-Dizier dans la Haute-Marne. L'incertitude est aussi importante en matière de tarifs pratiqués et de fréquence des trajets.

¹ Il faut environ 1 heure pour se rendre de Reims à Marne-la-Vallée en voiture, par autoroute, aujourd'hui.

Sur ce dernier point, si dans la DUP, 7 aller-retours Reims gare centrale-Paris, étaient prévus, il semblerait que l'on s'oriente aujourd'hui vers 8 (contre 12 actuellement). Pour Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François, les 2 aller-retours vers Paris évoqués dans la DUP semblent maintenus. Pour Charleville-Mézières, 2 aller-retours sont également prévus (contre 7 actuellement). Ce qui est certain, en revanche, c'est que la LGV diminue la durée du trajet entre certaines villes champardennaises et Paris. La durée pour relier Reims à Paris est divisée par deux, celle de Châlons-en-Champagne à Paris est réduite de 25 minutes (réduction de 31%), celle de Vitry-le-François à Paris de 15 minutes (réduction de 15%) et celle de Charleville-Mézières à Paris de 55 minutes (réduction de 38%).

2. Problématique : un objet d'études déclinable en quatre axes

Ainsi que le précisait l'annexe scientifique de la convention de recherche, l'analyse des impacts de la LGV en Champagne-Ardenne a été réalisée en privilégiant quatre grands thèmes :

- LGV et mobilité quotidienne (2.1.),
- LGV et mobilité résidentielle et marchés immobiliers et fonciers (2.2.),
- LGV et développement local d'activités économiques (2.3.),
- LGV et politiques d'accompagnement (2.4.).

2.1. LGV et mobilité

L'objectif de cet axe était d'identifier les conséquences, au niveau régional, de la LGV sur les comportements de déplacement et les pratiques de mobilité que cette nouvelle offre de transport permet. Les effets de la LGV transitent, en effet, prioritairement à travers les comportements de déplacement et les pratiques de mobilité.

Dans le cadre de cette première phase, nous avons essayé de dégager quelles avaient été les principales conséquences en matière de mobilité de la mise en place d'une LGV dans d'autres territoires en soulignant les effets en termes de volumes de déplacements et ceux en matière de modifications des profils des voyageurs.

2.2. LGV, mobilité résidentielle et marchés immobiliers et fonciers

L'objectif de cet axe était d'analyser les conséquences de la LGV sur le fonctionnement et l'évolution des marchés immobiliers et fonciers. Ces effets peuvent être appréhendés de deux façons :

- d'une part, par l'analyse des marchés immobiliers et fonciers rémois versus ces mêmes marchés en Ile-de-France pour essayer d'apprécier les avantages comparatifs que peut offrir l'agglomération rémoise dans ce domaine,
- d'autre part, par l'analyse de l'évolution des transactions immobilières et foncières résidentielles à partir de l'annonce de la finalisation du projet de la LGV.

Cet axe permet également d'analyser les politiques des collectivités locales notamment en matière de foncier et d'immobilier pour accueillir les entreprises.

Dans le cadre de cette première phase, une analyse des enseignements des expériences passées et une première collecte des données sur l'agglomération rémoise ont été effectuées.

2.3. LGV et développement local d'activités économiques

L'objectif de cet axe était d'identifier les impacts de la LGV sur les activités économiques dans différents espaces de la région. Si le fil directeur de ce troisième thème était celui de l'hétérogénéité des impacts de la LGV sur les différents territoires et activités économiques de la région, **dans le cadre de cette première phase, nous nous sommes limités, d'une part, à identifier quelles avaient été les principales activités économiques affectées (positivement et négativement) dans d'autres territoires qui ont été préalablement traversés par une LGV et, d'autre part, à dresser une photographie des activités de la région Champagne-Ardenne dans son ensemble et de l'agglomération rémoise en particulier, du point de vue de certaines de ces activités (tertiaire, tourisme).**

2.4. LGV et politiques locales d'accompagnement

Cet axe de l'étude devait permettre de faire ressortir quelques volets opérationnels des politiques publiques à mettre en œuvre. **Pour ce faire, les expériences passées ont été analysées et quelques entretiens avec des acteurs locaux ont été réalisés afin d'identifier les politiques déjà mises en œuvre.** En effet, si le territoire rémois, et à une échelle spatiale plus large, la Région Champagne-Ardenne souhaite accueillir la LGV comme une opportunité au service du développement local, les collectivités locales, dans les trois années à venir, doivent s'interroger sur la nécessité de la mise en place de politiques d'accompagnement de l'arrivée de la grande vitesse et sur les éventuelles synergies à favoriser dans le cadre de l'action publique. En effet, si ces territoires veulent accroître leur attractivité, leurs décideurs doivent générer des anticipations se traduisant par une attractivité plus grande, en donnant des signes forts aux acteurs privés, essentiellement par leur politique d'aménagement du territoire.

3. Les chercheurs et étudiants mobilisés dans l'étude

Cette première phase, qui s'est déroulée de février à août 2004, a mobilisé quatre enseignants chercheurs de l'Université de Reims : Sylvie BAZIN, Maître de conférences en sciences de gestion, URCA, Laboratoire AEP, Christophe BECKERICH, Maître de conférences en sciences économiques, URCA, Laboratoire OMI-EDJ, Marie DELA PLACE, Maître de conférences en sciences économiques, URCA, Laboratoires OMI-ESSAI et LAME et Sophie MASSON, Maître de conférences en sciences économiques, URCA, Laboratoire OMI-EDJ.

Des étudiants de différentes formations de l'Université de Reims ont aussi participé à cette recherche. C'est le cas de :

- neuf étudiants de la première promotion du DESS Evaluation et Prospective Economique et Sociale de l'UFR des Sciences Economiques et de Gestion qui ont réalisé un projet tutoré de trois mois sur ce thème dans le cadre de leur formation ;
- un étudiant du DESS IATEUR actuellement en stage à la CCI de Reims-Epernay sur le thème « LGV et tourisme d'affaires » avec lequel nous avons collaboré ;
- une étudiante de Maîtrise de Sciences Economiques qui a réalisé un mémoire sur le thème de l'impact de la LGV sur le tourisme dans l'agglomération rémoise ;
- trois étudiants de DEA et de Maîtrise d'Economie d'entreprises qui ont été rémunérés et qui ont réalisé des recherches plus spécifiquement sur Le Mans et sur les gares de Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Vendôme, villes dans lesquelles ils se sont déplacés afin de réaliser des entretiens et d'obtenir des documentations.

Ces collaborations avec des étudiants de l'Université de Reims, qui sont fructueuses pour les enseignants-chercheurs tout comme pour les étudiants eux-mêmes, se poursuivront au cours de l'année universitaire 2004-2005. Devraient notamment être réalisées une analyse de l'impact de la LGV sur l'attractivité de l'Université de Reims-Champagne-Ardenne et une analyse du marché de l'hôtellerie dans l'agglomération rémoise. Des sujets de mémoire sur ce thème seront aussi proposés aux étudiants de DEA, de DESS et de maîtrise.

II. Les enseignements des expériences passées

1. L'analyse des expériences passées

De l'analyse des expériences au Mans, à Vendôme, à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps on peut retenir les enseignements suivants.

Le Mans est l'exemple d'une réussite de valorisation de la mise en service d'une LGV par l'élaboration d'un projet par les collectivités territoriales qui tient compte des potentialités de l'économie locale. Ce projet consistait en la création du centre d'affaires Novaxis et des deux technopôles. Il a obtenu le soutien de l'ensemble des acteurs locaux. La volonté des acteurs était de renforcer les activités tertiaires tout en s'appuyant sur les secteurs d'activité déjà existants comme la construction automobile et l'agro-alimentaire.

Les collectivités locales ont utilisé pleinement les outils à leur disposition en matière d'urbanisme et de foncier pour pouvoir réaliser leurs ambitions. Le quartier Novaxis a été conçu comme un projet entier mais qui a été construit progressivement en fonction de l'évolution de la demande. Dès l'inauguration de la LGV, des locaux étaient disponibles permettant de créer un effet vitrine au Mans. Un atout du projet Novaxis est sa liaison grande vitesse avec la gare de Paris-Montparnasse et son accès facile à l'autoroute. Cette arrivée au cœur de Paris autorise à rejoindre très rapidement les principaux pôles d'emplois et de décisions parisiens.

L'arrivée du TGV a permis le développement du tourisme d'affaires. Elle a contribué à la fois à l'augmentation du nombre de manifestations au Palais des Congrès et à l'organisation d'événements plus stratégiques. En revanche, l'amélioration des temps de parcours a eu un effet négatif sur la durée des séjours touristiques, pénalisant ainsi le secteur hôtelier dans l'agglomération mancelle.

A Vendôme, les acteurs publics ont été confrontés aux limites des effets structurants du TGV : l'absence d'automaticité de ses effets. Des erreurs semblent avoir été commises notamment le choix de la mise en œuvre d'une ZAD plutôt qu'une ZAC pour la constitution des réserves foncières du projet de parc technologique situé à côté de la gare TGV. L'accessibilité de la gare et du parc technologique était considérée par les acteurs comme difficile. L'absence de potentialités dans l'économie locale (Vendôme est une ville de 18500 habitants) n'a pas permis son développement. Peu d'entreprises se sont risquées à s'installer dans le parc technologique même des entreprises locales. Cependant, l'absence de création et d'arrivée d'entreprises n'a pas empêché l'arrivée de nouveaux ménages qui profitent des aménités locales et de prix immobiliers modérés combinés à la liaison grande vitesse pour continuer à travailler en région parisienne ou pour garder un contact avec Paris. L'évolution à la hausse des prix immobiliers montre que Vendôme a acquis une certaine attractivité et une certaine notoriété. Vendôme est l'exemple de la pertinence de remettre en cause l'existence d'effets structurants.

A Tours, c'est l'inverse qui s'est passé, les opportunités offertes par le TGV ont été sous-estimées. L'absence de véritable volonté politique et de stratégies n'a pas permis de proposer de réelles réalisations dès l'arrivée des premières rames TGV. Le Centre des Congrès a été livré quelques années après. Le tourisme d'affaires et de loisir ont cependant bénéficié de la LGV. L'absence de volonté locale et les caractéristiques de l'économie tourangelle n'ont pas permis de profiter du dynamisme que d'autres villes ont pu créer autour de cette nouvelle infrastructure. Le contexte local s'avère déterminant.

Saint-Pierre-des-Corps, ville de la première couronne tourangelle, n'avait pas le potentiel économique et l'attractivité suffisants pour valoriser la mise en place de la nouvelle gare TGV. Par ailleurs, le manque de coordination entre les acteurs politiques de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps n'a pas permis à ces deux villes de mener des actions conjointes et des projets en commun.

2. Les premières réflexions

L'analyse systématique des expériences passées telles que celles du Mans, de Tours, de St Pierre des Corps et de Vendôme permet de proposer quelques réflexions qui nous serviront, dans la deuxième phase de l'étude, à élaborer des scénarios. Celles-ci peuvent se décliner autour de cinq grands thèmes. C'est le cas des effets possibles sur la structure socio-économique et les activités économiques (1), des impacts en matière de mobilité quotidienne et résidentielle (2) ou encore des considérations relatives au foncier et à l'immobilier (3). C'est le cas en outre de la question de l'articulation entre T.E.R. et LGV (4)

qui conditionne en partie la réponse à la question de savoir si la LGV en Champagne-Ardenne sera ou non un facteur de différenciation et de distorsion spatiale (5).

Réflexion 1. Une structure socio-économique champardennaise *a priori* peu propice à valoriser la LGV mais qui a tout à y gagner

L'analyse des expériences passées nous enseigne que ce sont notamment les cadres et professions intellectuelles supérieures qui utilisent le plus la LGV. Or, le portrait socio-économique de la région et, dans une moindre mesure de l'agglomération, met en évidence leur sous-représentation. La structure socio-économique de l'agglomération rémoise et plus généralement de la région n'est pas *a priori* la structure socio-économique la plus adaptée pour potentialiser les effets positifs de cette arrivée. Toutefois, il convient de noter que la structure socio-économique mancelle ne paraissait pas non plus particulièrement apte à valoriser l'arrivée de la LGV. Dès lors et compte tenu de la réussite de l'arrivée de la LGV au Mans, une structure défavorable au départ n'est pas une entrave rédhibitoire à la réalisation d'effets positifs lors de l'implantation d'une LGV.

De même, le faible dynamisme en termes de création d'entreprises en région champardennaise mais aussi dans l'agglomération rémoise² peut constituer un frein à la réactivité du tissu économique sollicité par une demande non satisfaite de ménages ou d'entreprises potentiellement délocalisés, notamment en matière de services. Toutefois, un faible dynamisme en matière de création d'entreprises à un instant t , peut très bien résulter d'une demande insuffisante. Si une demande solvable apparaissait, le dynamisme entrepreneurial pourrait être plus fort. L'important est donc de s'assurer que des capacités entrepreneuriales puissent être valorisées si besoin était. Les collectivités locales ont évidemment un rôle crucial à jouer dans ce domaine. L'extension de la pépinière Henri Farman à Reims et plus généralement le développement de structures d'accueil des créateurs (CREAReims³) sont des exemples de ce type de politiques.

En outre, si le tertiaire supérieur semble être une des activités bénéficiant le plus des effets liés à l'implantation d'une LGV, le principal effet du TGV a été de conforter des activités tertiaires préexistantes et, ce faisant, d'empêcher une dégradation économique des espaces concernés. Pour la région champardennaise mais aussi l'agglomération rémoise, l'insuffisance du tertiaire rend plus difficile la potentialisation des effets positifs de l'arrivée de la LGV. Toutefois, de ce point de vue, l'agglomération rémoise a évidemment plus à gagner qu'à perdre. Tout dépendra de sa capacité à être plus lisible de l'extérieur et aussi plus attractive, et ce tout autant par rapport à la qualité du cadre de vie offert aux employés de ces activités tertiaires qui viendraient se localiser à Reims (accueil des conjoints, qualité des infrastructures éducatives, hospitalières, etc.) que par rapport aux critères de localisation de ces activités en elles-mêmes.

² Cf. Delaplace M. et Kabouya H. « l'évaluation de la pépinière Henri Farman », 2002.

³ Structure d'accompagnement des projets de création ou de reprise d'entreprises (expertise, formation, financement et accueil dans des locaux) mise en place par la ville de Reims, la CCI de Reims-Epernay et la Chambre des métiers de la Marne.

En matière de tourisme, compte tenu 1) de la rupture de charge pour se rendre sur des lieux éloignés des villes desservies, 2) de la concurrence exercée par la route pour la clientèle parisienne (qui représente plus du tiers des touristes français en Champagne-Ardenne) et 3) du fait que, dans les expériences passées, l'arrivée du TGV a conforté la fréquentation des lieux touristiques renommés, seule l'agglomération rémoise paraît susceptible de valoriser l'arrivée de la LGV. En outre, la possibilité au départ de Paris d'accéder en moins d'une heure aux principaux lieux touristiques risque d'induire une réduction de la durée des séjours. La deuxième phase de l'étude visera à identifier les actions qui pourraient être développées afin de lutter contre cette réduction et de développer l'offre touristique. Si le tourisme d'affaires est une des cartes à jouer de l'agglomération rémoise, compte tenu de sa sensibilité à la conjoncture, il ne peut cependant pas être le seul.

Réflexion 2. Des effets en matière de mobilité conditionnés par la tarification TGV et les avantages comparatifs des localisations dans l'agglomération rémoise

En matière de mobilité quotidienne, les expériences passées ont montré que, d'une part, le TGV occasionnait en général une augmentation des déplacements en mode ferroviaire. D'autre part, on observait un effet sélectif de la LGV sur les types de déplacements et les profils des usagers. La LGV, en réduisant les temps de parcours, favorise la mobilité domicile-travail vers Paris et permet ainsi d'ouvrir le bassin d'emploi de l'Île-de-France aux actifs des villes desservies. Ce sont les catégories socio-professionnelles supérieures qui bénéficient le plus de cet effet TGV. Cette infrastructure de transport permet à ces actifs d'accéder à un nombre plus élevé d'opportunités d'emploi, notamment des emplois hautement qualifiés, et de prétendre à des salaires plus élevés. Ainsi, on peut espérer que la LGV Est ouvre de nouvelles possibilités d'emploi à certains cadres de la région rémoise et aux jeunes diplômés, réduisant ainsi le phénomène d'émigration significatif dans la région.

Ensuite, la LGV favorise également la mobilité professionnelle, en particulier pour les secteurs d'activité du tertiaire supérieur. La LGV offre aux cadres, ingénieurs, *etc.*, un outil de communication performant afin de se rendre à des réunions au siège social, à des réunions de présentation de résultats et de prospecter de nouveaux marchés. Ainsi, la LGV favorise la tenue de rencontres en « face à face » dont les activités du tertiaire supérieur requièrent. C'est pourquoi ces activités parviennent le plus à favoriser la LGV. Dans le cadre de la région rémoise, étant donnée la composition de la population active, il n'est pas certain que cet effet TGV joue complètement.

Mais, il est évident, que la tarification et les horaires fréquence mis en place sur la LGV à destination de Paris et de Marne-la-Vallée seront des éléments décisifs dans la mobilité quotidienne.

Les expériences passées montrent également que la diminution des temps de parcours à Paris peut induire des changements de lieu de résidence de ménages franciliens. En outre, celle-ci peut contribuer au développement du marché des résidences secondaires.

Mais l'arbitrage entre coût de transport et prix immobilier dépend évidemment de la compétitivité de l'offre immobilière et foncière rémoise et plus généralement de l'Ouest de la région Champagne-Ardenne par rapport à celle de l'Île-de-France (et notamment vers Marne-la-Vallée). Or, compte tenu d'une offre insuffisante, ce marché est aujourd'hui caractérisé par des prix élevés à la fois dans l'ancien comme dans le neuf, dans le collectif comme dans l'individuel. Toutefois, l'agglomération rémoise et plus généralement, le Pays rémois sont caractérisés par l'existence d'espaces urbanisables importants malgré la concurrence du vignoble. Des possibilités existent donc, mais plutôt à moyen terme. Si l'agglomération rémoise et avec elle le Pays rémois souhaitent en tirer partie, il est nécessaire que les collectivités locales concernées coordonnent leurs actions. Le développement économique induit par une LGV est en effet, tout autant un développement par l'attraction d'activités que par l'attraction de nouvelles populations ou le maintien de populations, qui jusqu'alors étaient contraintes, lors de l'entrée dans la vie active, de quitter la région.

De même, que pour les activités du tertiaire supérieur, l'attractivité de l'agglomération rémoise et du Pays rémois dépendra aussi de ce qu'ils peuvent offrir en matière de cadre de vie, d'offre culturelle, de loisirs, de services aux familles, etc.).

Réflexion 3. Le foncier et l'immobilier d'entreprises : des enjeux cruciaux

L'analyse des expériences passées nous conduit à relever plusieurs points.

- 1) Les prévisions de commercialisation de locaux d'entreprises et de bureaux s'avèrent particulièrement peu fiables et sont fortement dépendantes de la conjoncture.
- 2) En matière d'immobilier de bureaux, l'exemple de Novaxis au Mans montre l'intérêt de définir dès le départ un projet global qui sera ensuite réalisé par tranche en fonction de la demande.
- 3) Dans ce domaine, comme dans d'autres, les effets d'une LGV ne peuvent être appréhendés qu'à long terme.
- 4) La proximité des projets immobiliers avec la gare est primordiale ; la demande est maximum à moins de 500 mètres et décroît fortement au-delà de 1000 mètres. En outre, la proximité n'est pas seulement une proximité en termes de distance mais aussi en termes de temps d'accès. La qualité de l'accès au centre d'affaire (signalétique, problème des escaliers, etc.) est aussi importante. En effet, rien ne sert de gagner du temps grâce à la LGV, si l'on en perd dans le dernier kilomètre.
- 5) L'effet vitrine au moment de la mise en place de l'infrastructure est extrêmement important. Dès lors, les aménagements doivent être réalisés lors de l'arrivée du TGV.
- 6) Compte tenu de l'obsolescence rapide des locaux, les locaux produits et offerts doivent être modulables et adaptables aux modifications de la demande des entreprises et, au niveau de l'offre parisienne en matière de qualité, afin de se distinguer de l'offre proposée en banlieue parisienne.
- 7) Dans ce domaine, comme dans d'autres, il est important que les collectivités locales interviennent suffisamment tôt afin de constituer des réserves foncières et de

conserver une certaine capacité de pilotage, qui leur permettra d'orienter la localisation et la nature de l'offre de locaux d'entreprises et de bureaux.

Réflexion 4. L'articulation TGV-TER : un enjeu décisif pour préserver la cohésion du territoire

Les expériences passées montrent que la qualité de l'articulation TGV-TER est fondamentale quant à la diffusion régionale des effets TGV. Toutefois, la vocation première du TER est de favoriser la mobilité intrarégionale. Il est donc important que la création des correspondances avec des rames TGV ne rende pas l'offre TER inadaptée à la demande (modification des horaires par exemple) pour les voyageurs empruntant le TER pour effectuer leurs migrations quotidiennes domicile-travail, ce qui conduirait à une dégradation de la mobilité intra-régionale. Il est donc nécessaire que cette articulation évite les écueils du tout rabattement. Cette réorganisation des dessertes TER qui est évidemment étudiée par le Conseil Régional Champagne-Ardenne, doit dépasser cependant le cadre de la seule région Champagne-Ardenne notamment afin de maintenir la ligne de la Vallée de la Marne et qui concerne les villes de Saint-Dizier, Vitry, Epernay, Dormans et Château-thierry dans le sud de l'Aisne⁴, qui ne sera plus desservie par des grandes lignes. 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.

Réflexion 5. La LGV en Champagne-Ardenne : facteur de différenciation et de distorsion spatiale ?

Le tracé et les fréquences prévues pour la LGV Est font apparaître une double inégalité dans la desserte de la région Champagne-Ardenne : toutes les villes ne sont pas desservies et certaines le sont plus que d'autres. Cela ne risque-t-il pas de renforcer l'écartèlement géographique de même que les inégalités économiques existantes dans la région Champagne-Ardenne ?

Ainsi, ce sont Reims et son agglomération, ainsi que le département de la Marne, qui seront essentiellement desservis par la LGV en 2007. En d'autres termes, c'est la ville faisant déjà office de capitale régionale ainsi que le département qui apparaît aujourd'hui comme plus riche que les autres, qui risquent de bénéficier principalement de cette arrivée. 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. Le risque de voir s'accroître les difficultés de ces départements est important.

Toutefois, outre l'aggravation de la situation économique des départements non desservis, au sein du département de la Marne, la LGV pourrait aussi nuire à l'agglomération rémoise. En effet, en desservant Châlons-en-Champagne et Vitry-le-

⁴ Faute de quoi la Marne risque également de se couper de son pôle d'attractivité sur le sud de l'Aisne sur le plan économique mais aussi universitaire.

François de façon indépendante de Reims, la LGV les en éloigne, de façon relative, dès lors que la modification de la distance-temps permet des connexions plus rapides avec Paris qu'avec Reims. Or, cette modification des distances peut peser sur les comportements de mobilité et les activités économiques au sens large.

Conclusion. L'importance d'une réelle appropriation régionale de la LGV

L'analyse des expériences passées nous montre que les effets qui se produiront réellement dépendront en partie du type de politiques publiques mises en place. Dans cette perspective, le jeu d'acteurs et la recherche de consensus, pas seulement de façon locale mais aussi plus largement à l'échelle régionale, joueront un rôle dans la diffusion équilibrée des impacts économiques. Les divisions et les attermolements entre collectivités locales et acteurs économiques ne peuvent qu'obérer le processus de définition de la stratégie à mettre en œuvre et retarder la réalisation des projets. Sans une mutualisation des moyens et des forces, la mise en place de la LGV risque de n'apporter que des déséquilibres au sein des espaces desservis. Or, aujourd'hui, si la Lorraine et l'Alsace voient un intérêt économique évident à la LGV, la région Champagne-Ardenne reste partagée sur cette question : deux départements seront desservis, deux ne le sont pas. De même du point de vue des villes ou agglomérations, rares sont celles qui sont directement concernées. Ainsi, s'il n'y a pas d'opposition forte au projet, il n'y a pas non plus de conviction forte de l'opportunité de la grande vitesse pour notre région. Même si certains acteurs locaux semblent avoir déjà anticipé l'événement, ils doivent encore renforcer et élargir les lieux de réflexion afin d'accélérer les stratégies d'action face à l'événement qui doit se produire dans moins de trois ans.