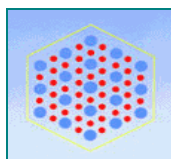


Association de Science Régionale De Langue Française



XLème Colloque de l'ASRDLF

Convergence et disparités régionales au sein de l'espace européen

Les politiques régionales à l'épreuve des faits

Bruxelles – 1, 2 et 3 Septembre 2004

LA LGV-EST EUROPEENNE EN CHAMPAGNE-ARDENNE : QUELS EFFETS SUR LA COHESION TERRITORIALE CHAMPARDENNAISE ?

Sylvie BAZIN
Maître de Conférences
Laboratoire A.E.P
Reims

sylvie.bazin@univ-reims.fr

Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE,
Sophie MASSON
Maîtres de Conférences
Organisations Marchandes et Institutions (OMI)
Reims

christophe.beckerich@univ-reims.fr,
marie.delaplace@univ-reims.fr,
sophie.masson@univ-reims.fr

Résumé :

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

Mots-clés : Ligne à Grande Vitesse, Infrastructures de transport, Région Champagne-Ardenne, gouvernance locale

Classification : C3, C5.

LA LGV-EST EUROPEENNE EN CHAMPAGNE-ARDENNE : QUELS EFFETS SUR LA COHESION TERRITORIALE CHAMPARDENNAISE ?

INTRODUCTION

La Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne (LGV-Est) reliant Paris à Strasbourg 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 (cf. carte n°1 du tracé en annexe). Cette nouvelle LGV aura pour fonction de relier, d'une part, Paris aux grandes villes de l'Est de la France, d'autre part, l'Est au Nord, à l'Ouest et au Sud-Ouest de la France et enfin de créer un nouveau maillon du réseau ferroviaire grande vitesse européen.

Cette ligne devrait modifier la durée du trajet entre certaines villes de la région Champagne-Ardenne et Paris et plus généralement la région Ile-de-France. En outre, les liaisons entre la Champagne-Ardenne et certaines villes de Province, reliées au réseau LGV, seront également affectées par le biais de l'interconnexion. Si les modifications de la distance-temps générées par l'arrivée d'un TGV sont susceptibles d'avoir de nombreux impacts sur le territoire traversé¹, l'objectif de cette communication est uniquement d'évaluer les effets potentiels de la LGV-Est sur la cohésion territoriale de la région Champagne-Ardenne². La LGV-Est peut-elle contribuer à développer un processus de métropolisation dans la région à travers l'agglomération de Reims, principale ville de la région desservie directement par la LGV ? Peut-elle contribuer à renforcer la cohésion territoriale de la région champardennaise, aujourd'hui faible, ou au contraire, accentuer son éclatement territorial actuel ? En effet, en rapprochant Reims de l'agglomération parisienne, la LGV risque de favoriser l'éloignement relatif de Reims vis-à-vis des autres villes de la région. C'est le cas notamment des villes de la Haute-Marne déjà tournées à l'Est vers la Lorraine et au Sud vers la Bourgogne. Les analyses prospectives envisageables en termes de cohésion régionale vont ainsi des hypothèses les plus pessimistes (éclatement de la région) aux plus optimistes (émergence d'une métropole régionale diffusant ses effets sur la région). Mais le scénario qui se réalisera est encore très ouvert dans la mesure où il dépend des politiques menées par les acteurs locaux et de leur coordination.

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

I. LA LGV EST-EUROPEENNE EN REGION CHAMPAGNE-ARDENNE

Le projet LGV (1.) présente un certain nombre de spécificités en région Champagne-Ardenne (2.).

1. Les spécificités de l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne

Premièrement, il convient de souligner que la relative proximité actuelle de Reims à l'Ile-de-France (1h30 en train ou en voiture particulière) ne sera pas profondément modifiée.

¹ Cf. Bazin, Beckerich, Delaplace, Masson, 2004.

² Cette communication s'appuie sur un contrat de recherche commandité par le Conseil Régional de Champagne-Ardenne. Les propos n'engagent néanmoins que ses auteurs.

En effet, si le gain de temps est de 45 minutes (soit une réduction de moitié) de la gare centre de Reims à la gare centre de Paris, il diminuera progressivement au fur et à mesure que la destination s'éloigne de la gare-centre. Ainsi, pour les déplacements de loisirs, par exemple, on peut estimer que le confort de la voiture particulière est plus favorable pour un déplacement court et évitera une rupture de charge³. Parallèlement, l'évolution des tarifs risque d'être dans un rapport inversement proportionnel au gain de temps. Cette analyse est évidemment spécifique à Reims ou à des territoires situés à équidistance de Paris. En revanche, elle ne s'applique pas pour des territoires (tels que Strasbourg et la région Alsace) pour lesquels les gains de la LGV seront beaucoup plus considérables.

Deuxièmement, la ligne LGV-Est sera la première ligne mise en place depuis la régionalisation des transports express régionaux (T.E.R.). Cette nouvelle compétence confiée aux régions conduit les acteurs à organiser les dessertes régionales en fonction de la demande existante et des impératifs d'aménagement du territoire régional. Cela permet de soustraire les TER des contraintes budgétaires et des logiques de la SNCF. Dans la perspective de développement économique régional équilibré, l'articulation TGV et TER apparaît cruciale.

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

Tableau n° 1. Répartition des contributions des collectivités territoriales de la Champagne-Ardenne

Source financements	Montants en Millions d' €	En %
Région Champagne-Ardenne	42,08	34 %
Ville de Reims	45,73	37 %
District de Reims	3,96	3 %
Conseil Général des Ardennes	7,62	6 %
Conseil Général de la Marne	24,85	20 %
Total	124,25	100 %

Source : RFF

³ Sur ce type de trajet, la concurrence se fait ainsi uniquement avec la route, ce qui peut jouer sur la tarification. En effet, le prix du TGV au kilomètre est beaucoup plus élevé sur des distances courtes que sur des distances longues pour lesquelles il entre en concurrence avec l'avion. Le prix au km du TGV est de 0,63 Euros le km sur la ligne Paris Marseille, alors qu'il est de 2,18 sur Paris Le Mans (Express du 27.11.2003).

2. Le projet LGV Est-européenne

La LGV-Est desservira quatre villes de la Région Champagne-Ardenne :

- 1) **Bezannes**, à proximité de **Reims**, où sera construite la nouvelle gare TGV (nommée gare Champagne-Ardenne). Cette nouvelle gare aura comme vocation de connecter la région Champagne-Ardenne aux gares TGV de l’Ile-de-France (Massy, Marne-la-Vallée et Aéroport CDG) et de permettre ainsi la connexion directe aux réseau LGV Nord, Ouest et Sud-Ouest (et permettre les liaisons Province-Province).
- 2) La LGV-Est sera raccordée aux lignes existantes pour permettre au TGV d’arriver dans les gares centres d’autres villes :
 - A Vaires, à la ligne vers Paris,
 - Au Sud de Reims, sur la ligne Epernay-Reims pour desservir **Reims** et **Charleville-Mézières**,
 - Dans la zone de St-Hilaire au Temple sur la ligne Reims-Chalons-en-Champagne pour desservir **Chalons en Champagne**, **Vitry-le-François**.

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 sera.

Le projet LGV Est-européenne est cependant encore entaché de nombreuses incertitudes. C’est le cas des gares effectivement desservies. Certains élus locaux réclament un arrêt à Rethel et à Sedan dans les Ardennes ou encore à St Dizier dans la Haute-Marne. L’incertitude est aussi importante en matière de tarifs pratiqués et de fréquence des trajets. Sur ce dernier point, si dans la déclaration d’utilité publique (DUP), 7 aller-retours Reims gare centrale-Paris, étaient prévus, il semblerait que l’on s’oriente aujourd’hui vers 8 (contre 12 actuellement). En outre, 9 aller-retours sont prévus au départ de la nouvelle gare Champagne-Ardenne à destination des gares de Marne-la-Vallée et Aéroport CDG (en 30 minutes) et de la gare de Massy (en 1 heure). Pour Châlons, Vitry-le-François, les deux 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 (cf. tableau n° 2).

Tableau n° 2. Les modifications de durée des trajets entre Paris et les villes de la région Champagne-Ardenne

	Population	Voyage en train direct / jour					Voyage en voiture
		Unité urbaine	Distance en km	Durée actuelle	Durée TGV prévue	Fréquence actuelle nombre AR	Fréquence TGV prévue
Charleville-Mézières	65 727	260	2h25	1h30	7	2	2h25
Reims	215 556	172	1h35	0h45	12	8	1h28
Epernay	33 223	141	1h15	*	19	0	1h40
Chalons-en-Champagne	60 008	171	1h20	0h55	13	2	1h54
Vitry-le-François	19 560	204	1h40	1h25	7	2	2h15
Saint-Dizier	38 086	233	2h16	*	2	0	2h36
Chaumont	27 017	262	2h13	*	10	0	2h38
Troyes	128 945	166	1h21	*	14	0	1h52

(*) Pas de desserte TGV.

Ainsi, 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 45%), celles de Vitry-le-François à Paris de 15 minutes (réduction de 18%) et celle de Charleville-Mézières à Paris de 55 minutes (réduction de 47%). De même, Reims, au départ de la gare Champagne-Ardenne (Bezannes) ne sera plus qu'à une demi-heure de Marne-La-Vallée. Cette liaison ferroviaire est inexistante actuellement et mettra le train en position compétitive par rapport à la voiture puisqu'elle permettra une réduction de moitié des temps de parcours actuels⁴.

Le tracé et les fréquences prévues pour la LGV-Est font donc 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 ?

II. LES SPECIFICITES DU TERRITOIRE CHAMPARDENNAIS

La région Champagne-Ardenne s'étend sur 350 km du sud au nord, pour 150 km d'est en ouest. Elle est composée de quatre départements présentant des disparités géographiques importantes (cf. carte n° 2 en annexe), la Haute-Marne et l'Aube au sud, la Marne au centre et les Ardennes au Nord. Cette région est marquée par des disparités en termes de population (1.), une armature urbaine morcelée et un l'absence de métropole régionale (2.) et, enfin, des inégalités économiques (3.).

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

Estimée à 1 338 500 habitants en 2002 répartis dans quatre départements⁵, les Ardennes (288 600 habitants), l'Aube (293 600 habitants), la Marne (564 800 habitants) et la Haute-Marne (191 300 habitants), la population de Champagne Ardenne a diminué de 0,4% de 1990 à 1999 et d'un peu moins de 0,3% de 1999 à 2002. Les projections faites par l'INSEE pour 2030 confirme la poursuite de cette tendance⁶. Toutefois, l'évolution est variable selon les départements. En effet, la Haute-Marne et les Ardennes ont vu leur population diminuer depuis 1975 ; la Marne a vu sa population diminuer légèrement depuis 1990, tandis que la population auboise continue d'augmenter. Là aussi, les projections faites par l'INSEE pour 2030 confirment la poursuite de cette tendance en l'accentuant excepté pour la Marne. La Haute-Marne et dans une moindre mesure les Ardennes verraient leurs populations diminuer respectivement de 19,9% et 12,8%. Seule la Marne verrait sa population croître⁷. **La Champagne-Ardenne se peuple ainsi sur le Sud-ouest et se désertifie à l'est et au Nord-est.** Cette situation est due à une forte détérioration du solde migratoire puisque ce dernier est négatif pour les quatre départements, depuis 1982 pour l'Aube et la Marne et depuis 1968 pour les Ardennes et la Haute-Marne. Le taux d'attractivité de la région mesuré par le taux de variation annuel de la population dû au solde migratoire est un des plus mauvais de France, juste avant le Nord-Pas-de-Calais et la Lorraine. Qui plus est, le solde migratoire par âge est très fortement négatif pour les jeunes de 20 à 29 ans⁸. La Champagne Ardenne apparaît ainsi

⁴ Il faut environ 1 heure pour se rendre de Reims à Marne-la-Vallée en voiture, par autoroute, aujourd'hui.

⁵ Il s'agit donc d'une région peu dense.

⁶ -7,8% dans le scénario central fondé sur la reconduction des tendances passées depuis 1982 et -5,8% dans le scénario b. Dans ce dernier, les quotients migratoires sont calculés sur la base de l'évolution de la période 1990-1999 et non de celle de 1982-1999.

⁷ Dans le scénario b.

⁸ L'éloignement des centres régionaux de formation notamment pour les jeunes de la Haute-Marne et des Ardennes les conduit à poursuivre leurs études supérieures dans des régions voisines et parfois à s'y installer.

structurellement comme une région d'émigration. Le solde migratoire est quasiment déficitaire dans l'ensemble des unités urbaines régionales, notamment en Haute-Marne et dans les Ardennes. La majorité des principales villes de la région perdent ainsi des habitants depuis 1975 (Charleville-Mézières, Sedan, Romilly-sur-Seine, Châlons-en-Champagne, Epernay, Vitry-le-François, Saint-Dizier) ou depuis 1982 (Chaumont, Reims). Sur la période la plus récente, seules Givet et Reims ont vu leur population s'accroître. Ce solde migratoire déficitaire souligne l'absence d'attractivité des unités urbaines de la région Champagne-Ardenne. Il révèle, outre l'absence d'attractivité, le départ des jeunes, notamment des étudiants et des diplômés, donc de la « matière grise » vers d'autres Régions (Ile-de-France, Lorraine avec Metz et Nancy, Bourgogne avec Dijon) qui offrent des conditions salariales et des débouchés professionnels plus vastes. A moyen et long terme, le manque de main d'œuvre qualifiée peut se révéler pénalisant car les emplois métropolitains demandent des qualifications élevées.

Outre une diminution globale de sa population, la région Champagne-Ardenne est aussi caractérisée par un taux de croissance annuel moyen de sa population active toujours inférieur à celui de la France. Mais l'analyse par département révèle une tendance encore plus alarmante. En effet, depuis 1982, la population active diminue dans l'Aube, les Ardennes et la Haute-Marne. Et de plus, l'analyse de la structure de la population active par catégorie socio-professionnelle, révèle que la région est depuis longtemps caractérisée par la prédominance des emplois relativement peu qualifiés⁹. C'est également la 20^{ème} région sur 22 en termes de pourcentage de chefs d'entreprises et de cadres (Cf. Tableau n°5). Elle fait aussi partie des régions ayant le moins de chercheurs privés ou publics¹⁰.

Elle est enfin caractérisée par un taux de chômage au sens du BIT (10% dernier trimestre 2003) légèrement supérieur à la moyenne nationale (9%). Là encore les écarts entre départements sont importants : alors qu'au dernier trimestre 2003, la Marne a un taux de chômage de 8,5%, ce taux grimpe à 9,3% dans la Haute-Marne, à 10,3% dans l'Aube et à 13,2% dans les Ardennes¹¹.

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

La population vivant dans une commune urbaine (plus de 2000 habitants) est beaucoup plus faible qu'en France (62,8% en 2001 contre 75,5% pour la France¹²). La Champagne-Ardenne est ainsi caractérisée par une population vivant de façon importante en zone rurale et ce de façon plus marquée en Haute-Marne (49% en 1990¹³). Comparées aux régions françaises et européennes, la population des agglomérations régionales est peu élevée. L'armature urbaine de la région est lâche et, de plus, la Marne concentre quatre des principales agglomérations de la région (cf. tableau n° 4 en annexe), Reims (215 556 hab.), la 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.).

⁹ En 1999, la Champagne-Ardenne détient, après la Franche-Comté, le plus fort pourcentage d'ouvriers non qualifiés. Seules les catégories des agriculteurs et les ouvriers sont mieux représentées qu'en France (cf. tableau N° 3 en annexe).

¹⁰ En 1999, elle est l'avant dernière région française après le Limousin en nombre de chercheurs. Alors qu'elle représente un peu moins de 2,3 % de la population nationale en 1999, elle ne représente que 0,7% des chercheurs.

¹¹ Qui plus est, lorsque l'on se penche sur la structure des demandes d'emploi par qualification, on constate que la région est caractérisée par l'importance des demandeurs d'emploi peu qualifiés et des ouvriers.

¹² Source « l'état des régions françaises 2002 ».

¹³ TEC 1998.

Par ailleurs, il n'y a pas réellement de métropole régionale en Champagne-Ardenne¹⁴. En effet, les agglomérations n'ont pas le rayonnement suffisant pour attirer les fonctions stratégiques métropolitaines supérieures et le solde migratoire est généralement négatif. Ainsi, malgré la réalité de sa position de carrefour et de l'influence de son pôle commercial, hospitalier et universitaire, Reims ne peut s'affirmer comme « capitale » que pour le nord de la Marne et des Ardennes débordant cependant sur une grande partie du département de l'Aisne (Picardie). Dans le département de la Marne, l'influence de Reims (sous-préfecture de la Marne) se heurte à celle de Châlons-en-Champagne, préfecture de la Marne et de région. L'influence de Reims se heurte aussi à celle d'Épernay, capitale du Champagne, et bien évidemment, hors région, à celle de Paris. Néanmoins, une étude de la DATAR (2003, p. 28), considère que Reims a un rayonnement équivalent à son poids démographique. Dans les autres départements, une ville moyenne (Troyes pour l'Aube et Charleville pour les Ardennes) ou deux petites (Chaumont et Saint-Dizier pour la Haute-Marne) dominent sans toutefois concentrer l'ensemble des fonctions urbaines.

De plus, en raison des influences qu'elle subit des régions voisines, la région Champagne-Ardenne est éclatée. L'ouest de la Marne et de l'Aube sont attirés par Paris, l'est de la Haute Marne (Saint-Dizier) et de la Marne par la Lorraine, le sud de la Haute Marne (Langres et Chaumont) et de l'Aube par la Bourgogne et sa capitale, Dijon, et le nord des Ardennes sont tournés vers la Belgique et le Nord-Pas-de-Calais. Si tous ces départements furent champenois, certains en partie, leur regroupement au sein de la région Champagne Ardenne¹⁵ surprend, d'autant plus qu'il n'existe pas d'histoire de la Champagne-Ardenne dans ses limites actuelles, ni d'ailleurs (et c'est sans doute lié) de sentiment réel d'appartenance à la région Champagne-Ardenne¹⁶. Seul le triangle Reims-Châlons-Epernay semble constituer une entité géographique cohérente.

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

Si la région Champagne-Ardenne est toujours une région relativement riche (en termes de PIB/habitant, elle est en 5^{ème} position des régions françaises en 2002), il existe des écarts économiques importants au niveau géographique. La Haute-Marne et les Ardennes apparaissent comme beaucoup plus pauvres que l'Aube et la Marne. Ainsi, si le revenu moyen net imposable en Champagne-Ardenne représente 91,6% de celui observé en France métropolitaine, dans la Marne, il est de 99,6%, pour seulement 90 % dans les Ardennes et 87,3 % dans la Haute-Marne.

En termes de valeur ajoutée brute par secteur d'activités en 2002, la Champagne-Ardenne est fortement spécialisée dans l'agriculture¹⁷, dans les industries agricoles et alimentaires et dans les industries des biens intermédiaires (cf. tableau n° 6 en annexe). Dans l'agriculture, les céréales et les oléagineux dominent essentiellement dans la Marne et l'Aube tandis que la production animale est concentrée dans la Haute-Marne et les Ardennes. Outre l'agriculture, elle est évidemment caractérisée par le vignoble champenois, qui s'étend sur

¹⁴ Une métropole est une très grande ville, qui s'exprime par la taille de sa population et celle de l'agglomération qu'elle anime, par son poids économique, politique, social et culturel ainsi que par son pouvoir d'attraction et de diffusion (DATAR, 2003). La métropole rassemble des fonctions diversifiées, notamment des fonctions tertiaires supérieures. Elle rayonne sur un environnement régional, national et international, et fonctionne en réseau avec les autres grandes villes et les villes moyennes qui l'entourent.

¹⁵ Réalisé sous la révolution.

¹⁶ On est ardennais, rémois, ... mais rarement champenois.

¹⁷ En % de la V.A. brute totale, la V.A. brute agricole y est de 10,2% en 2002 contre 2,6% pour la France.

28 211 hectares en Champagne-Ardenne repartis pour l'essentiel sur la Marne (22 390 hectares) et l'Aube (5 800 hectares). Celui-ci génère le plus fort revenu d'agriculteur d'Europe¹⁸. L'industrie champardennaise est caractérisée par une faible diversité au niveau régional comme au niveau départemental. Les industries des biens intermédiaires avec notamment la métallurgie et la transformation des métaux dominant dans les Ardennes et la Haute-Marne¹⁹, les industries agro-alimentaires dans la Marne²⁰ et les industries des biens de consommation dans l'Aube²¹.

L'analyse de la répartition de la valeur ajoutée par secteur en pourcentage de la valeur ajoutée totale en 2002 montre que le secteur tertiaire est globalement moins bien représenté en région qu'en France métropolitaine ou même en Province (cf. tableau n° 6 en annexe). En 2001, l'emploi total du secteur tertiaire ne représentait que 52,8% des effectifs, 12,9% pour le commerce contre respectivement 59,2% et 13,5% pour la France. Par département, les écarts sont encore plus forts. Les Ardennes et dans une moindre mesure la Haute-Marne dispose de peu d'emploi dans le commerce, l'Aube, les Ardennes et dans une moindre mesure la Haute-Marne dans les services (cf. tableau n° 7 en annexe). Par département, l'analyse des sous-secteurs en 1998 (cf. tableau n° 8 en annexe) révèle, par ailleurs, que les services administrés sont surreprésentés dans les Ardennes et dans la Haute-Marne, deux départements caractérisés à l'inverse par des services marchands très peu représentés. Au sein des services marchands, les services aux entreprises sont peu représentés en général dans la région et notamment dans la Haute-Marne ; les services aux particuliers étant en revanche peu développés dans les Ardennes.

Enfin, le taux de création d'entreprises en région Champagne-Ardenne est inférieur à celui de la France dans les services mais aussi plus généralement dans tous les secteurs d'activité. A l'échelle départementale, la situation est encore plus mauvaise dans les Ardennes, la Haute-Marne et dans une moindre mesure dans la Marne (cf. tableau n° 9 en annexe).

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

III. LGV ET COHESION TERRITORIALE EN CHAMPAGNE-ARDENNE : L'INDISPENSABLE COORDINATION DES ACTIONS DES ACTEURS LOCAUX

Après avoir rappelé la définition de la cohésion territoriale, nous mettrons en évidence les effets possibles d'une LGV sur les territoires qu'elle dessert (ou qu'elle exclue) (1.), nous présenterons les hypothèses les plus vraisemblables quant à l'impact de l'arrivée de la LGV

¹⁸ En 2000, le résultat courant avant impôt par UTA (Unité de travail annuel), *i.e.* quantité de travail agricole fournie par une personne occupée à plein temps pendant une année était de près de 70 000 euros.

¹⁹ Respectivement 62,3% et 60,1% de l'emploi industriel salarié contre 36,3% en France.

²⁰ 23,4 % de l'emploi salarié industriel pour seulement 14% en France.

²¹ 23,5% de l'emploi salarié industriel contre 17,9% pour la France.

sur la cohésion territoriale de la région Champagne-Ardenne (2.). Puis nous montrerons que cet impact dépend du jeu actuel et futur des acteurs locaux (3.).

1. Cohésion territoriale et Ligne Grande Vitesse

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

La LGV-Est européenne s'inscrit dans une volonté d'aménagement du territoire à l'échelle européenne puisqu'elle vise à relier les grandes métropoles européennes. L'intégration européenne passe par un renforcement des points forts du territoire et la LGV favorise cette polarisation. Cependant, la LGV est un instrument d'aménagement du territoire qui ne traduit pas nécessairement une conception égalitaire de l'espace, puisqu'elle conduit à une structuration de ce dernier en un nombre réduit de nœuds. La mise en place d'un réseau européen à larges mailles, ne desservant qu'un nombre restreint de pôles n'est ainsi pas forcément compatible avec les objectifs d'une politique d'aménagement régional.

La LGV peut être considérée comme un vecteur d'accélération des évolutions économiques des agglomérations qu'elle dessert, aussi bien positivement que négativement. Les effets positifs sont essentiellement des effets liés à l'amélioration de l'accessibilité et à la modification de l'image des territoires desservis. Elle peut aussi introduire des effets déséquilibrants ou pervers sur les espaces régionaux qu'elle traverse (Burmeister, Meunier, Rallet et Rychen (2003, p. 112). En effet, la 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 favorise les pôles urbains au détriment de l'espace rural qu'elle traverse « en aveugle ». Avec l'augmentation des vitesses, les espaces intermédiaires non desservis s'effacent au profit des villes qui renforcent ainsi leur polarisation (Mannone, 1995). La LGV introduit une première distinction entre espaces urbains desservis et espaces ruraux non desservis. Cette dualité s'accompagne d'une nouvelle différenciation au sein de l'armature urbaine. La LGV est un mode de transport destiné à relier avec des fréquences élevées et sans arrêts intermédiaires les grandes agglomérations. Différents niveaux de desserte apparaissent ainsi. Les métropoles régionales, bénéficient de fréquences élevées dans leurs relations à la capitale, et pour certaines, comme Lille et Lyon, de relations interrégionales directes. Les villes moyennes disposent de liaisons directes faiblement cadencées avec Paris, et les plus petites villes, ne le sont que par un nombre limité d'arrêts intermédiaires. Enfin, parmi les villes non desservies, il faut distinguer celles qui le sont en réalité indirectement, par rabattements ferroviaires ou routiers, et celles qui ne le sont pas du tout (Mannone, 1995). Pour Klein (1992) « *la fréquence des dessertes – très variable selon les lignes – constitue un facteur de différenciation aussi important que le fait d'avoir ou de ne pas avoir de desserte par TGV* ».

Ainsi, les pôles que la LGV renforce sont susceptibles d'entraîner à leur suite un espace régional plus vaste, à condition de développer des systèmes de rabattement régionaux

performants vers la métropole. Un système de transport régional de qualité, permettant un bon niveau de rabattement sur la métropole régionale est certainement préférable à un saupoudrage des arrêts de la LGV. Par ailleurs, afin de favoriser la cohésion territoriale régionale, la seule logique de rabattement au réseau à grande vitesse n'est pas suffisante. L'amélioration de l'accessibilité interne de la région doit également être encouragée. Ainsi la grande vitesse n'est pas toujours valorisable par les territoires et notamment par les territoires intermédiaires (zones rurales notamment).

Les effets pour les espaces régionaux peuvent se traduire en termes de renforcement du poids économique de la métropole, et donc des inégalités de développement, en termes de délocalisation d'activités des espaces non desservis vers les espaces desservis, ce qui entraîne des conséquences en termes d'emplois et de désertification des espaces. Mais ces effets seront aussi fortement dépendants des caractéristiques propres au territoire. Ces caractéristiques, qu'elles soient économiques, démographiques, sociales, culturelles, ou encore relatives à l'offre existante de services publics (hôpitaux, université) participeront aussi aux effets différenciés selon les territoires desservis. Les atouts touristiques et leur répartition sur le territoire jouent également un rôle important. La cohérence du territoire et les échanges qui s'y produisent ainsi que les liens historiques que les acteurs entretiennent sont également à prendre en compte pour spécifier les impacts potentiels.

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

Les hypothèses quant à l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne sont extrêmement diverses, allant des plus positives aux plus négatives. 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 les allers et retours quotidiens. Dans le cadre de cette hypothèse, la LGV ne ferait qu'alourdir les handicaps du territoire. A l'autre extrême, cette nouvelle infrastructure de transport pourrait être une opportunité permettant d'optimiser un potentiel mal valorisé et amenant Reims et sa région à un repositionnement stratégique leur permettant de profiter pleinement de la nouvelle proximité à l'Ile-de-France. Elle pourrait permettre à Reims d'engager un processus de métropolisation²². Si ces hypothèses semblent très caricaturales, il convient néanmoins de relever plusieurs points.

Premièrement, la diminution de moitié des temps de parcours en transport ferroviaire entre Reims et Paris-Gare de l'Est et la mise en relation de l'est du Bassin Parisien (Marne-la-Vallée) au bassin de vie de Reims sont susceptibles de conduire à des changements de lieu de résidence de ménages franciliens. L'arbitrage entre coût de transport et prix immobilier évoqué dans la littérature 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 mise en place sur la LGV à destination de Paris et de Marne-la-Vallée seront des éléments décisifs dans les choix de changement de lieu de résidence. En 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 voire même de Châlons-en-Champagne devient concurrentiel en termes de temps de transport. Mais des prix élevés de l'immobilier en région et une offre restreinte de logements risquent de freiner l'attractivité. Enfin, cette dernière dépendra aussi de ce que peut offrir l'agglomération

²² La métropolisation, en tant que processus, est interprétée par certains comme « la traduction urbaine de la mondialisation » (Lacour, Puissant, 1999), les grandes villes étant vues comme le lieu privilégié du développement globalisé, rassemblant les pouvoirs, l'intelligence, l'excellence et la forte valeur ajoutée.

rémoise (cadre de vie, offre culturelle, loisirs, services aux familles, etc.). De ce point de vue, le rôle des acteurs locaux est évidemment essentiel.

Deuxièmement, alors que le tertiaire semble être une des activités bénéficiant le plus des effets liés à l'implantation d'une LGV, les spécificités du tissu économique de la région (spécialisation industrielle forte et une insuffisance du tertiaire) ne semblent pas être susceptibles de potentialiser les effets positifs de l'arrivée de la LGV. Dès lors, la région Champagne-Ardenne, compte tenu de son accessibilité plus grande à Paris verrait diminuer le nombre de sièges sociaux implantés sur son territoire et ne deviendrait qu'un territoire économique subordonné. Ce scénario catastrophe dépend évidemment de la capacité de la région et notamment de l'agglomération rémoise à être plus lisible de l'extérieur et aussi plus attractive. Là encore les politiques ont un rôle majeur à jouer.

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

Quatrièmement, alors que la ville d'Épernay bénéficie aujourd'hui de 20 trains à destination de Paris²³, après l'arrivée de la LGV, cette ville mais aussi la vallée de la Marne ne seront plus desservies par des grandes lignes. Ce problème est très clairement perçu par les élus qui s'interrogent sur la nécessité d'une desserte de Paris au départ de Bezannes permettant ainsi d'innover la vallée de la Marne. En effet, les retombées de cette absence de desserte risquent d'être lourdes pour toute cette partie du département de la Marne. Là encore l'action des pouvoirs publics régionaux notamment en matière de T.E.R. est évidemment importante.

Cinquièmement, l'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne est susceptible de rapprocher d'un point de vue temporel Paris et certaines villes de la région et, ce faisant, d'éloigner relativement certaines villes de cette même région entre elles. En effet, en réduisant le temps de transport de Reims à Paris à 45 minutes et celui de Châlons-en-Champagne à Paris à 55 minutes, soit guère plus que l'actuel temps moyen de transport entre Reims et Châlons-en-Champagne (cf. tableau n° 3), la ligne Grande Vitesse peut contribuer à éloigner relativement ces deux villes.

Tableau n° 3. Comparaison des durées actuelles de trajet ferroviaire entre différentes villes de la région et dans le futur vers paris

Vers Reims	Durée actuelle du trajet	Vers Paris en TGV
Châlons-en-Champagne	Entre 39 minutes et 1heure	55 minutes
Vitry-le-François	Entre 45 minutes et 1 heure	1h25

Ainsi, Châlons-en-Champagne (et dans une moindre mesure, Vitry-le-François) est susceptible, d'une part, de se rapprocher d'un point de vue temporel de Paris et, d'autre part, de s'éloigner de Reims, du fait des modifications de desserte. En desservant Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François de façon indépendante de Reims, la LGV les éloigne de cette dernière dès lors que la modification de la distance-temps permet des connexions plus rapides

²³ Le même problème est d'ailleurs évoqué à Château Thierry qui n'est pas en région Champagne-Ardenne.

avec Paris qu'avec Reims. De ce point de vue, l'agglomération rémoise est susceptible d'en pâtir. En effet, cette modification des distances peut peser sur les comportements de mobilité et les activités économiques au sens large. Par exemple, des étudiants châlonnais pourraient préférer aller faire leurs études à Paris ou, pour certains types de soins, des malades châlonnais pourraient aller consulter des spécialistes parisiens. De même, une entreprise localisée à Châlons pourrait préférer faire appel à un cabinet conseil parisien. La proximité géographique qui existe entre Châlons et Reims peut ainsi se transformer en éloignement relatif.

A notre sens, les effets qui se produiront réellement dépendent du type de politiques mises en place. Dans cette perspective, le jeu d'acteurs et la recherche de consensus, pas seulement localement mais aussi de façon plus large à l'échelle régionale, joueront un rôle dans la diffusion équilibrée des impacts économiques. La façon dont ont été menées les négociations, notamment avec la SNCF, pour la détermination des tracés et de l'emplacement des gares (avec les problématiques de contournement ou non des villes centres) sont un exemple de détermination des acteurs et de leur positionnement face à l'appropriation future de l'infrastructure. Aussi, le jeu des acteurs dans la région pèsera de façon importante dans la diffusion des effets attendus de la LGV. Dans ce contexte, les anticipations semblent jouer un rôle essentiel au travers des politiques de coopération comme dans l'indispensable réorganisation du réseau TER ou dans les politiques d'attractivité économique du territoire notamment en matière foncière et immobilière.

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

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

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

Aujourd'hui, si la Lorraine et l'Alsace voient un intérêt économique évident à la LGV, la région Champagne-Ardenne est partagée sur cette question : 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 projet. De plus, toute modification du tracé entraînant un surcoût pour les collectivités locales, les élus se sentent engagés, comme étant les « otages » du projet. *« Le Conseil régional s'inquiète d'une suppression possible des dessertes de la ligne Paris-Bâle,*

qui dessert la Champagne méridionale (Troyes et Chaumont). Dans ce contexte, le TGV est considéré comme un facteur qui va aggraver le déséquilibre entre d'une part le département de la Marne, riche et relativement bien pourvu en infrastructures de transport, et d'autre part les trois autres départements (Ardennes, Aube, Haute-Marne) qui connaissent de graves difficultés socio-économiques » » (Boursier-Mougenot, Olivier-Triganot, 1996). S'il n'y a pas d'opposition forte au projet (comme celle par exemple qui s'est manifestée pour le TGV Méditerranée), exception faite d'une association d'habitants de la commune de Bezannes craignant pour la tranquillité du village, il n'y a pas non plus de conviction forte de l'opportunité de la grande vitesse pour cette région. Au total, on peut considérer que la participation financière de la Région et des collectivités de la région a eu au moins le mérite de peser dans les négociations menées avec la SNCF permettant la desserte de Châlons, Charleville-Mézières et Vitry-Le-François, même si la SNCF considère que ces dessertes alourdissent le coût du projet, cette négociation a été un élément déterminant du consensus et de son aboutissement.

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

D'autres acteurs se préparent également non pas au travers d'actions directement liées à la LGV, mais plutôt au travers des effets indirects qui pourraient s'y produire. Les Ardennes comptent sur leur meilleure accessibilité à Paris pour attirer des activités, dans la Haute-Marne, St-Dizier essaie de peser dans la décision de sa desserte qui n'est pas encore tranchée par la SNCF. Ces acteurs anticipent positivement les effets qui pourraient en être liés. Toutefois, il manque encore une véritable gouvernance locale qui peut être définie comme *« un processus de construction d'une compatibilité entre différentes proximités institutionnelles unissant des acteurs (économiques, institutionnels, sociaux, etc.) géographiquement proches, en vue de la résolution d'un problème productif inédit ou, plus largement, la réalisation d'un projet local de développement »* (Colletis, Gilly et Pecqueur, 2001, p. 17). Or, cette gouvernance locale a un rôle essentiel dans la recherche des complémentarités (des proximités) entre les territoires et dans leur développement. En effet, si les décideurs publics ont un rôle à jouer face aux stratégies commerciales de l'opérateur ferroviaire (en matière de prix, en matière de fréquence), ils ont aussi un rôle à jouer en termes de réorganisation des actifs du territoire (réorganisation des TER, valorisation de pôles d'activité, politique ciblée de formation, etc.).

La réorganisation des dessertes TER est évidemment étudiée par le Conseil Régional Champagne-Ardenne. Mais il faudra une véritable volonté de coordination pour maintenir des lignes qui, étant du ressort de la SNCF grandes lignes, disparaissent du fait de la mise en place de la LGV. La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 dans son article 127, prend en compte les éventuelles recompositions de l'offre des services régionaux liées à des modifications des services d'intérêt national (« mise en service d'une infrastructure nouvelle ou consécutive à une opération de modernisation approuvée par

l'Etat ») en établissant que « *de tels cas de figure donneront lieu à une révision de la compensation versée par l'Etat au titre du transfert* ». Pour la Région Champagne-Ardenne, cet article revêt une importance particulière dans la perspective de la LGV-Est et de ses conséquences sur la restructuration des réseaux ferroviaires. Le maintien de telles lignes devrait être organisé par la mise en place d'une ligne TER interrégionale, ce qui relève d'une logique nouvelle de coordination de territoires en interne mais aussi avec les régions voisines. Les effets de la LGV ne peuvent se diffuser dans l'ensemble du territoire qu'à cette condition. Dans le cas inverse, soit la LGV ne fait que renforcer le poids et la place de la ou des villes accueillant le TGV et ce au détriment des autres espaces du territoire, soit la LGV appauvrit l'ensemble du territoire y compris la ou les villes l'accueillant.

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

CONCLUSION

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, Chalons-en-Champagne et Vitry-le-François, celle-ci est néanmoins susceptible d'introduire une double dualité entre les différents territoires de la Champagne-Ardenne. Une première dualité entre la partie septentrionale et la partie méridionale de la région, dans la mesure où le tracé de la LGV laisse de côté les villes de Troyes, Chaumont et Langres. Une deuxième dualité, sur le département de la Marne, où Reims, capitale économique de la Champagne-Ardenne, voit son accessibilité renforcée (en termes de distance-temps mais aussi de fréquences) au détriment de Chalons-en-Champagne et d'Epernay notamment. Or, actuellement, la Champagne-Ardenne présente une armature urbaine morcelée, un manque de cohésion territoriale et un manque de dynamisme tant en termes de population, d'attractivité des activités du tertiaire supérieur et de rayonnement économique. La LGV, sans des actions correctrices fortes de la part des pouvoirs publics locaux, sera susceptible de renforcer l'éclatement géographique de la région. Par ailleurs, ces faiblesses sont autant d'éléments qui risquent de pénaliser la valorisation de la LGV et la diffusion de ses effets potentiels en Champagne-Ardenne. Si fin 2003, peu d'acteurs locaux semblaient se préoccuper de l'arrivée de la LGV, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Reste néanmoins à identifier si l'arrivée de la LGV est un événement suffisamment fort pour permettre de dépasser des oppositions historiques et le jeu de la concurrence que se livrent les agglomérations de la Champagne-Ardenne. C'est pourtant à ce prix, que l'appropriation de l'infrastructure et sa valorisation pourront se produire.

BIBLIOGRAPHIE

- AURAY J-P., BAILLY A., DERYCKE P-H., HURIOT J-M., 1994, *Encyclopédie d'économie spatiale*, Paris, Economica, 427 p.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S., 2004, « L'arrivée de la Grande vitesse en Champagne Ardenne, Le rôle des acteurs locaux dans la modification des rapports de proximité au sein du territoire », *les IVèmes journées « Proximité, réseau et coordination »*, Marseille, 17-18 juin 2004.
- BECKOUCHE P., COHEN J., DAMETTE F., FISHER J-C., SCHEIBLING J., 1989, *Métropolisation et aires métropolitaines. Internationalisation et enjeu urbain*, Paris, DATAR.
- BONNAFOUS A., 1990, « Mutation des systèmes de transport et radialisation de l'espace », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°2, pp. 307-315.
- BONNAFOUS A., 1987, « The regional impact of the TGV », *Transportation*, Vol. 14, n°2, pp. 127-137.
- BONNAFOUS A., 1993, *Transport : pour une cohérence stratégique*, Rapport pour l'atelier sur les orientations stratégique de la politiques des transports et leur implication à moyen terme, Paris, Commissariat Général au Plan.
- BOURSIER-MOUGENOT I., OLIVIER-TRIGALO M., 1996, *Le projet de TGV-Est : l'expérience d'un processus nouveau d'élaboration d'un grand projet d'infrastructure : entre consensus et incertitude*, synthèse du rapport, INRETS.
- BRICOUT T., 1996, *Impact du TGV sur les entreprises du tertiaire supérieur du Nord-Pas-de-Calais*, Mémoire de maîtrise, UVHC.
- BUISSON M-A., 1986, « Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes », *Collection Etudes & Recherches*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 87 p.
- BURMEISTER A., MEUNIER C., RALLET A. et RYCHEN F., 2003, « Réseaux de transports et de télécommunications et efficacité des systèmes productifs », in DUPUY C. et BURMEISTER A. o.c.
- C.E.S.R Région Champagne-Ardenne, 2003, *Métropolisation et maillage du territoire*, Châlons-en-Champagne, C.E.S.R., 78 p.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT T., SAINT-JULIEN Th., 1994, *Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos.
- COLLETIS G., GILLY J-P. et PECQUEUR B., 2001, « Inscription spatiale des firmes, gouvernance des territoires et régulation d'ensemble », *Les troisièmes journées de la proximité/ Nouvelles croissances et territoires*, Paris, 13 et 14 Décembre.
- DATAR, 2003, *Pour un rayonnement européen des métropoles françaises – Eléments de diagnostic et orientations*, Paris, 48 p.
- DAVEZIES L., 2002, « Les limites de la contribution des mécanismes fiscaux à la cohésion territoriale », *Informations Sociales*, n°104, pp. 50-60.
- DELAMARRE A., 2002, *La prospective territoriale*, Paris, La Documentation Française, 110 p.
- DERYCKE P-H., 1992, *Espace et dynamiques territoriales*, Paris, Economica, 336 p.
- DUPUY C. et BURMEISTER A. (2003) *Entreprises et territoires, les nouveaux enjeux de la proximité*
- JOUVE B., 2003, *La gouvernance urbaine en questions*, Collection Sept, Editions Scientifiques et médicales, 124 p.
- KLEIN O., 1998, « Les modifications de l'offre de transport : des effets automatiques à l'innovation socio-technique : l'exemple de la grande vitesse », *Espaces et Sociétés*, n°95, pp. 95-126.

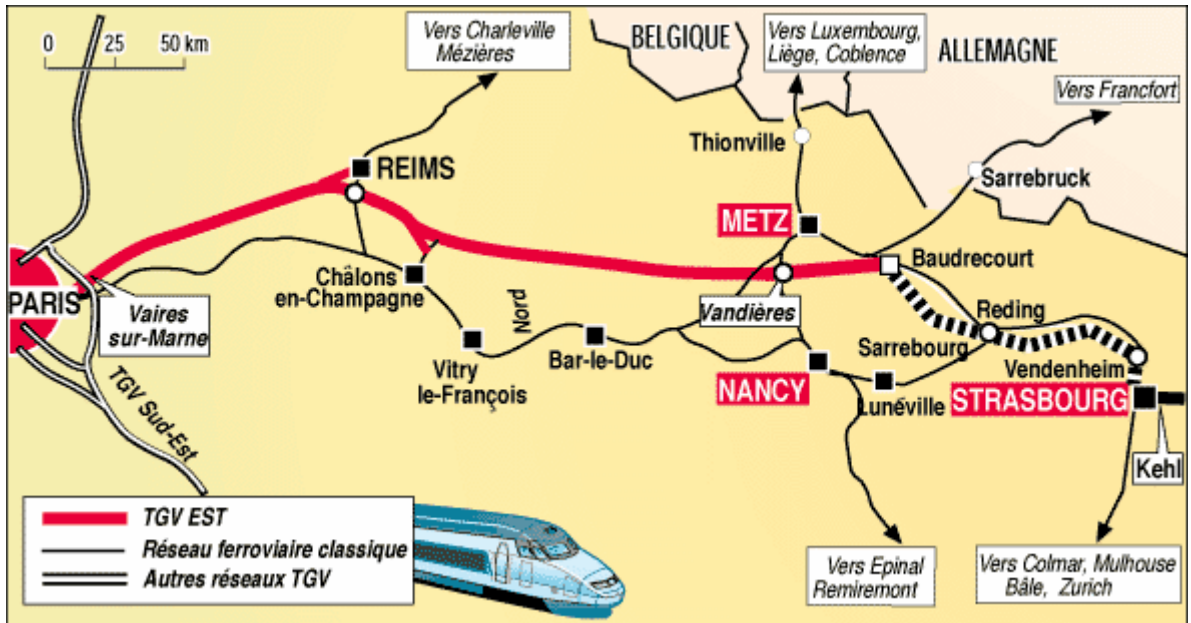
- KLEIN O., 1992, « La logique de la grande vitesse et les liaisons entre agglomérations », *Transports urbains*, n°74, pp. 17-24.
- LACOUR C., PUISSANT S. (dir.), 1999, *La métropolisation, croissance, diversité, fractures*, Anthropos, 190 p.
- MANNONE V., 1995, *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse pour le Doctorat en Géographie, Université de Provence.
- PLASSARD F., 1990, « Interconnexions et nouvelles polarisations », *Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen*, Lyon, Laboratoire d'économie des Transports.
- 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.

Autres références

- Journal Express, 27 Novembre 2003
- Tableau de l'économie champenoise, 1986 et 1998, INSEE
- La France et ses Régions 2002-2003, INSEE
- L'état des régions françaises 2002, La Découverte

ANNEXES

Carte n° 1. Tracé de la LGV-Est



Source : RFF

Carte n° 2 : Carte de la région Champagne Ardenne



Tableau n° 4. Les principales agglomérations de Champagne-Ardenne

Reims (51)	215 556 hab.
Troyes (10)	128 864 hab.
Charleville-Mézières (08)	65 727 hab.
Châlons-en-Champagne (51)	60 008 hab.
Saint-Dizier (52)	35 298 hab.
Epernay (51)	33 223 hab.
Sedan (08)	27 966 hab.
Chaumont (52)	26 999 hab.
Vitry-le-François (51)	19 560 hab.
Romilly-sur-Seine (10)	16 785 hab.

Source : RP 1999 sans double compte "Communes... Profils", INSEE

Tableau n°5. Structure de la population active occupée par catégorie sociale en Champagne Ardenne et en France

Population active occupée par catégorie sociale	Champagne-Ardenne	France
Agriculteurs exploitants	4,8%	2,7%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	5,6%	6,6%
Cadres prof. intellectuelles sup.	8,8%	13,1%
Professions intermédiaires	20,7%	23,1%
Employés	27,7%	28,9%
Ouvriers	32,4%	25,6%
Ensemble	519 400	23 050 566

Source : RP 1999 "Communes... Profils", INSEE

Tableau n°6. La valeur ajoutée par secteur en % de la valeur ajoutée totale en 2002

Libellé de la branche	Champagne-Ardenne	Province	Métropole
Agriculture, sylviculture, pêche	+10,2	3,6	2,6
Industries agricoles et alimentaires	+5,8	3,2	2,6
Industries des biens de consommation	-2,7	2,8	3,1
Industrie automobile	-1,2	1,7	1,7
Industries des biens d'équipement	-2,5	3,7	3,5
Industries des biens intermédiaires	+9,7	7,7	6,2
Energie	-2,0	2,6	2,4
Construction	-5,0	5,5	4,9
Commerce	-8,9	10,1	9,8
Transports	-3,2	3,8	4,3
Activités financières, activités immobilières	-12,8	15,5	16,5
Services aux entreprises	-9,8	12,5	16,2
Services aux particuliers	-4,0	5,1	6,0
Education, santé, action sociale, administration	+22,1	22,0	20,3
Valeur ajoutée régionale	28 405	982 675	1 378 900

Tableau n°7. L'emploi total dans le secteur tertiaire dans les départements en pourcentage de l'emploi total en 2001

Emploi total	Champagne- Ardenne	Ardennes	Aube	Marne	Haute- Marne	France 2001
Commerce	12,9%	11,4%	13,3%	13,5%	12,3%	13,5%
Services	59,2%	51,3%	49%	55,5%	52,7%	59,2%

Tableau n°8. Emploi salarié par sous-secteur du tertiaire et par département

Emploi salarié 1998	Champagne- Ardenne	Ardennes	Aube	Marne	Haute- Marne	France 2000
Commerce	18,4%	16,5%	20,9%	18,7%	16,5%	17,6%
Transports	6,5%	6,1%	6,1%	6,5%	7,5%	6,4%
Activités financières	3,2%	2,7%	3,2%	3,7%	2,6%	4,5%
Activités immobilières	2,2%	1,9%	2,5%	2,2%	2,0%	2,2%
Services aux entreprises	14,2%	14,6%	14,6%	14,7%	11,3%	18,5%
Services aux particuliers	8,4%	7,1%	8,5%	8,6%	9,1%	10,7%
Services marchands / total tertiaire	53,0%	48,8%	55,9%	54,5%	49,1%	60,0%
Services administrés / total tertiaire	47,0%	51,2%	44,1%	45,5%	50,9%	40,0%
Education, santé, action sociale	29,0%	33,9%	27,3%	27,7%	29,4%	21,7%
Administration	18,0%	17,2%	16,9%	17,8%	21,5%	18,3%
Total tertiaire/total	67,6%	64,0%	63,3%	71,7%	66,3%	75,1%

Tableau n°9. La création d'entreprises par département de Champagne-Ardenne et en France par secteur d'activité

Taux de création d'entreprises par activité en 1999						
	France entière	Champagne-Ardenne	Ardennes	Aube	Marne	Haute-Marne
Industrie	8,2	6,5	6,1	6,7	6,2	7,6
Construction	11,3	8,3	7,2	8,6	9,2	6,9
Commerce et réparation	12,2	10,5	11,4	10,3	10,2	10,4
Services	11,6	9,9	9,4	11	9,6	10
Total	11,3	9,4	9,2	9,8	9,3	9,2