

TRANSPORTS

Dix ans après le TGV, quelles retombées ?



REIMS L'impact économique semble indéniable mais la population n'a pas explosé.

L'ESSENTIEL

- **Imaginé à la fin des années 1970**, le TGV Est va commencer à réellement impacter Reims avec en 1989 la présentation d'un nouveau tracé qui dessert Reims. La Ville et la Métropole vont mettre la main à la poche à hauteur de 80 millions environ.
- **Les années 1990** seront marquées à Reims et dans l'arrondissement par de nombreuses mobilisations de la part de riverains, écologistes, vignerons, au sujet des tracés et pour obtenir des aménagements contre les nuisances.
- **En 2000**, un accord est trouvé sur le financement des travaux entre l'État, Réseau ferré de France (RFF), la SNCF et 17 collectivités territoriales, dont Reims et Reims Métropole.
- **Il faudra attendre 2007** néanmoins pour rallier Paris depuis Reims en 45 minutes. Dix ans après, l'impact économique semble indéniable avec le parc de Bezannes ou celui de Clairmarais. Il reste à gagner la bataille en termes de population.

Si le TGV roule à grande vitesse, il aura fallu beaucoup de temps pour que le dossier du tronçon Est aboutisse. Imaginé à la fin des années 70 et voulu par François Mitterrand dès 1984, il faudra attendre les années 90 pour que le sujet commence à alimenter des débats passionnés à Reims et aux alentours. Jean Falala, maire, et Jean-Claude Étienne, président du conseil régional, ont été les deux grands artisans du passage par la cité des sacres de cette ligne à grande vitesse. Le nouveau tracé présenté en 1989 comporte un important inflexionnement vers le nord qui permet de desservir Reims. Une façon aussi de régler le problème du financement. En effet, pour la première fois, des collectivités sont sollicitées pour mettre la main à la poche. Pour Reims et la Métropole, cela va représenter environ une somme de 80 millions

(pour les deux tronçons). Un investissement qui permettra aussi de peser face aux doléances que le futur passage du TGV ne manque pas de faire naître, d'autant qu'il se conjugue avec le contournement autoroutier.

Rapidement, des associations se sont créées, inquiètes pour leur environnement et mécontentes du tracé, l'option Sud et l'option Nord (de Reims) s'affrontant. Il y a la crainte des riverains notamment du côté du Val de Murgny ou de Bezannes (avec l'association *Bien vivre à Bezannes*) qui doit accueillir la gare Champagne-Ardenne, l'association *Actifrar* fédère ainsi notamment vingt-quatre communes de l'arrondissement de Reims.

« À fin 2016, on estime que les retombées économiques des 218 implantations d'entreprises représentent 663 millions »

Jean-Yves Heyer, directeur d'Invest in Reims

Il faut aussi justifier un tel investissement. C'est dans ce sens que va naître Reims Champagne développement, l'actuelle agence Invest in Reims. *« J'ai été recruté dans ce sens mille six cents jours avant le lancement. La question était "cela nous*

coûte cher, mais qu'est-ce que cela peut nous rapporter ? », témoigne Jean-Yves Heyer, directeur. Aujourd'hui, on a une petite idée. Il suffit de voir le parc de Bezannes pour se dire qu'il s'est passé quelque chose (environ 1 500 personnes y travaillent).

« Nous avons un objectif de 500 emplois par an. En 2016, nous en avons créé 911, une année record », poursuit-il. Au total, ce sont huit mille emplois qui ont été créés depuis la création de l'agence et Invest in Reims revendique l'implantation de 218 entreprises. Dans le même temps, selon le cabinet Trendeo, depuis 2009, il y a eu 19 fermetures de sites représentant 1 841 suppressions d'emploi.

« On ne peut évidemment pas tout mettre sur le compte du TGV, mais sans le TGV, il n'y aurait pas eu sans doute toutes ces entreprises. Le TGV, c'est nécessaire mais pas suffisant. » Il y a eu tout une démarche pour gagner la bataille du bassin d'emploi. *« Et pour nous, cela est notamment passé par l'implantation de grandes écoles, »*

Sciences Po est sans doute la plus emblématique. *« J'avais entendu Ri-*

chard Descoings se plaint de ne pouvoir accueillir tous les étudiants. Je lui ai dit, nous, nous avons de la place. Il a pris le TGV et il a dit "c'est génial", je préfère être sur une ligne TGV, qu'une ligne TER ou RER.

ACCESSIBILITÉ ET ATTRACTIVITÉ

L'attractivité passe par l'accessibilité. Et le TGV rassure à ce sujet. Quand on vient du Japon par exemple (Yanmar) et qu'on se rend compte qu'il faut trente minutes une fois descendu sur le tarmac de Roissy pour rejoindre sa direction Europe à Reims. Autre exemple, avec Eiffage, qui a regroupé ses directions « route » de Lille et Strasbourg à Reims. « Au départ, c'est vrai que le parc de Bezannes était un peu vide et certains entrepreneurs préféraient attendre. » Au début, il y a eu des installations du cru. Mais très vite, l'effet boule de neige s'est fait



Il y a dix ans, la gare TGV de Bezannes était officiellement inaugurée. L'exploitation commerciale de TGV a, elle, débuté le 10 juin 2007. Archives Christian Loutanos

sentir. Et la plupart du temps, le TGV a fait partie des arguments avancés.

« À fin 2016, on estime que les retombées économiques des 218 implantations d'entreprises représentent 663 millions. » Dans le détail, ont été comptabilisés 407 millions de salaires, 171 millions en termes d'in-

vestissements, 41 millions de loyers et 45 millions de taxes, ces dernières pouvant être considérées comme un retour direct sur investissement. « Les investissements ont permis de faire tourner l'économie, des retombées indirectes sans parler de tout ce qui est induit. »

« La priorité pour un chef d'entreprise

avant de s'implanter, c'est la question du recrutement. Il faut aussi de quoi retenir les cadres, de quoi faire des études supérieures, du sport, de la culture... Reims dispose de tout cela. Ici, tout est plus simple, me disent certains responsables. Pas besoin d'arriver une heure avant un spectacle, on peut trouver une nounou, les loyers sont moins chers... Les gens s'installent parce qu'ils ont trouvé un travail, mais pour les faire rester il faut qu'ils s'enracinent. »

C'est la bataille des familles qui reste encore à gagner. Le TGV faisait miroiter un boom de la population. En 2005, des études estimaient que la création du TGV devait attirer près de 200 nouvelles familles par an. Aujourd'hui, force est de constater que le nombre d'habitants n'a pas explosé. La population rémoise était de 183 500 habitants en 2007 et de 183 042 en 2014. ■ YANN LE BLÉVEC

LES RÉACTIONS

Ils ont dit...

Jean-Yves Heyer, directeur d'Invest in Reims : « En moyenne, un salarié parisien coûte 10 000 euros de plus par an à son entreprise qu'un Rémois. »

Pierre-Emmanuel Taittinger, PDG de la maison Taittinger : « Nous nous en servons tous les jours pour rece-

voir des clients, tous les cadres de la maison l'utilisent le soir et le matin pour aller à Paris et en revenir. C'est un gain de temps considérable. » Serge Metz, directeur des Taxis G7 : « Le TGV nous permet des voyages hebdomadaires entre Paris et Reims pour des séminaires et des formations. C'est comme si nous allions d'un bout à l'autre de Paris. »

UNE REVANCHE SUR LE XIX^e SIÈCLE

La ligne TGV Est est un peu une revanche pour Reims, après une déconvenue qui date du XIX^e siècle. À l'époque, les lignes se dessinent au départ de Paris, dont la voie la reliant à Strasbourg. C'est finalement par Épernay et non par Reims que cette ligne va passer. Lorsque Jean Taittinger est maire de Reims, il est conscient que si la cité ne décroche pas l'autoroute, son avenir de grande ville est compromis. La géographie destinait l'autoroute de Strasbourg à passer plus au sud. « Alors que Nancy tardait à s'atteler au dossier, il est allé négocier pour Reims en secret à Paris. Quand Nancy s'est réveillée, il est allé voir Pompidou et lui a dit : « Si je n'ai pas l'autoroute, je démissionne. Il était alors secrétaire d'État au Budget », racontait son fils Pierre-Emmanuel Taittinger à l'heure de l'inauguration de la voie Taittinger. Pompidou a cédé. « Ce soir-là, papa est rentré et m'a dit : "Pierre-Emmanuel, écoute bien, c'est historique. On a l'A4 et dans 20 ans, tu verras qu'on aura le train à grande vitesse". »

"À BEZANNES ET NULLE PART AILLEURS !"



Jean-Pierre Belfie, lors de l'inauguration de la gare TGV à Bezannes. Archives Bernard Sivade

Le leitmotiv de Jean-Pierre Belfie, maire de Bezannes (et vice-président du Grand Reims), c'est de lancer lors des inaugurations : « Cela se passe à Bezannes et nulle part ailleurs ! » Et les inaugurations sont nombreuses. Dans les années 1990, le slogan était plutôt « Bezannes prend son destin en main ». À l'époque, l'homme, comme de nombreux Bezannais, n'est pas forcément pour l'arrivée du TGV. « Mais une fois que la déclaration d'utilité publique a été signée, on n'avait pas le choix. Cela ne servait à rien de crier et de s'opposer pour s'opposer, on aurait été perdant. Avec le soutien de l'association Bien vivre à Bezannes, on a préféré prendre nos responsabilités, en étant dans la co-construction. On a été force de propositions, c'est plus positif », explique Jean-Pierre Belfie. Comme cela, les Bezannais ont obtenu des aménagements dont ils n'auraient peut-être pas bénéficié. « Je considère que le TGV, c'est un révélateur, un accélérateur de projets. Néanmoins, il faut un catalyseur. » Bien sûr, il y a eu le parc d'affaires de Clairmarais, mais le vrai catalyseur, c'est le parc de Bezannes. « J'ai eu la chance d'être vice-président au niveau de la métropole en charge de l'urbanisme », se rappelle Jean-Pierre Belfie, à qui Jean-Louis Schneider a laissé les mains libres. « Je n'étais pas tout seul, évidemment. On était plusieurs à travailler. Il a fallu convaincre les propriétaires des terrains, passer par l'étape des fouilles... Cela prend du temps. C'est un peu notre rôle à nous, les politiques, d'anticiper. » Aujourd'hui, le maire de Bezannes estime que ces administrés ne regrettent pas. « Le village historique, lui, est resté le même. Les gens peuvent continuer tranquillement à partager un barbecue dans leur jardin s'ils le souhaitent. Et en prime, désormais, ils bénéficient de nombreux services auprès d'eux. » Le maire évoque la future polyclinique de Courlancy, une résidence pour les seniors... Cela fait aussi de l'emploi pour certains enfants de Bezannais.

LES AUTRES POINTS

Les retombées ne sont pas encore terminées

Cela fait dix ans jour pour jour que l'exploitation commerciale du TGV Est a été lancée. Dix ans, c'est beaucoup et peu à la fois pour une telle infrastructure. On peut ainsi estimer que le gain en termes de population peut encore intervenir. Si le nombre d'habitants n'a pas augmenté en dix ans, ces dernières années, il y a un frémissement démographique. Quant à l'impact économique, le Grand Reims dispose encore de foncier pour accueillir de nouvelles entreprises. Il y a encore de la place à Bezannes ou à Clairmarais, au niveau de la zone Eco Parc Sud, sans oublier le Reims Bioeconomy park des Sochettes de la Chambre de commerce et d'industrie, entre autres.

“La responsabilité des élus, c'est de voir plus loin”

Jean-Pierre Belfie estime que le rôle des politiques, c'est de savoir anticiper. Catherine Vautrin, députée de la circonscription largement traversée par la ligne TGV, ne dit pas autre chose. Elle se rappelle l'épineux dossier de l'électrification du TGV, avec plusieurs tracés. Finalement, le choix sera fait de suivre l'autoroute. « Il y a eu de sacrées discussions à l'époque. Clairement, on peut dire aujourd'hui que le TGV a boosté Reims. On peut saluer Jean Falala et Jean-Claude Étienne. La responsabilité des élus, c'est de voir plus loin. On voit, après, l'effet des décisions qui sont prises, et pas forcément pendant qu'ils sont aux affaires. Aujourd'hui, il y a des gens de Paris qui viennent travailler à Reims. On peut développer l'offre immobilière pour qu'ils s'installent. »