



European Regional Science Association, Greek section [ERSA-GR]



Association de Science Régionale De Langue Française [ASRDLF]

**"Les défis de développement pour les villes et les régions
dans une Europe en mutation"**

5-7 juillet 2017, Université Panteion, Athènes, Grèce

**Grande vitesse ferroviaire et choix de localisation des entreprises
autour des gares centrales et périphériques**

Le cas des deux gares de Reims

Christophe Beckerich

Sylvie Benoit

Laboratoire REGARDS – Université de Reims Champagne-Ardenne

christophe.beckerich@univ-reims.fr

sylvie.benoit@univ-reims.fr

Marie Delaplace

Université Paris-Est Marne-la-Vallée- Lab'Urba-EUP

[Contact : marie.delaplace@u-pem.fr](mailto:marie.delaplace@u-pem.fr)

Résumé

Les dessertes ferroviaires à grande vitesse desservent les villes dans leur gare centrale, mais aussi parfois dans une gare périphérique. À partir du cas de Reims, l'objectif de cet article est d'analyser les raisons qui conduisent les entreprises à s'implanter autour de chaque type de gare. Deux enquêtes réalisées en 2014 et 2015 nous permettent de montrer que le TGV structure l'espace urbain et le segmente par fonction. Si dans les deux cas l'existence d'une offre d'immobilier de bureaux est centrale dans les raisons de l'implantation, les autres facteurs de localisation et notamment le TGV divergent. En outre le type d'entreprises n'est pas identique. Si les entreprises qui s'implantent sont en majorité locales, la gare centrale accueille davantage de créations exogènes et la gare périphérique, davantage de délocalisations exogènes. Les implantations diffèrent également en ce qui concerne le secteur d'activités : en gare centrale prédominent les activités financières et d'assurances, scientifiques et techniques, et d'administration publique alors qu'en gare périphérique ce sont les activités administratives des industries.

Mots clés : Desserte TGV, centralité, périphérie, facteur de localisation, immobilier d'entreprise

Introduction

Comme de nombreux auteurs l'ont montré (Sands, 1993, Delaplace, 2012, Loukaitou-Sideris *et al.* 2013) les effets des dessertes ferroviaires sur le développement territorial sont hétérogènes et les éléments susceptibles d'expliquer cette hétérogénéité nombreux. L'objectif est de se focaliser ici sur les facteurs de localisation des entreprises autour de deux types de gares, centrales et périphériques. En effet en France¹, les dessertes ferroviaires à grande vitesse desservent les villes dans leur gare centrale, mais aussi parfois dans une gare périphérique plus ou moins proche de la ville, et ce directement sur ligne à grande vitesse. Dans de nombreux cas, les dessertes en gare centrale se traduisent par des opérations de renouvellement urbain transformant le quartier de gare en quartier d'affaires avec parfois également de l'immobilier résidentiel. En France, les dessertes en gares périphériques donnent lieu à des opérations de création de nouvelles zones d'activité². Mais peu de travaux ont analysé les choix qui présidaient à la localisation des entreprises autour de ces deux types de gares. De plus, aucune recherche n'a été conduite simultanément sur deux gares d'une même ville. Ainsi, les choix conduisant les entreprises à privilégier la centralité ou la périphérie associée aux dessertes ferroviaires à grande vitesse au sein d'une même agglomération n'ont pas à ce jour été analysés. La ville de Reims autorise une telle analyse. En effet, depuis juin 2007, l'agglomération rémoise est desservie par la LGV Est-européenne en deux gares, celle de Reims-centre et la nouvelle gare TGV Champagne-Ardenne. Dans les deux cas, mais avec des temporalités différentes, des opérations immobilières ont eu lieu. Pour analyser les choix d'implantation des entreprises, deux enquêtes ont été réalisées en 2014 autour de la gare centrale et en 2015 autour de la gare Champagne-Ardenne.

Nous proposons une revue de la littérature relative aux interactions entre grande vitesse ferroviaire et localisation des entreprises dans les quartiers de gare centrale versus gare périphérique (1). Puis nous présentons les caractéristiques des dessertes TGV en gare centrale de Reims et en gare Champagne-Ardenne et les politiques et stratégies conduites respectivement autour de ces deux gares (2). L'analyse des résultats des deux enquêtes montre que le TGV

¹ C'est aussi le cas dans d'autres pays.

² En Espagne, elles sont également caractérisées par des opérations d'immobilier résidentiel.

structure l'espace urbain et le segmente par fonction dans la mesure où les décisions d'investissement des promoteurs tout comme les choix de localisation des entreprises relèvent de logiques différentes (3).

1 Choix de localisation près d'une gare centrale versus autour d'une gare périphérique: les enseignements de la littérature

Si les logiques présidant aux choix techniques de localisation des dessertes en gare centrale ou en périphérie ont été analysées (Auphan 2002; Zembri 1993) et si l'inscription territoriale de ces « binômes fonctionnels » (Fachinetti-Mannone et Richer 2011) a été étudiée, les avantages respectifs de la centralité ou de la périphérie ont été peu investis et uniquement de façon séparée. De surcroît, les choix de localisation des entreprises entre ces deux types de zones et l'arbitrage entre centralité et périphérie au sein d'une même ville n'ont été étudiés.

1.1 Desserte ferroviaire à grande vitesse et choix de localisation des entreprises

Une desserte ferroviaire à grande vitesse permettrait d'attirer des firmes particulièrement dans les domaines associés aux fonctions métropolitaines (conseils, recherche et développement, etc.) (Agences d'urbanisme du Grand-Est, 2005, ISIS, 2004, TE & MS, 2007, Kamel and Matthewman, 2008, Kantor, 2008, Lee, 2007, Sands, 1993, Urena et al. 2009, Vickerman, 1991) en particulier dans les plus grandes villes desservies (RFF, 2010, Garmendia et al., 2008, Rietveld et al. 2001, Sands, 1993, Shefer et Aviram, 2005) ou dans les grandes villes intermédiaires (Urena et al. 2009). Mais *ex post* les résultats sont très controversés (Lee, 2007, Bazin et al., 2013) et la réalité des effets en termes d'attractivité discutée (Vickerman, 2015). Pour certains auteurs, la desserte ferroviaire à grande vitesse participerait de l'attractivité des villes dans la mesure où elle améliorerait leur accessibilité au niveau intra-régional. En revanche, cet effet n'existerait pas au niveau interrégional (Willigers, 2008). Autrement dit, il ne concernerait que les entreprises qui étaient déjà localisées dans la même ville ou la même région (Willigers, 2006, p.13). Il n'y aurait donc pas de modifications majeures dans la capacité des villes à attirer des entreprises extérieures (RFF, 2010, Mannone, 1995). Pour d'autres auteurs, cette desserte n'est que rarement en elle-

même un facteur de localisation (Mannone, 1997; Sands, 1993; Kamel and Matthewman, 2008, Haynes, 1997), le TGV n'étant pas décisif en matière de relocalisation. « The majority of offices that choose a high-speed train station site would also have chosen this location in a situation without high-speed train » (Willigers, 2008, p. 262). De leur côté, Willigers et Wee (2011) mettent en évidence le fait qu'aux Pays-Bas, l'attractivité dépend du type de desserte : ainsi "international HST services can have a considerable impact on the attractiveness of an office location (...), domestic HST services are less important for location choices" (Willigers and Wee, 2011, p.9). Certains auteurs enfin considèrent que cet effet dépend du type de gare (périphérique ou centrale) (Facchinetti-Mannone, 2009) et parmi les gares périphériques, il existe une forte hétérogénéité due aux politiques de valorisation (Facchinetti-Mannone, 2010 ; Bellet, 2016). Willigers (2008) indique que dans le cas d'Amsterdam la localisation centrale est préférée par les entreprises dont les employés se déplacent souvent à l'international dans la mesure où la gare centrale offre des connexions internationales par grande vitesse ferroviaire tandis que se localisent en périphérie les entreprises de services plus orientées vers le marché national dans la mesure où l'accessibilité y est meilleure.

1.2 Les développements autour des gares centrales et périphériques

Les programmes d'immobilier de bureaux développés autour des gares centrales trouvent en règle générale preneurs, et ce de façon plus ou moins rapide, tandis que les zones autour des gares périphériques ne semblent pas connaître le succès escompté.

En Espagne, la littérature tend à montrer que les dessertes autour des gares centrales sont plus à même de permettre un renouveau urbain (Bellet et al. 2012). À Londres, la desserte Eurostar à Saint-Pancras a été considérée comme un élément susceptible de renforcer la localisation des entreprises de services dans le domaine de la finance dans le quartier de King's Cross-St Pancras (GLA, 2008, Bertolini and Spit, 1998, Murakami and Cervero, 2012). De même en France, les quartiers autour d'une gare centrale semblent être davantage une réussite même si parfois les implantations sont retardées par des crises économiques : ce fut le cas du quartier d'affaires Novaxis au Mans en 1993, mais pas à Reims où les locaux disponibles ont rapidement trouvé preneurs au fur et à mesure de leur construction (Bazin et al., 2009 et 2016).

En périphérie en revanche, la littérature montre que les parcs d'activités conçus pour l'arrivée du TGV ne connaissent pas toujours le succès escompté même lorsque les acteurs locaux ont fortement anticipé cette arrivée. Les travaux de Fachinetti-Mannone (1997, 2010) permettent de l'illustrer. À Vendôme, dès le milieu des années 1980, 140 hectares de ZAD sont programmés afin de mettre en place un parc technologique, avec des parcelles équipées en fonction des demandes. L'objectif était de créer 1000 emplois. En 2004 soit presque 15 ans après la mise en service de la ligne Atlantique, 16 entreprises sont installées à proximité de la gare (sur un peu plus 8 hectares). En 2010, elles sont 22 sur 6,6% des surfaces du parc (Fachinetti-Mannone, 2010).

De la même façon, à Mâcon, le parc d'activités de 55 ha développé³ afin d'attirer des sièges sociaux d'entreprises ou des services de l'État ou d'entreprises (Ellenberg, 2011), n'était toujours pas rempli plus de 20 ans après l'arrivée du TGV. En 1997, il n'accueillait que 2 entreprises (Fachinetti-Mannone, 1997). En 2010, soit presque 30 ans après, 45 entreprises y sont implantées et le parc est quasiment rempli, mais l'immeuble de bureaux créé au milieu des années 1990 ne l'est pas. À Montchanin-Le Creusot, l'espace Coriolis n'a pas non plus été une réussite. 4 entreprises seulement y étaient localisées dix ans après l'aménagement de la zone (Fachinetti-Mannone, 1997) pour 147 emplois. Elles sont 24 en 2010 avec 252 emplois (Fachinetti-Mannone, 2010). À Valence, six ans après les premières implantations d'entreprises, la zone d'activités affiche un taux d'occupation de 10 %. Le parc tertiaire fonctionne plutôt bien tandis que le parc du 45e parallèle n'accueille que 5 établissements (Fachinetti-Mannone, 2010).

Dans leur comparaison de gares ex-métropolitaines, i.e. des gares situées en périphérie, de Londres, Paris et Madrid, Mohino et al. (2014) montrent qu'une distance modérée de la métropole (20-35km) associée à des connexions efficaces en termes de transport avec le centre de ces métropoles accroît la possibilité de créer de nouvelles centralités internes à la métropole lorsqu'elles sont associées à des équipements importants. C'est le cas de la gare de Chessy-Marne-la-Vallée, de celle de Charles-De-Gaulle à Paris et de celle de Stratford-Olympics près de Londres. En revanche la relocalisation d'activités de bureaux est plus difficile quand la gare est à plus de 50 km du centre.

³ La ZAC était de 5ha en 1982 ; elle a été étendue à 55ha en 1993.

Si les gares centrales semblent ainsi caractérisées par des dynamiques plus importantes que les gares périphériques, la question est d'identifier les raisons pour lesquelles leurs quartiers attirent des entreprises tandis que les quartiers autour des gares périphériques semblent moins attractifs.

1.3 Desserte ferroviaire à grande vitesse et choix de localisation des entreprises autour des gares centrales ou périphériques

Plusieurs arguments peuvent être évoqués pour expliquer la localisation des firmes autour des gares centrales ou périphériques.

Premièrement, la théorie de la base (Hoyt, 1954) suggère que les services aux entreprises sont dépendants de la base industrielle et que leur localisation est soumise à une contrainte de proximité entre prestataires (services) et utilisateurs (industries).

La proximité des marchés serait favorisée par l'amélioration de l'accessibilité produite par les dessertes TGV. Ces dernières permettraient aux entreprises de s'affranchir de la distance et de visiter leurs clients localisés dans des villes connectées et expliqueraient l'implantation des entreprises dans les quartiers de gare.

Ainsi, conformément aux modèles gravitaires, la distance aurait un effet sur l'intensité des échanges (Willigers et al., 2011). En réduisant la distance-temps entre les villes desservies, les dessertes TGV permettraient aux entreprises de services de développer des échanges et d'élargir leurs aires de marché (Ollivro, 1997, Preston, 2009).

Deuxièmement, le temps étant monétarisable, ces dessertes peuvent diminuer le coût généralisé du transport. L'amélioration de l'accessibilité accroîtrait la productivité des employés et se traduirait par une compétitivité accrue (Preston, 2009, Vickerman and Uljed, 2006, Martin, 1997) pour les entreprises localisées dans les villes connectées au réseau à grande vitesse (Martin, 1997)⁴. Dans ce cas, c'est la gare dotée de la meilleure accessibilité qui serait privilégiée.

Ainsi, les entreprises dont les employés se déplacent beaucoup pourraient tirer profit de cette meilleure connexion (Ollivro, 1997). C'est le cas des entreprises dont le marché est national, voire international (cabinets d'études, agences de publicité et de conseil en marketing) (Pol, 2003), mais moins de celles dont le marché est pour l'essentiel local ou régional (cabinets comptables,

⁴Les effets positifs des gains d'accessibilité sur la productivité sont néanmoins conditionnels (Crozet, 2015).

juridiques ou de conseil en ressources humaines). Le TGV jouerait ainsi un rôle plus marqué pour les entreprises disposant d'une clientèle extérieure à la région (Bricout, 1996) ou d'une stratégie d'expansion sur le marché parisien et plus largement sur des marchés extrarégionaux (Buisson, 1986). Dans un tel cas, les entreprises rechercheraient une localisation permettant une excellente desserte nationale, voire internationale, que la gare soit centrale ou périphérique.

Troisièmement, l'implantation dans un quartier de gare TGV permettrait d'accéder à des bassins de main-d'œuvre qualifiée plus importants qui caractérisent les grandes villes. C'est alors la main-d'œuvre qui viendrait plus facilement travailler dans les entreprises localisées autour des gares. Le TGV élargirait le marché du travail (Preston, 2009, Cheng, 2009, Kamel and Matthewman, 2008) et faciliterait le recours à une main-d'œuvre très qualifiée (Haynes 1997). Dans ce cas c'est de nouveau la question de l'accessibilité à différents modes de transports qui est cruciale que ce soit pour une gare centrale ou périphérique.

Quatrièmement, l'implantation dans un quartier de gare permettrait la proximité d'une clientèle locale. En effet, si les gares ont pour fonction d'être un nœud ferroviaire voire plus généralement un nœud de transport, elles sont de façon croissante également des places (Bertolini et Spit, 1998). En générant des opérations de renouvellement urbain et d'aménagement autour des gares (Terrin, 2011, Pol, 2008, Bazin and al. 2009 et 2010, Yin et al., 2014), les dessertes ferroviaires à grande vitesse confortent le rôle des gares en tant que places (De Jong, 2009, Mannone, 1997) ; gares qui deviennent de véritables hubs urbains (Bourdin, 2011) caractérisés par des flux de différentes natures et de différentes portées.

C'est alors la proximité de la clientèle finale utilisant les transports ferroviaires, mais pas nécessairement le TGV ou des transports urbains desservant la gare qui expliquerait la localisation d'entreprises de service. Les gares centrales seraient alors privilégiées. Mais les gares périphériques pourraient aussi être à l'origine de nouvelles centralités urbaines notamment lorsque les zones d'activités développées sont associées à de l'immobilier résidentiel.

Enfin pour une firme donnée, le choix de se localiser près d'une gare périphérique ou près d'une gare centrale dépend du coût et de la valeur de chaque localisation, de ses besoins en termes de foncier et d'immobilier et des disponibilités foncières.

Le coût et la valeur de chaque localisation sont liés au prix de l'immobilier d'entreprises et à l'accessibilité. En effet, comme pour le prix de l'immobilier résidentiel (Beckerich, 2001) et comme cela a été montré par la méthode des prix hédoniques (Lancaster, 1966 ; Rosen, 1974), la valeur

d'un bien immobilier dépend des caractéristiques intrinsèques de ce bien, mais aussi de sa localisation et des aménités dont cette localisation est dotée. Or parmi ces aménités figurent l'accessibilité et plus généralement des caractéristiques relevant de politiques publiques concernant la formation, l'emploi, etc. Les aménités étant plus importantes au centre qu'en périphérie, le prix de l'immobilier d'affaires est plus important au centre des villes qu'en périphérie. Le choix d'implantation résulterait alors d'un arbitrage entre faiblesse des coûts du foncier et avantages liés à la centralité. Lorsque la sensibilité au coût du foncier est importante, et/ou que des espaces de taille significative sont nécessaires à l'activité de l'entreprise, l'implantation en périphérie peut être préférée. Mais en dynamique l'implantation de ces entreprises pourrait engendrer la localisation d'entreprises de services autour des gares périphériques.

Ainsi les choix de localisation seraient associés au niveau d'accessibilité offert par la gare, à la recherche d'une proximité avec une clientèle localisée dans d'autres villes TGV, à l'accès à un bassin d'emplois qualifiés, à la présence éventuelle d'une clientèle locale, au coût du foncier et éventuellement à la présence d'autres entreprises.

2 Dessertes ferroviaires à grande vitesse dans les deux gares de Reims et modification de leur accessibilité

La ligne Est-européenne entrée en fonction en juin 2007 a modifié l'accessibilité des villes desservies. Depuis juin 2007, l'agglomération rémoise est desservie par la LGV Est-européenne en deux gares, la gare historique implantée dans le quartier Clairmarais de Reims et la nouvelle gare Champagne-Ardenne localisée à 7 km de la première au sud-ouest de Reims au-delà des franges urbanisées de la ville (carte 1). L'accessibilité a été améliorée dans ces deux gares, mais de façon différente. En outre, si autour de ces gares, des locaux d'activités ont été proposés, les modalités et les réalisations de ces projets ont été différentes.

2.1 Les modifications de l'accessibilité dans les deux gares de Reims

La gare centrale de Reims permet de rejoindre à grande vitesse la gare de l'Est à Paris par 8 allers-retours par jour en 45 minutes (Tableau 1). Cette nouvelle desserte TGV s'est accompagnée de la suppression de l'ensemble des trains classiques sur la liaison Reims-Paris⁵.

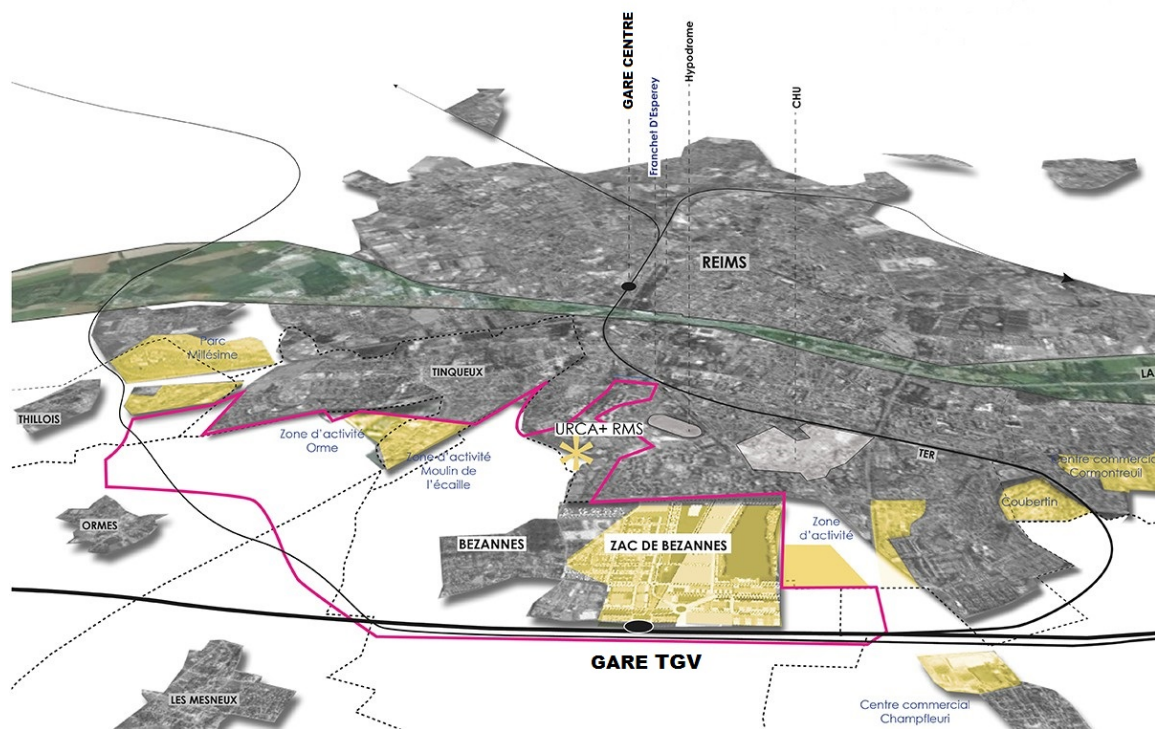


Figure 1 Les deux gares de Reims

Source: modifiée à partir de <http://www.saisonmenu-architectes.com/projets/reims-pole-urbain-de-l-innovation/>

Cette gare centrale accueille également les trains classiques et les trains express régionaux et une connexion en tramway a été mise en service en avril 2011, soit près de 4 ans après l'arrivée de la desserte TGV.

La gare Champagne-Ardenne assure une desserte de Paris avec 6 allers-retours par jour⁶. Elle permet également les connexions avec d'autres villes françaises par l'intermédiaire du réseau à

⁵ La desserte a conduit également à une augmentation des prix des billets de train et de l'abonnement. Par exemple, pour Reims au moment de la mise en service en 2007, le prix de l'aller simple était de 38 euros en période de pointe et de 28 euros en période normale contre 22,1 euros antérieurement.

grande vitesse (tableau 1), avec l'aéroport Charles-de-Gaulle et de façon limitée avec l'international (Bruxelles et Luxembourg). Cette gare devient la porte d'entrée ouest de la région "Grand-Est" avec Strasbourg, sa capitale régionale à 1h17 en TGV. Depuis le 2 juillet 2017, la gare Champagne-Ardenne accueille des TGV OUIGO à destination de Strasbourg, Marne-la-Vallée et Roissy-Charles-De-Gaulle.⁷

De surcroît, elle est desservie par des trains express régionaux (TER) classiques. L'ancienne région Champagne-Ardenne et l'État ont en effet financé une ligne permettant de relier les deux gares. Reims métropole a quant à elle financé la desserte de cette gare par tramway et par bus.

	Avant le 10 juin 2007	Après le 10 juin 2007	Gain de temps
Paris Est (gare centre)	1 h 35	45 min	50 min
Paris Est (Champagne-Ardenne)	Non desservie		Desserte nouvelle
Gare Meuse	Non desservie	30 min	Desserte nouvelle
Gare Lorraine	Non desservie	40 min	Desserte nouvelle
Metz	3 h10 (direct)	47 min	2 h 23
Strasbourg	30 min + corresp. à Epernay (15 min) + 2h30 = 3h15	1 h 55 et 1h17 depuis juillet 2016	1 h 20 et 1h55 depuis juillet 2016
Marne-La-Vallée-Chessy	Non desservie	30 min	Desserte nouvelle
Roissy-Charles-de-Gaulle	Non desservie	30 min	Desserte nouvelle
Lille	1 h 35 + changement de gare à Paris (45 min) + 1h05 = 3 h25	1 h 25	2 h
Nantes	1 h 35 + changement de gare à Paris (45 min) + 2h15 = 4h35	3 h 15	1 hr 20
Rennes	1 h 35 + changement de gare à Paris (45 min) + 2h05 = 4h25	3 h 15	1 hr 10
Bordeaux	1 h 35 + changement de gare à Paris (45 min) + 3h15 = 5h30	4 h 25	1 h 10
Luxembourg	Non desservie directement	1 h 31	Desserte nouvelle
Bruxelles	Non desservie directement	2h14	Desserte nouvelle

Tableau 1 Modification des temps de parcours depuis 2007 au départ des deux gares

Source : les auteurs à partir des données de la SNCF

⁶ La desserte de la gare Champagne-Ardenne s'est accrue depuis 2007, date à laquelle seuls 2 allers-retours vers Paris étaient en service.

⁷ En revanche, ces TGV OUIGO ne desserviront pas Bordeaux, Nantes et Rennes. Un changement sera nécessaire à Marne-La-Vallée sans que la correspondance ne soit assurée.

Les deux gares bénéficient d'une bonne desserte, mais la gare Champagne-Ardenne est directement connectée à l'aéroport Charles de Gaulle et à des grandes villes de province et dans une moindre mesure à Paris, tandis que la gare centrale bénéficie d'une meilleure accessibilité à Paris et aux autres villes de l'ancienne région Champagne-Ardenne.

Ainsi, à Reims les entreprises souhaitant s'implanter ont la possibilité de choisir entre la gare centre et la gare périphérique, mais les locaux n'ont pas été disponibles autour des deux gares au même moment.

2.2 Les projets et les réalisations autour des deux gares

La gare centrale est localisée dans le quartier Clairmarais, qui s'est développé durant la seconde moitié du XIXe siècle avec l'industrialisation. Au début des années 1990, ce quartier était encore marqué par les vestiges de cette industrialisation. Il a peu à peu fait l'objet d'une profonde reconversion urbaine. Si dès le milieu des années 1990, les pouvoirs publics ont voulu y créer un quartier d'affaires (Beckerich et al., 2009, 2016) c'est l'arrivée de la LGV Est-européenne en 2007 qui a conduit à une accélération de la réflexion des différents acteurs privés et publics (ville de Reims, SNCF, RFF, banques, promoteurs immobiliers) concernant la transformation de ce quartier. Pour la ville de Reims, cette arrivée était l'occasion de repenser et de remodeler l'entrée de ville qu'est la gare. Elle a affiché la volonté de transformer ce quartier en pôle tertiaire d'environ 70 000m² tout en respectant l'esprit de mixité urbaine (activité et habitat) de la loi SRU. La SNCF a également libéré les terrains et créé une nouvelle entrée de gare vers ce quartier Clairmarais par le biais d'un passage souterrain; le centre-ville étant de l'autre côté de la gare. Ce nouveau quartier est ainsi connecté au centre-ville par la gare. Le parvis de celle-ci a été repensé de façon à mieux la relier à la place d'Erlon qui constitue le centre commerçant de la ville.

En 2005, un ensemble de bureaux, une résidence hôtelière de 106 logements, une résidence de 62 logements et un ensemble de bureaux et de logements sont livrés. En 2007 c'est un ensemble de bureaux, commerces et activités, et logements qui est finalisé. En 2008, une deuxième phase de 10 000 m² de bureaux et un hôtel de première catégorie ont été livrés (cf. figure 1). En 2009, un parking est construit. Suivent en 2011 un immeuble de bureaux puis en 2012 des commerces et des logements dans des rues les plus éloignées de la gare ferroviaire ainsi qu'une résidence étudiante de 160 studios. En 2015, une résidence comportant 28 logements sociaux et 26

appartements en accession à la propriété a été lancée ; puis en 2017 deux nouveaux ensembles, l'un de 73 logements et l'autre de 170 logements, de commerces et d'activités devraient être livrés.



Figure 2 Les opérations immobilières du quartier Clairmarais, Source : Google Earth transformé par les auteurs

La ville de Reims, motrice dans ce projet autour de la gare centre, a été suivie par des promoteurs locaux. Au total, c'est plus de 70 000 m² de bureaux et 500 logements qui ont été construits.

Le cas de la gare Champagne-Ardenne est différent à plusieurs titres.

Premièrement, alors que la gare centre est localisée au centre-ville, la gare Champagne-Ardenne est localisée dans une zone vierge de toute construction (figure 2) à côté du village historique de Bezannes (1286 habitants en 2006), qui est une commune rurale au sens de l'INSEE sise au sud-ouest de Reims.



Figure 3 La gare Champagne-Ardenne

Source : les auteurs

Bezannes ne fait pas partie de l'unité urbaine de Reims, même si la nouvelle zone d'activités va l'en rapprocher. En revanche, elle est depuis l'origine une des communes du district de Reims créé en 1964 et est membre du Grand Reims depuis le 1er janvier 2017.

Deuxièmement, bien que le maire de Bezannes fût initialement opposé à l'implantation d'une gare TGV sur sa commune, en 2004, i.e. antérieurement à l'arrivée du TGV, avec Reims métropole il propose un projet d'aménagement de 172 hectares sous forme d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) avec une volonté, comme autour de la gare centre, de rechercher une mixité fonctionnelle : 1/3 de la ZAC est dédié au logement, 1/3 aux bureaux, commerces et services et 1/3 aux espaces verts.

La pose de la première pierre a lieu le 1er février 2006 et la viabilisation débute peu après l'arrivée du TGV. Mais sa concrétisation fut beaucoup plus tardive et son développement très lent : il faut en effet attendre 2010 pour que des locaux d'entreprises soient construits. Trois immeubles de bureaux, un commerce en 2010, puis un hôtel en contrebas de la gare et un siège social (groupe Frey (2321 m²) en 2011 et de nouveau deux immeubles de bureaux et un siège social (Lingat architecte) en 2012.



Figure 4 La gare Champagne-Ardenne Source : Google Earth transformé par les auteurs

L'année 2013 connaît ainsi un développement significatif avec la construction d'une résidence de 59 logements, d'un deuxième hôtel, d'un nouvel immeuble de bureau, et l'implantation de Cartier Joaillerie International. En 2014, c'est un nouvel immeuble de services médicaux cette fois qui est construit et en 2015 deux nouveaux immeubles de bureaux et de commerces. En 2016, c'est cinq nouveaux projets qui voient le jour (trois ensembles de logements, le siège social du groupe Cristal Union⁸ et le début des travaux de la Clinique Courlancy⁹ et plus précisément de la construction d'un EHPAD/EHPA de 112 lits. 2017 est caractérisée par la construction de sept nouveaux projets (4 de logements dont une résidence seniors de 124 appartements, une résidence de 82 appartements, un programme de 69 logements collectifs et un ensemble de 41 maisons neuves, et 3 programmes de bureaux). Enfin des entreprises dont le groupe Crédit Agricole et son réseau de « Villages by CA », et des collectivités locales se sont associées au sein de

⁸ Un des plus grands groupes betteraviers français.

⁹ Une clinique de Reims.

l'association Nord-Est Start Up afin de créer un espace de coopération de 7.000 m² dédié aux start-ups. Il devrait être opérationnel en 2017. Et en 2018 c'est de nouveau un ensemble de 32 logements qui doit être construit, ainsi que le siège social de Redeim trois programmes innovants du bailleur social Plurial Novilia (les Maisons Connectées®, Bezannes Esperanto® (un programme de 5 maisons conçues par 5 cabinets d'architectes venus des 5 continents) et un immeuble collectif. Parallèlement, des pistes cyclables et des cheminements piétonniers ont été réalisés au fur et à mesure des constructions de logements. À terme, selon le maire de Bezannes, ce sont 300 000 m² de bureaux (soit, plus de 4 fois plus qu'autour de la gare centrale) et 8 000 emplois qui devraient être créés.

Ainsi alors que près de la gare centre, habitat, bureaux et commerces ont été construits simultanément et certains avant l'arrivée du TGV, autour de la gare Champagne-Ardenne, il faut attendre respectivement 4 et 6 ans pour que des activités et des logements apparaissent.

Enfin, autour de la gare Champagne-Ardenne, les prix à la location pour les bureaux vont de 135 euros à 165 euros le m² avec des plateaux de plus grande taille (400 m à 4700 m²), tandis qu'autour de la gare centre, les prix à la location y sont compris entre 160 et 180 euros le m² pour des surfaces plus réduites allant de 119 à 790 m².

3 La localisation des entreprises autour des deux gares : résultats de l'analyse comparative

Deux enquêtes ont été conduites à l'aide d'un questionnaire administré par téléphone ou en face à face. La première enquête menée en 2014 visait à identifier les types d'entreprises localisées autour de la gare centrale (Clairmarais), leurs facteurs de localisation, l'incidence du TGV sur leur choix de localisation et leur utilisation du TGV. 42 entreprises ont accepté d'y répondre sur les 100 entreprises implantées fin 2014.

La seconde enquête a été réalisée en 2015 selon les mêmes modalités auprès des 65 entreprises implantées sur la nouvelle zone autour de la gare ex-urbanisée Champagne-Ardenne (Bezannes). 25 entreprises ont accepté d'y répondre sur les 65 entreprises présentes, soit un peu moins de 40%.

3.1 Des secteurs d'activités, des types d'entreprises, et des dynamiques d'implantation différenciées

Dans le quartier Clairmarais, on observe une prédominance des activités financières et d'assurances (38,1%), scientifiques et techniques (23,8%), et administration publique et enseignement (16,6%) caractérisant une forte spécialisation en services et notamment en services aux particuliers (cf. Tableau 2).

Secteur d'activité	Reims (2012)	Clairmarais (2014)	Bezannes (2015)
Activités financières et d'assurance	6,10%	38,10%	8,00%
Activités immobilières	5,09%	2,38%	0,00%
Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	15,89%	23,81%	16,00%
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	14,97%	16,67%	8,00%
Autres activités de services	7,56%	0,00%	4,00%
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	23,63%	7,14%	8,00%
Construction	9,36%	0,00%	4,00%
Fabrication d'autres produits industriels	3,01%	0,00%	8,00%
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	1,69%	0,00%	4,00%
Fabrication de matériels de transport	0,04%	0,00%	0,00%
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	0,35%	0,00%	8,00%
Hébergement et restauration	5,76%	2,38%	16,00%
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	0,95%	0,00%	4,00%
Information et communication	2,86%	4,76%	8,00%
Transports et entreposage	2,72%	4,76%	4,00%
Total	100%	100%	100%

Tableau 2. Comparatif des activités présentes dans les deux quartiers et dans l'agglomération

rémoise Source : les auteurs, à partir des enquêtes et des données INSEE

Sur la zone de Bezannes, la structure est complètement différente, avec une forte spécialisation dans les activités de bureaux liées aux industries. Ainsi le cumul des activités liées à la fabrication et les industries extractives correspond à 24% des entreprises. En effet, la zone est caractérisée par une présence importante de sièges de groupes industriels locaux, puis viennent à égalité les activités scientifiques et techniques, les services administratifs et de soutien ; et les activités relatives à l'hébergement et à la restauration à hauteur de 16% chacune. Contrairement à

Clairmarais qui est à proximité du centre-ville, il n’y a pas de zone de restauration à proximité pour les personnels des entreprises. De même, si des hôtels préexistaient déjà en centre-ville à proximité du quartier Clairmarais, la zone de Bezannes en était dépourvue. Enfin Bezannes est également caractérisée par la présence d’activités d’information-communication à hauteur de 8%, soit presque le double de Clairmarais

Si on compare les activités présentes sur l’ensemble de l’agglomération rémoise (dominée par les activités de commerce et réparation à 23,63 %), chacune de ces zones est plutôt bien spécialisée, dans les services pour Clairmarais, dans les activités administratives liées aux industries pour Bezannes.

Le type d’entreprises est également en partie différent à Bezannes et à Clairmarais. Les entreprises sont plus de petite taille à Clairmarais comparées à celles de Bezannes.

Taille	Bezannes	Clairmarais
PME	20,00%	11,76%
TPE	80,00%	88,24%
Total général	100,00%	100,00%

Tableau 10. Tailles d’entreprises présentes sur les deux quartiers

Ainsi les secteurs d’activités (service) et la taille des entreprises - plus petite à Clairmarais – sont susceptibles d’expliquer une plus grande fréquence d’utilisation du TGV (cf. infra).

Par ailleurs, l’analyse des dates d’implantation révèle des dynamiques différenciées.

Fin 2009, à Bezannes, 53% des surfaces au sol totales de la ZAC destinées à des implantations professionnelles restaient à commercialiser et les constructions étaient peu nombreuses (cf. supra). La conjoncture difficile a en effet entravé son développement¹⁰ ainsi que la création d’autres zones industrielles dans l’agglomération. La dynamique s’est accélérée en 2013 et 2014 (cf. tableau 2) avec notamment des créations endogènes représentant 50% des implantations. Les relocalisations internes ont quant à elles eu lieu plus tôt en 2011 et se sont ensuite quelque peu tariées. Le total des implantations d’origine interne est de près de 80%.

¹⁰ Des fouilles archéologiques ont également retardé les opérations.

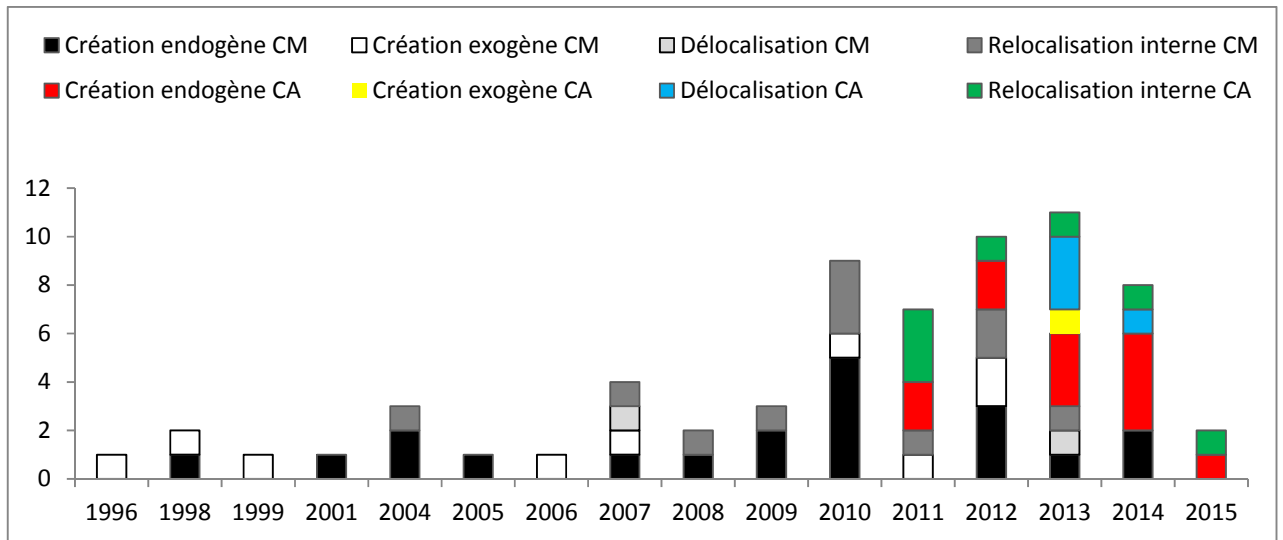


Figure 2. Les dates et types d’implantation sur les deux zones, Source: données d’enquête, les auteurs

Dans le quartier Clairmarais, les implantations d’entreprises se sont produites par vagues successives, en 2004, 2007 et 2010, au fur et à mesure de la disponibilité d’immobilier d’entreprise. Le rôle des promoteurs a donc été particulièrement important. La demande de locaux professionnels était forte et a été satisfaite au fur et à mesure des décisions de construction des promoteurs. Mais ceux-ci ont eu des comportements différents autour des deux gares. S’ils ont maintenu leurs projets de construction autour de la gare-centre, ils ont toutefois, pour beaucoup d’entre eux, reporté leurs programmes autour de la gare périphérique dans un contexte économique de crise peu propice à des anticipations positives. Par exemple, le groupe Mazars qui avait acheté des terrains sur cette zone dans l’optique de construire des bureaux juste avant l’arrivée du TGV, a revendu ces terrains rapidement dès 2008.

Ainsi la centralité a sans doute joué un rôle assurantiel pour les promoteurs et particulièrement pour les promoteurs locaux, ce qui a permis de rassurer les promoteurs externes ; ce dont n’a pas bénéficié, par définition, la gare périphérique.

Sur la nouvelle zone de Bezannes, la dynamique concernant les entreprises extérieures, qu’il s’agisse de délocalisations externes ou de créations exogènes, a longtemps été faible. Une seule création exogène s’est implantée en 2013 (4% des implantations). Mais les délocalisations

externes qui représentent 16,67 % des implantations s'accroissent depuis cette date. Le total des implantations externes est de plus de 20%.

Si on compare les implantations d'origine externe et interne sur les deux zones, le rapport est d'environ 20/80 sur la zone de Bezannes, contre 26/74 sur la zone de Clairmarais. Ainsi, ces deux zones attirent majoritairement des entreprises d'origine locale. Mais la décomposition des entreprises d'origine externe est totalement différente. Alors que la zone de Clairmarais attire surtout des créations exogènes (21,43%), cette part tombe à 4,17% à Bezannes. Et alors que les délocalisations exogènes sont assez rares à Clairmarais (4,76%), elles sont plus fréquentes à Bezannes (16,67%). En effet, les délocalisations exogènes sont surtout le fait de groupes qui délocalisent des établissements de taille déjà importante, et demandent généralement de grandes surfaces de bureaux, ce que propose de façon importante la zone de Bezannes, et à des prix plus attractifs que ceux de Clairmarais (cf. supra). Les créations exogènes, par nature de plus petite taille, cherchent à bénéficier de la centralité et d'une image, et se localisent de préférence autour de la gare centrale qui leur fournit ces deux éléments.

3.2 L'importance de l'immobilier de bureaux comme facteurs de localisation

Les facteurs de localisation cités spontanément par les entreprises sont analysés dans un premier temps globalement, puis de façon hiérarchique, dans l'ordre de leur citation et enfin par type d'entreprises.

Quelle que soit la zone, le premier facteur cité correspond à la disponibilité des locaux (14,93% pour Bezannes (à égalité avec l'accessibilité et l'image du quartier) et 18,75% pour Clairmarais). En revanche, certains autres facteurs cités diffèrent.

Pour la zone de Bezannes, viennent ensuite la proximité de la clientèle et des usagers (11,94%) et les parkings (10,45%), puis le TGV (5,97%). Pour la zone de Clairmarais, après les locaux disponibles, c'est à égalité l'image du quartier et la proximité de la clientèle et le TGV (11,25% pour chacun de ces facteurs). C'est donc aussi l'image associée à un quartier TGV qui est recherchée dans les deux cas. Mais les parkings (gratuits) sont également recherchés à Bezannes¹¹.

¹¹ Ils sont devenus payants à Clairmarais quelques années après la viabilisation de la zone.

Le TGV n'est pas un facteur très important globalement pour les entreprises de la zone de Bezannes alors qu'il l'est aujourd'hui davantage pour celles de Clairmarais¹².

	Bezannes	Clairmarais
Absence de concurrence	2,99%	
Accessibilité	14,93%	5,00%
Accessibilité TCU	1,49%	2,50%
Autoroute		6,25%
Bassin d'emploi		1,25%
Centre-ville		8,75%
Foncier disponible	1,49%	
Gare		6,25%
Image de Reims	2,99%	1,25%
Image du quartier	14,93%	11,25%
Localisation	2,99%	
Locaux disponibles	14,93%	18,75%
Loyer	2,99%	6,25%
Parking	10,45%	3,75%
Proximité autoroute	1,49%	
Proximité clientèle et usagers	11,94%	11,25%
Proximité de services		2,50%
Proximité domicile	2,99%	1,25%
Proximité Reims	1,49%	
Proximité siège		1,25%
Reprise d'activité		1,25%
Stratégie de l'entreprise	2,99%	
TGV	5,97%	11,25%
Visibilité	2,99%	
Total général	100,00%	100,00%

Tableau 3 Les facteurs de localisation cités ; Source : données d'enquête, les auteurs

Mais l'analyse de la hiérarchie des facteurs de localisation parmi les trois premiers facteurs cités donne une autre image.

Le premier facteur le plus fréquemment cité pour la zone de Bezannes est clairement l'accessibilité (24%). Ensuite viennent à égalité le TGV (12%), le parking (12%) et la proximité de la clientèle et des usagers (12%). Pour la zone de Clairmarais, c'est la proximité de la clientèle et des usagers (21,21%) qui est le facteur cité en premier, puis les locaux disponibles (15,15%) et enfin seulement le TGV (12%).

¹² Ce n'était pas le cas en 2007 (cf. Bazin et al, 2009).

	1er Facteur		2d Facteur		3e Facteur	
	Bezannes	Clairmarais	Bezannes	Clairmarais	Bezannes	Clairmarais
Absence de concurrence	4,00%				5,26%	
Accessibilité	24,00%		17,39%	10,71%		5,26%
Accessibilité TCU			4,35%	7,14%		
Autoroute		6,06%		3,57%		10,53%
Bassin d'emploi				3,57%		
Centre-ville		6,06%		14,29%		5,26%
Foncier disponible	4,00%					
Gare		6,06%		7,14%		5,26%
Image de Reims	4,00%	3,03%	4,35%			
Image du quartier	8,00%	9,09%	8,70%	17,86%	31,58%	5,26%
Localisation	4,00%		4,35%			
Locaux disponibles	4,00%	15,15%	26,09%	21,43%	15,79%	21,05%
Loyer		9,09%	4,35%	3,57%	5,26%	5,26%
Parking	12,00%		8,70%	3,57%	10,53%	10,53%
Proximité autoroute			4,35%			
Proximité clientèle et usagers	12,00%	21,21%	4,35%		21,05%	10,53%
Proximité de services		6,06%				
Proximité domicile			4,35%	3,57%	5,26%	
Proximité Reims					5,26%	
Proximité siège		3,03%				
Reprise d'activité		3,03%				
Stratégie de l'entreprise	4,00%		4,35%			
TGV	12,00%	12,12%	4,35%	3,57%		21,05%
Visibilité	8,00%					
Total général	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tableau 5. La hiérarchie des trois premiers facteurs de localisation Source : les auteurs

Le rôle du TGV, en tant que facteur de localisation est donc différent sur les deux zones. Alors que pour la zone de Clairmarais, il est un facteur supplémentaire (il est relativement peu cité comme premier facteur de localisation) pour la zone de Bezannes, il est presque uniquement cité comme premier facteur de localisation.

L'analyse des facteurs de localisation selon la nature des implantations permet de déterminer quels facteurs déclenchent des implantations d'entreprises exogènes, qu'il s'agisse de délocalisations externes, ou de créations exogènes.

Sur la zone de Bezannes, les délocalisations exogènes recherchent à égalité plusieurs types de facteurs : le foncier disponible, les parkings, le TGV, et une bonne visibilité (25% pour chacun d'eux). C'est en revanche l'accessibilité qui est citée par toutes les créations exogènes. On

retrouve donc ici les facteurs de localisation classiques (foncier, accessibilité, etc.), et le TGV est un élément d'accessibilité parmi d'autres.

Facteur	BEZANNES					CLAIRMARAIS					Total général
	Création endogène	Création exogène	Délocalisation	Relocalisation interne	Total BEZANNE S	Création endogène	Création exogène	Délocalisation	Relocalisation interne	Total CLAIRMAR AIS	
Absence de concurrence	7,69%				4,00%						1,72%
Accessibilité	30,77%	100,00%		14,29%	24,00%						10,34%
Autoroute						11,76%				6,06%	3,45%
Centre-ville						5,88%		50,00%		6,06%	3,45%
Foncier disponible			25,00%		4,00%						1,72%
Gare						5,88%			10,00%	6,06%	3,45%
Image de Reims	7,69%				4,00%	5,88%				3,03%	3,45%
Image du quartier	7,69%			14,29%	8,00%	11,76%	25,00%			9,09%	8,62%
Localisation	7,69%				4,00%						1,72%
Locaux disponibles				14,29%	4,00%	11,76%			30,00%	15,15%	10,34%
Loyer							25,00%		20,00%	9,09%	5,17%
Parking			25,00%	28,57%	12,00%						5,17%
Proximité clientèle et usagers	23,08%				12,00%	17,65%		50,00%	30,00%	21,21%	17,24%
Proximité de services						5,88%	25,00%			6,06%	3,45%
Proximité siège									10,00%	3,03%	1,72%
Reprise d'activité						5,88%				3,03%	1,72%
Stratégie de l'entreprise	7,69%				4,00%						1,72%
TGV			25,00%	28,57%	12,00%	17,65%	25,00%			12,12%	12,07%
Visibilité	7,69%		25,00%		8,00%						3,45%
Total général	100,00%	100,00%	100,00 %	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00 %	100,00%	100,00%	100,00 %

Tableau 6. Facteurs de localisation selon la nature des implantations, Source : les auteurs

Les entreprises d'origine interne (créations ou relocalisations) citent des facteurs beaucoup plus hétérogènes. L'accessibilité (30,8%) et la proximité de la clientèle (23,1%) sont citées par les entreprises nouvellement créées, alors que 28,6% des relocalisations internes citent les parkings disponibles et le TGV¹³. Certaines entreprises d'origine locale semblent donc avoir intégré le TGV dans leurs pratiques de déplacement alors que leurs employés ou la direction se déplaçaient vers Paris en voiture avant le TGV.

¹³ Un certain nombre d'entreprises s'étant localisées dans le quartier de la gare centre se sont délocalisées sur celui de la gare périphérique où les parkings sont gratuits.

Sur la zone de Clairmarais, l'inverse se produit: le TGV est surtout important pour les créations endogènes (17,65% à égalité avec proximité de la clientèle) et pour les créations exogènes (25%). Les délocalisations externes y sont surtout intéressées par le centre-ville et la proximité de la clientèle et des usagers (50% chacune) alors que les créations exogènes cherchent à égalité l'image d'un quartier, des locaux disponibles, la proximité des services (centre-ville) et le TGV (25%). Pour les entreprises d'origine interne localisées sur cette zone, et comme pour la zone de Bezannes, ce sont des facteurs plus hétérogènes qui sont recherchés, avec en priorité la proximité de la clientèle et des usagers (17,6% et 30%) et les locaux disponibles pour les relocalisations. Ainsi les entreprises d'origine externe qui n'ont pas encore une connaissance fine du territoire, citent quelques facteurs clés, comme le foncier disponible associé à des parkings, et l'accessibilité dont le TGV. Sur les deux zones, les entreprises d'origine interne sont caractérisées par l'importance de la proximité de la clientèle.

Plus particulièrement concernant le TGV, sur la zone de Bezannes, les entreprises qui se relocalisent (qu'elles soient internes ou externes) apprécient une accessibilité TGV (même si ce n'est pas leur facteur exclusif), alors qu'à Clairmarais ce sont plus les créations (endogènes ou exogènes), i.e. les petites entreprises qui l'évoquent.

3.3 L'utilisation du TGV

L'utilisation du TGV par les entreprises est légèrement plus importante dans le quartier Clairmarais. Mais elle est également différente selon le type d'entreprises. À Bezannes, l'entreprise nouvellement créée venant de l'extérieur déclare l'utiliser ainsi que 71,4% des relocalisations internes (7 entreprises).

Type	Bezannes			Clairmarais		
	Non	Oui	Total	Non	Oui	Total
Création endogène	53,85%	46,15%	13	35,00%	65,00%	20
Création exogène	0,00%	100,00%	1	44,44%	55,56%	9
Délocalisation	50,00%	50,00%	4	0,00%	100,00%	2
Relocalisation interne	28,57%	71,43%	7	27,27%	72,73%	11
Total général	44,00%	56,00%	25	33,33%	66,67%	42

Tableau 8. Utilisation du TGV selon le type d'entreprises, source : les auteurs

Dans le quartier Clairmarais, toutes les délocalisations externes (2 entreprises) l'utilisent ainsi que 72,73%, des relocalisations internes (11 entreprises).

Dans chaque quartier la fréquence de l'utilisation du TGV par type d'emploi est différente.

Fréquence d'utilisation du TGV	Bezannes			Clairmarais		
	Directeur	Direction de service	Employé	Directeur	Direction de service	Employé
1 à plusieurs fois par semaine	2	2	2	10	2	5
1 à plusieurs fois par mois	6	4	5	4	2	2
Moins d'une fois par mois	4	1	3	4	0	7
Total	12	7	10	18	4	14

Tableau 9. Fréquence d'utilisation du TGV et fonction ; source : les auteurs

À Bezannes, l'utilisation est majoritairement d'une à plusieurs fois par mois et avec une répartition relativement égalitaire entre directeur / directeur de service / employés, alors que pour le quartier Clairmarais, l'utilisation est plus fréquente (une à plusieurs fois par semaine) et concerne davantage le directeur de l'entreprise les entreprises étant de plus petite taille et relevant davantage du secteur tertiaire (cf. supra). À Bezannes, ce sont les personnels des activités de construction, fabrication, industries extractives et information communication qui utilisent le plus le TGV.

Conclusion

Le cas de Reims nous permet de revisiter la question de la localisation des entreprises autour des gares TGV, mais à partir de deux types de gares, une gare périphérique et une gare centrale. Ces deux gares ont été desservies au même moment en 2007, mais ont bénéficié d'une modification différente de leur accessibilité. La gare centre est la gare assurant la meilleure desserte de Paris et la desserte des villes de la région, tandis que la gare Champagne-Ardenne dispose d'une desserte moindre vers Paris, mais est connectée directement au réseau ferroviaire à grande vitesse.

Ces deux gares présentent des dynamiques différenciées. Alors qu'autour de la gare centre, des immeubles ont été rénovés ou construits avant l'arrivée du TGV et que les implantations ont continué même pendant la crise, la dynamique autour de la gare périphérique a été très tardive. Il

faut attendre 2015 pour que la zone d'activités autour de la gare Champagne-Ardenne se développe à un rythme soutenu. En outre les entreprises relèvent de secteurs d'activités différents. Enfin, les facteurs de localisation des entreprises sont tout à la fois semblables et différents. Autour des deux gares, l'existence d'une offre d'immobilier de bureaux est centrale ainsi que la question de l'image du quartier et de la zone. Mais les autres facteurs de localisation divergent. Le TGV est un facteur de localisation plus important à Clairmarais, mais il apparaît souvent après d'autres facteurs dans la hiérarchie des facteurs de localisation. Il est en revanche plus souvent uniquement cité comme premier facteur de localisation dans le cas d'une implantation près de la gare périphérique.

Ainsi le TGV, par la dynamique de création de quartiers d'affaires ou de zones d'activités qu'il engendre, semble structurer l'espace urbain et le segmenter par fonction, avec au centre (Clairmarais) des services et à la périphérie (Bezannes) des activités de bureaux de plus grande taille, liées à l'industrie et au commerce, et qui cherchent une bonne accessibilité sans payer le coût du centre en termes de parkings et de bureaux. Il ne joue alors pas le même rôle: élément d'accessibilité à Bezannes, il est en revanche beaucoup plus utilisé à Clairmarais en 2014 où la desserte vers Paris est plus importante.

Ainsi le TGV est l'élément moteur de la création ou de la rénovation de ces quartiers et il participe donc à leur attractivité. L'arrivée du TGV a permis de libérer des espaces autour de la gare qui ont contribué à la rénovation du quartier Clairmarais. Cette arrivée a été à l'origine de la création de la ZAC de Bezannes. Mais dans les deux cas, ce sont des entreprises locales qui ont été les premières à s'implanter. Ces premières implantations ont rassuré les entreprises exogènes, qui restent toutefois actuellement encore minoritaires.

Bibliographie

Agences d'urbanisme du Grand-Est (2005), Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand-Est de la France,. <http://www.adu-montbeliard.fr/.../364.etu_ex_impacts_tgv_est_rhin_rhone_050705.pdf>.

AUPHAN E. (2002), "Le TGV Méditerranée: un pas décisif dans l'évolution du modèle français à grande vitesse". *Méditerranée*, 98(1-2):19-26.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE, M.(2009), Desserte TGV et localisation des entreprises sur les quartiers d'affaires: nouvelle accessibilité ou nouvelle offre immobilière de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims, *Les Cahiers Scientifiques des Transports*(56) : 37-61

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. et VANDENBOSSCHE L. (2013), Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, *Géotransport*, N° 1-2, p. 15-34

BAZIN-BENOIT S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2016), High Speed, Real Estate, and firm location in the central Business district: the results from two surveys (2008; 2014) in Reims, *The Open Transportation Journal*, (10): 7-21

BECKERICH C., BENOIT-BAZIN S., DELAPLACE M. (2016), Dessertes TGV et localisation des entreprises dans les quartiers de gare : une activation du potentiel de proximité avec Paris ? Le cas du quartier Clairmarais à Reims. *Les cahiers scientifiques du transport*, (69-70): 3-35

BELLET C., ALONSO M.P. and GUTIERREZ A. (2012), "The High-Speed Rail in Spanish Cities: Urban Integration and Local Strategies for Socioeconomic Development", *Territorial implications of High-Speed rail: A Spanish perspective*, edited by UREÑA, J.M., 163-196, Aldershot: Ashgate

BELLET C. (2016), Peripheral High-Speed Rail Stations in Spain, *The open transportation journal*, n°10, pp. 45-56

BOURDIN A. (2011), Towards the station city. In TERRIN JJ Ed. Gares et dynamiques urbaines les enjeux de la grande vitesse, *Railways stations and urban dynamics High speed issues*, Ed. Parenthèses, pp. 162-173

BRICOUTT. (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. Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 87 p. (Coll. Études et Recherches).

CHENG Y.-H. (2009), High-speed rail in Taiwan: New experience and issues for future development, *Transport policy*, 17, 2, 51-63

CROZET Y. (2015), High speed rail and urban dynamics: wider or targeted economic effects? International Conference "High speed rail and the city", Urban Futures Labex week 21-23 January.

BERTOLINI L., SPIT T. (1998), *Cities on rails: The redevelopment of railway station areas*, E & FN Spon, London and New York.

DE JONGM. (2009), *European high-speed train station area: the renaissance of the railway station*.
www.etcproceedings.org/paper/download/3918

DELAPLACE M. (2012), *TGV, Développement local et taille des villes ; Une analyse en termes d'innovation de services*, *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol 2, p. 265-29

ELLENBERG M. (2011), *High Speed Rail station development in an urban context: Implications for a European HSR network and case studies seminar /workshop on approaching a European high speed rail network*, REF: INFRA 43407

FACCHINETTI-MANNONE V. (1997), *Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est*, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 31, p.71-97

FACCHINETTI-MANNONE V.(2009), *Location of High Speed Rail Stations in French Medium-Size City and their mobility and territorial implications: Central, Peripheral and Bis (both central and peripheral in the same city)*. *International Conference City Futures*, Madrid

FACCHINETTI-MANNONE V. (2010), *Les nouvelles gares TGV périphériques, des instruments au service du développement économique des territoires ?* *Géotransport*, 1-2 : 51-66

FACHINETTI-MANNONE V., RICHER C.(2011), *L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique*, *Recherche, Transports, Sécurité*, 27(3) : 200-214

GARMENDIA M., DE URENA J. M., RIBALAYGUA C. LEAL J. and CORONADO J. (2008), *Urban Residential Development in Isolated Small Cities That Are Partially Integrated in Metropolitan Areas by High-Speed Train*, *European Urban and Regional Studies*, 15 (3) : 249-264.

GLA (Greater London Authority) (2008), *London's Central Business District: Its global importance*, report

HAYNES K.E. (1997), *Labor markets and regional transportation improvements: the case of high speed trains, an introduction and review*. *The Annals of Regional Science* 31 (1), 57–76.

HOYT H. (1954), On development of Economic Base Concept. *Land Economics*, pp.182-186.

ISIS (2004), Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Rapport de phase 2, ADIELOR.http://www.lorraine.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Phase_2_cle214854.pdf.

KAMEL K., MATTHEWMAN R. (2008), The non-transport impacts of High-Speed Trains on regional economic development: a review of the literature, Locate in Kent

KANTOR S. (2008), The economic impact of the California high-speed rail in Sacramento/Central Valley Area.

http://www.cahighspeedrail.ca.gov/images/chsr/20081003135956_HSRCentralValleyReportFINAL-2.pdf

LEE Y.S. (2007), A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR). Transport Studies Unit. Oxford University Centre for the Environment.

LOUKAITOU-SIDERIS A., HIGGINS H., PIVEN M. & WEI W. (2013), Tracks to Change or Mixed Signals? A Review of the Anglo-Saxon Literature on the Economic and Spatial Impacts of High-Speed Rail, *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 3 (6): 617-633

MANNONE V. (1995), L'impact régional du TGV sud-est, Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, 2 tomes, Université de Provence Aix-Marseille I.

MANNONE V. (1997), « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est, les Cahiers Scientifiques du Transport, (31): 71-97

MARTIN F. (1997), Justifying a high-speed rail project: social value vs. regional growth, *Annals of Regional Science*, n° 31, pp. 155–174.

MOHINO I., LOUKAITOU-SIDERIS A. & URENA J-M. (2014), Impacts of High-Speed Rail on Metropolitan Integration: An Examination of London, Madrid and Paris, *International Planning Studies*, 19 (3-4): 306-334.

MURAKAMI J., CERVERO R. (2012), "High-Speed Rail and Economic Development: Business Agglomerations and Policy Implications" UC Berkeley University of California Transportation Center UCTC-FR-2012-10 May

OLLIVRO J. (1997), TGV et fonctions supérieures dans les régions Bretagne et Pays de la Loire. R.E.S.O., Université de Rennes II.

POL P. (2003), The economic impact of high-speed train on urban regions, ERSA conference papers

POL P. (2008), High-Speed Train stations and urban dynamics : Experiences from four European cities, in Railway Development: Impacts on Urban Dynamics, F. Bruinsma, E. Pels, H. Priemus, P. Rietveld, B. van Wee Eds, Physica-Verlag

PRESTON J. (2009), The case for high speed rail : a review of recent evidence, pour Royal Automobile Club Foundation for Motoring (rapport n° 09/128)

RFF (Réseau Ferré de France) (2010), Bilan de 25 ans de construction de LGV. Les LGV à l'heure du bilan, Lignes d'avenir, 8 <http://www.rff.fr/IMG/lignedavenir-fev2010.pdf>

RIETVELD P., BRUINSMA F., VAN DELFT H.T., and UBBELS B. (2001), Economic impacts of high speed trains. Experiences in Japan and France: Expectations in The Netherlands, Serie Research Memoranda (de : Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde), 20.

SANDS B. (1993), The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California, Institute of Urban and Regional Development University of Berkeley, working paper, <http://www.uctc.net/papers/115.pdf>

SHEFER D. and AVIRAM H. (2005), Incorporating Agglomeration Economies in Transport Cost-Benefit Analysis : the Case of the Proposed Light-Rail Transit in the Tel-Aviv Metropolitan Area, Papers in Regional Science, 84 (3) : 487-508.

TERRIN J-J. Ed. (2011), Gares et dynamiques urbaines les enjeux de la grande vitesse, Railways stations and urban dynamics High speed issues, Ed. Parenthèses

URENA J.M., MENERAULT P. and GARMÍENDA M. (2009), The High-Speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities: a National, Regional and Local Perspective, Cities, 26 (5) : 266-279.

VICKERMAN R.W. (1991), Infrastructure and Regional Development, Pion Limited, London. VICKERMAN R.W. et ULIED A. (2006), Indirect and wider economic impacts of high-speed rail

<http://163.117.2.172/temp/agenda/mad2006/papers/12.%20Vickerman,%20Roger.pdf>

WILLIGERS J., VAN WEE B. (2011), High-speed rail and office location choices. A stated choice experiment for the Netherlands, *Journal of Transport Geography*, 19, (4): 745–754

WILLIGERS J. (2008), the impact of High-speed Railway developments on offices locations: a scenario study approach in *Railway Development: Impacts on Urban Dynamics*, F. BRUINSMA E; PELS, H. PRIEMUS, P; RIETVELD, B. VAN WEE, Eds;p. 238-264

WILLIGERS J. (2006), Impact of high-speed railway accessibility on the location choices of office establishments, Report.

YIN M., BERTOLINI L., and DUAN J. (2014), The effects of the high-speed railway on urban development: International experience and potential implications for China, *Progress in Planning*, <<http://dx.doi.org/10.1016/j.progress.2013.11.001>>

ZEMBRI P. (1993), “TGV-réseau classique: des rendez-vous manqués?” *Annales de géographie* V.102, N° 571, p. 282-295