



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



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

Centralité versus périphérie et choix de localisation des entreprises autour des gares desservies par la grande vitesse ferroviaire Les cas des gares Reims centre et Champagne-Ardenne

Mr Christophe BECKERICH

Laboratoire REGARDS – Université de Reims Champagne-Ardenne MCF
IUT de Reims Chemin des Rouliers 51110 REIMS MARNE FRANCE
christophe.beckerich@univ-reims.fr

Mme Sylvie BENOIT

Laboratoire REGARDS – Université de Reims Champagne-Ardenne MCF
IUT de Reims Chemin des Rouliers 51110 REIMS MARNE France
sylvie.benoit@univ-reims.fr

Mme Marie DELAPLACE

UPEM LAB'URBA EUP Professeure
Bâtiment Bienvenue A 306 77420 CHAMPS SUR MARNE SEINE ET MARNE
France
marie.delaplace@u-pem.fr

Référence à la session / reference to the session

F2 ou S26

Résumé / Summary

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

En France, les trains à grande vitesse desservent les villes en gare centrale et/ou parfois en gare périphérique, localisée plus ou moins à proximité des villes, et ce directement sur ligne à grande vitesse. Autour de ces gares, des opérations immobilières sont conduites. Les dessertes en gare centrale se traduisent le plus souvent par des opérations de renouvellement urbain transformant le quartier de gare en quartier de bureaux avec également de l'immobilier résidentiel. Les dessertes en gare périphériques sont quant à elles caractérisées par la création de nouvelles zones d'activité et parfois également par des opérations immobilières résidentielles. Plusieurs auteurs montrent que les effets des dessertes ferroviaires sur le développement territorial sont très hétérogènes (Sands, 1993, Delaplace, 2012, Loukaitou-Sideris et al. 2013). C'est notamment le cas des implantations des entreprises autour de ces deux types de gare (Mannone, 1995, Fachinetti-Mannone, 2009 ; Bazin et al. 2009, 2016 et Beckerich et al. 2016, Willigers et

Van Wee, 2011). En France, les parcs d'activités autour de gares périphériques ne remplissent pas toujours leurs objectifs (Facchinetti-Mannone 2009) alors qu'en Espagne, comme en France les gares centrales rencontrent un succès plus marqué (Bellet et al. 2012 ; Mohino et al. 2014, Bazin et al. 2009, 2016, Beckerich et al., 2016). Mais les analyses portent soit sur des gares centrales, soit sur des gares périphériques et ce dans des contextes différents. En outre peu de travaux ont analysé les choix de localisation des entreprises dans les quartiers de gare. Enfin les avantages respectifs associés à une localisation proche d'une gare centrale ou d'une gare périphérique desservie par la grande vitesse ferroviaire au sein d'une même agglomération n'ont pas à ce jour été analysés de façon conjointe.

A partir du cas de Reims, l'objectif est d'identifier les raisons qui ont conduit les entreprises à s'implanter respectivement autour de chaque type de gare. Depuis juin 2007, l'agglomération rémoise est en effet 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 et les locaux d'activités qui ont été construits ont trouvé preneur.

Deux enquêtes (entretiens en face à face et par téléphone) ont été réalisées en 2014 près de 42 entreprises sur les 100 qui s'étaient implantées autour de la gare centrale et en 2015 près de 26 sur les 65 implantées autour de la gare périphérique. Des entretiens en face à face ont également été conduits avec les promoteurs pour identifier les raisons de leurs investissements selon les zones.

Après avoir présenté dans une première partie une revue de la littérature relative aux interactions entre grande vitesse ferroviaire et localisation des entreprises autour des gares centrales versus autour des gares périphériques, nous caractérisons, dans une deuxième partie, la desserte TGV en gare centrale de Reims et autour de la gare Champagne-Ardenne et les politiques et stratégies conduites respectivement autour de ces deux gares, par les acteurs publics et privés. Nous montrons que si les stratégies publiques ont eu un rôle déterminant dans la viabilisation des zones et leur choix de destination foncière, ce sont d'abord les promoteurs locaux qui ont investi autour de la gare centrale, entraînant avec eux des promoteurs extérieurs, cette tendance ayant été plus progressive et le type de secteurs différent autour de la gare périphérique. En outre, le contexte de crise au moment de l'arrivée du TGV a davantage freiné la dynamique autour de la gare périphérique. Si les terrains ont été assez rapidement commercialisés, il faut attendre la période récente pour que les implantations s'accélèrent.

Enfin dans la troisième partie, les résultats des deux enquêtes montrent que le TGV 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. 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. Autour de la gare centrale, et de façon encore plus marquée autour de la gare périphérique, les entreprises qui s'implantent sont locales. En revanche la gare centrale accueille davantage de créations exogènes et la gare périphérique, davantage de délocalisations exogènes. En termes de secteurs 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.

Bibliographie / Bibliography

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-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

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, 265-29

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

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

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. 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

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.

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>

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