

les Cahiers Scientifiques du Transport

N° 69-70/2016 - Pages 3-35

Chr. Beckerich, S. Benoit-Bazin,

M. Delaplace

*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

JEL : R33, R38, R41, R42

**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**

CHRISTOPHE BECKERICH, SYLVIE BENOIT-BAZIN,
REGARDS

UNIVERSITÉ DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE

MARIE DELAPLACE

LAB'URBA

EUP-UNIVERSITÉ PARIS-EST MARNE-LA-VALLÉE

INTRODUCTION

Les dessertes TGV¹ en France engendrent dans les villes desservies des attentes plus ou moins importantes de la part des acteurs publics, mais aussi

¹Pour plus de facilité nous utiliserons l'acronyme TGV. Mais les dessertes TGV peuvent aussi se dérouler en partie sur ligne classique. La réduction des temps de parcours est d'autant plus forte que le trajet se déroule sur LGV. Par ailleurs, TGV est une marque déposée par la SNCF.

parfois des entreprises. En facilitant les déplacements et en raccourcissant les distances-temps, i.e. en développant les potentialités de proximité temporaire, elles permettraient d'élargir les marchés des entreprises et/ou de faciliter les contacts avec leurs fournisseurs localisés dans les villes nouvellement reliées. Afin de bénéficier de ces potentiels de proximité temporaire, les entreprises de services chercheraient à s'implanter près des gares. Nous nous intéressons ici en particulier au cas de Reims², qui est à 45 minutes de Paris en TGV depuis 2007.

L'objectif de cet article est d'identifier si ces attentes associées aux dessertes TGV en termes d'attraction et de développement de l'activité des entreprises liées à la modification de la proximité temporaire vis-à-vis de Paris se réalisent et selon quelles modalités. Pour ce faire, deux enquêtes ont été menées autour de la gare centre de Reims en 2008 (BAZIN et alii, 2009) et 2014 (BAZIN et alii, 2016) afin d'identifier les facteurs de localisation déclarés par les entreprises qui s'y sont implantées et leur usage de la desserte. Des entretiens ont également été conduits avec des promoteurs pour identifier les raisons de leurs investissements dans ce quartier.

La première partie propose une revue de la littérature relative aux interactions entre grande vitesse ferroviaire et localisation des entreprises dans les quartiers de gare, au regard des analyses en termes de proximité. Puis dans une deuxième partie, nous présentons l'arrivée de la desserte TGV à Reims et les politiques et stratégies conduites pour développer le quartier de la gare centre. La troisième partie consacrée à la présentation des résultats des deux enquêtes réalisées respectivement en 2008 et 2014 permet d'identifier l'activation de la proximité à Paris.

1. CHOIX DE LOCALISATION PRÈS DES GARES DESSERVIES PAR LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE ET PROXIMITÉ TEMPORAIRE : LES ENSEIGNEMENTS DE LA LITTÉRATURE

La grande vitesse ferroviaire (GVF) engendre dans les territoires desservis de nombreuses attentes (BAZIN et alii, 2013). Une de celles les plus souvent évoquées dans la littérature est liée au développement économique et plus précisément à leur attractivité (PARIS, 1992 ; AGENCES D'URBANISME DU GRAND-EST, 2005 ; ISIS, 2004 ; SETEC, 2005 ; KAMEL, MATTHEWMAN, 2008 ; KANTOR, 2008 ; LEE, 2008 ; MANNONE, 1995 ; VICKERMAN, ULIED, 2006 ; TE & MS, 2007 ; VICKERMAN, 1997 ; URENA et alii, 2009). La desserte 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,

² Le réseau français ayant la particularité d'être centré sur Paris, la plupart des villes situées à une heure de Paris en TGV partagent ces mêmes attentes.

MATTHEWMAN, 2008 ; KANTOR, 2008 ; LEE, 2007 ; SANDS, 1993 ; URENA et alii, 2009 ; VICKERMAN, 1991) en particulier dans les plus grandes villes desservies (RFF, 2010 ; GARMENDIA et alii, 2008 ; RIETVELD et alii, 2001 ; SANDS, 1993 ; SHEFER, AVIRAM, 2005) ou dans les grandes villes intermédiaires (URENA et alii, 2009). Mais ex post les résultats sont très controversés (LEE, 2007 ; BAZIN et alii, 2013) et la réalité des effets 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. 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, cette desserte n'est que rarement en elle-même un facteur de localisation (MANNONE, 1997 ; SANDS, 1993 ; KAMEL, MATTHEWMAN, 2008 ; HAYNES, 1997): « *the TGV was only one factor considered by businesses in the decision to locate in a town or a city and no business relocated primarily because of TGV service* » (SANDS, 1993:24). Certains auteurs 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). 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, WEE, 2011:9).

Pour autant, les programmes d'immobilier de bureaux qui se développent autour des gares centrales trouvent en règle générale preneurs, et ce de façon plus ou moins rapide. La question est donc de savoir pourquoi ces quartiers de gare attirent des entreprises du tertiaire. Plusieurs arguments peuvent être évoqués.

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). C'est donc la proximité des marchés favorisée par l'amélioration de l'accessibilité produite par les dessertes TGV qui expliquerait 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 alii, 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). 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, ULIED, 2006 ; MARTIN, 1997) pour les entreprises localisées dans les villes connectées au réseau à grande vitesse (MARTIN, 1997). Néanmoins, les effets positifs des gains d'accessibilité sur la productivité sont conditionnels (CROZET, 2015).

Deuxièmement, 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, 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 extra-régionaux (BUISSON, 1986).

Troisièmement, l'implantation dans un quartier de gare TGV permettrait aussi 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 dans les quartiers de gare des villes desservies par TGV. Le TGV élargirait le marché du travail (PRESTON, 2009 ; CHENG, 2009 ; KAMEL, MATTHEWMAN, 2008) et faciliterait le recours à une main-d'œuvre très qualifiée (HAYNES, 1997).

Quatrièmement, l'implantation dans un quartier de gare permettrait d'être à 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, SPIT, 1998). En générant des opérations de renouvellement urbain et d'aménagement autour des gares (TERRIN, 2011 ; POL, 2008 ; BAZIN et alii, 2009 ; BAZIN et alii, 2010 ; YIN et alii, 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 services. Et les entreprises s'implanteraient dans ces quartiers de gare parce que des projets d'immobilier de bureaux s'y réalisent.

Il s'agit donc d'identifier si la desserte TGV est utilisée par les entreprises

s'implantant sur le quartier de la gare et les raisons qui permettent de l'expliquer.

L'hypothèse est que les dessertes ferroviaires à grande vitesse sont un substitut à la localisation à proximité géographique.

Dans un contexte de mondialisation, certaines entreprises échangent un nombre croissant d'informations et de connaissances avec d'autres entreprises partenaires, leurs fournisseurs et également avec leurs clients. L'implantation à proximité d'autres entreprises, dans les plus grandes villes, qui concentrent également les populations, est un moyen d'obtenir plus facilement ces informations et connaissances. En outre, de façon croissante, la créativité et l'innovation nécessitent de recombinaison des connaissances des idées venant de plusieurs firmes (CHESBOROUGH, 2003).

Les raisons de ces localisations à proximité géographique des entreprises et des marchés ont été longuement analysées et ce depuis longtemps, dans le cadre des districts industriels (MARSHALL, 1919) puis italiens (BECCATINI, 1975), des clusters (PORTER, 1998), etc. La proximité géographique autorise les contacts de face-à-face (STORPER, VENABLES, 2004) et les interactions, les partages d'idées entre différentes personnes qui sont plus difficilement échangeables à distance compte tenu de la nature tacite des connaissances. Elle permet de limiter les coûts de transaction et les comportements opportunistes.

Cependant les analyses en termes de proximité (GILLY, TORRE, 2000 ; DUPUY, BURMEISTER, 2003 ; BOUBA-OLGA, ZIMMERMANN, 2004) identifient d'autres formes de proximité. « *Geographical proximity is not the only kind of proximity which makes it possible to share and to exchange tacit knowledge. There is also a kind of proximity created by the membership of a same organization or a same professional community, which we call organizational proximity* » (RALLET, TORRE, 1999:7). Cette dernière traite de la « *séparation économique dans l'espace et des liens en termes d'organisation de la production* » alors que la proximité géographique physique « *traite de la séparation dans l'espace et des liens en terme de distance* » (BOUBA-OLGA, ZIMMERMANN, 2004:94). Sont proches en termes organisationnels les acteurs qui appartiennent au même espace de rapports (firme, réseau), c'est-à-dire entre lesquels se nouent des interactions, de différente nature (GILLY, TORRE, 2000:12). Ainsi la proximité organisationnelle, i.e. qui existe au sein d'une entreprise mais aussi au sein d'un réseau d'entreprises, peut permettre de s'affranchir de la proximité géographique.

Enfin, les échanges ne se réalisent pas 24 heures sur 24 et tous les jours. Il est aussi possible de réaliser une proximité géographique, cette fois temporaire en se déplaçant (RALLET, TORRE, 1998:205). La grande vitesse ferroviaire

peut favoriser la réalisation de cette proximité temporaire. Ce peut être avec des clients ou des fournisseurs localisés dans des villes connectées au réseau. Mais ce peut être également avec la clientèle finale qui passe par la gare. Dans ce cas, le rôle de la grande vitesse ferroviaire est indirect.

2. LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE À REIMS ET LE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER CLAIRMARAIS

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. La première permet de rejoindre la gare de l'Est à Paris. Si la seconde assure également une telle desserte -mais moins importante-, elle permet surtout les connexions avec la province puisqu'elle est directement sur le réseau à grande vitesse.

2.1. UNE ACCESSIBILITÉ À PARIS AMÉLIORÉE

La gare centrale de Reims est connectée à Paris par 8 allers-retours par jour en 45 minutes. Si la desserte améliore l'accessibilité, elle conduit également à une augmentation des coûts de transport en raison de l'augmentation des prix des billets de train et de l'abonnement. 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 (Tableau 1). Par ailleurs, la nouvelle desserte s'est accompagnée de la suppression de l'ensemble des trains classiques sur la liaison Reims-Paris.

Tableau 1 : Modification des temps de parcours, de la fréquence et des prix depuis 2007

		Avant le 10 juin 2007	Après le 10 juin 2007	Gain de temps - Augmentation du prix
Temps de parcours		1 h 35	45 min	50 min
Prix aller	Normal		28 euros	6 euros
	En pointe	22,10 euros	38 euros	14 euros

Source : Auteurs, à partir des données de la SNCF

Toutefois, si l'on raisonne en coûts généralisés d'accès au territoire, i.e. le prix du déplacement diminué de la valeur monétaire des gains de temps, alors l'augmentation des coûts de transport est compensée en totalité ou en partie par les gains de temps réalisés par les usagers du TGV. Par exemple, un commercial rémois supporte une augmentation du prix de son déplacement vers Paris, mais parallèlement il réalise des gains de temps lui permettant de démarcher potentiellement plus de clients ou de rester plus longtemps chez ses clients, voire de signer plus de contrats. Dans ce cas, l'augmentation des coûts d'accès peut être compensée par une productivité

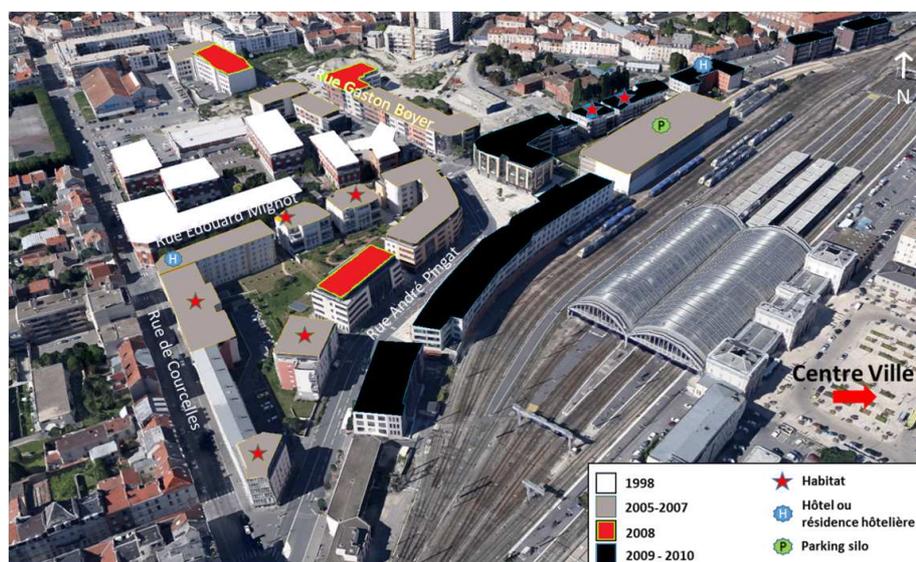
accrue, permettant d'accroître éventuellement le chiffre d'affaires.

Afin de tirer parti de cette amélioration de l'accessibilité et attirer des entreprises, le quartier gare-centre Clairmarais a été profondément transformé.

2.2. LE RENOUVEAU DU QUARTIER CLAIRMARAIS

Le quartier Clairmarais est situé à 5 min à pied du centre-ville, juste derrière la gare centre de Reims (Figure 1). On y trouvait initialement des bâtiments défraîchis, des friches, des activités industrielles et des logements occupés par des ménages à faible revenu. Dès le milieu des années 1990, la Ville a voulu y créer un quartier d'affaires. En 1997, le Crédit Mutuel Nord-Europe a acquis 2,5 hectares de friches industrielles construites initialement en 1920 et les a rénovées progressivement pour en faire des immeubles de bureaux destinés aux entreprises du secteur tertiaire (CAR, 2004). Au cours de la période 1995-1998, une trentaine d'entreprises s'est installée dans ces cinq bâtiments rénovés (20 000 mètres carrés).

Figure 1. Les opérations immobilières du quartier Clairmarais



Source : Google Earth, transformé par les auteurs

Il a ensuite fallu attendre la construction de la LGV Est-européenne pour assister à une nouvelle phase d'évolution du quartier.

L'arrivée du TGV prévue en 2007 a conduit à une accélération de la réflexion des différents acteurs privés et publics relative à la transformation de ce quartier (Ville de Reims, la SNCF, RFF, banques, promoteurs immobiliers).

La SNCF a joué un rôle important en rénovant la gare et en créant un accès direct à ce quartier, le centre-ville étant de l'autre côté de la gare (Cf. Figure 1). Elle a également libéré les terrains bordant la rue Édouard Mignot derrière la gare ferroviaire, qui étaient occupés par ses bâtiments, de vieilles infrastructures ferroviaires et un parking aérien. Une nouvelle rue (rue André Pingat) a été créée, le long de laquelle des bureaux et des bâtiments résidentiels ont été construits. Un parking souterrain silo de 834 places y a également été réalisé. De nouveaux bâtiments comprenant 20 000 m² de bureaux et près de 150 logements ont ensuite été construits dans une nouvelle rue (rue Gaston Boyer). En 2008, une deuxième phase de 10 000 m² de bureaux et un hôtel de première catégorie ont été livrés. En 2009-2010, la troisième phase correspondant à la construction la plus proche de la gare a représenté environ 30 000 m² et près de 150 logements³. Ainsi, au total 70 000 mètres carrés de bureaux et 500 logements ont été construits au cours de cette période.

2.3. LE RÔLE STRATÉGIQUE DE LA VILLE ET DES PROMOTEURS LOCAUX

Des entretiens réalisés auprès des promoteurs ayant investi à Reims (cinq sur le quartier Clairmarais -Nacarat, Nord-Est promotion, Pingat, Brooks et Montroyal immobilier- et deux autres -Bouygues et Lazard Group- sur d'autres quartiers) permettent de mettre en évidence le rôle stratégique de la ville, de l'agence de développement et des promoteurs locaux (Tableau 2).

Premièrement, ce sont des promoteurs et des investisseurs locaux ainsi qu'un promoteur extérieur, qui ont décidé de construire des bureaux dans ce quartier. Les premières opérations ont été réalisées dès 2004 (trois ans avant l'arrivée du TGV), alors que la LGV était planifiée. Le quartier avait déjà commencé à être investi par des entreprises locales, ce qui révélait l'existence d'une demande locale en locaux tertiaires de meilleurs standards, neufs ou rénovés.

Ces premières réalisations de locaux tertiaires (30 000 m²) dans ce quartier, juste derrière la gare, résultent d'une association entre :

- un promoteur local, issu d'une entreprise familiale dont l'activité était ancrée à Reims ;
- un promoteur national établi dans dix villes françaises qui a commencé à investir dans la promotion immobilière à Reims en 2000 dans le cadre d'une stratégie de repositionnement sans lien avec la LGV ;
- une filiale de banque locale spécialisée dans les opérations immobilières.

³ Une dernière phase, constituée par des bâtiments plus éloignés de la gare ferroviaire, est uniquement dédiée aux logements.

Tableau 2. Les promoteurs et investisseurs enquêtés et la place éventuelle du TGV dans leur choix d'implantation sur le quartier Clairmarais

Investisseurs et promoteurs Enquêtés	Secteur couvert	Date implantation à Reims	Construction dans le quartier	Nature des constructions	Spécificités	Facteurs cités relatifs au choix de Reims pour leurs activités	Rôle du TGV dans le choix de Reims pour développer leur activité (et dans le choix du quartier de Clairmarais s'ils y ont construit)
Montroyal	Local/ régional	1990	Oui	Bureaux Logements	Promoteur	Ancrage local	Quartier TGV amené à se développer – Le TGV permet aux entreprises de province de trouver plus de marchés à Paris
Brooks	Local	1993	Oui	Logements	Promoteur	Ancrage local	Considérait qu'il s'agissait d'un quartier TGV amené à se développer – Aujourd'hui considère que le TGV est cher, et la crise remet en question les anticipations
Nord-Est aménagement promotion	Régional	1999	Oui	Bureaux Logements Hotels	Co-promoteur (filiale de banque)	Ancrage local	Commercialisation des biens plus facile dans les quartiers TGV – Argument pour les acheteurs extérieurs – Les marchés des entreprises sont boostés avec le TGV
Nacarat	International National Local	2000	Oui	Bureaux Résidence hôtelière Parkings Résidence étudiante	Promoteur (a eu l'expérience d'Eurahlille)	Positionné sur les 20 plus grandes villes de France + 2 à l'international	Avait déjà investi sur des quartiers de gare TGV et anticipation d'une possible dynamique de ce quartier pour les activités tertiaires
Pingat	National Local	2004	Oui	Logements	Architecte, Promoteur	Ancrage local	Quartier TGV amené à se développer
Bouygues	International National Local	2007	Non	Logements (autres quartiers, dont gare TGV de Bezaunes)	Promoteur	Volonté de maillage du territoire – ville identifiée comme la plus dynamique dans la Marne	Considère le TGV comme un facteur supplémentaire, parmi d'autres
Lazard Group	International National Local	2008	Non	bureaux (autres quartiers, dont gare TGV de Bezaunes)	Investisseur (construction à blanc)	Stratégie de descente en taille de villes – dynamisme perçu sur les salons	Rôle important pour une ville de cette taille. Mais ils se sont désengagés du quartier TGV de Bezaunes en raison du contexte de crise essentiellement, qui rendait leur investissement à blanc très risqué

Source : Auteurs, à partir d'interviews

Cette association d'investisseurs (l'un strictement local, les deux autres positionnés dans le grand Nord-Est de la France) a convergé avec la volonté de la Ville de développer une zone tertiaire autour de la gare TGV centrale. L'ensemble des constructions a contribué à résorber le manque de bureaux aux standards contemporains à Reims.

La première opération, commencée en 2004, avait aux deux-tiers un preneur (regroupement des activités du siège régional de la SNCF), le troisième tiers, initialement effectué en blanc, ayant été commercialisé très rapidement. Ces investisseurs se sont également positionnés, mais de façon plus marginale, sur une offre résidentielle hôtelière (deux hôtels) et des parkings, la volonté de la Ville étant, à cette période, de mixer bureaux et habitat sur ce quartier. Ce dernier a donc été classé comme tel dans le plan local d'urbanisme (PLU). Plus tard, en 2012, une autre entreprise locale, présente à Reims depuis 1993, a également construit quelques bureaux et de l'habitat.

D'autres promoteurs se sont intéressés au quartier, mais ont renoncé à investir pour deux raisons : d'une part le prix d'acquisition élevé du foncier rendait l'opération risquée, en raison de leur moins bonne connaissance de la demande locale (en particulier pour l'un d'entre eux qui, construisant en blanc, devait vendre rapidement) ; d'autre part certains ne souhaitaient investir que dans l'habitat. À cette période, les promoteurs extérieurs ne croyaient pas en la capacité d'une ville comme Reims à remplir des locaux tertiaires. Certains d'entre eux ont investi pour la première fois à Reims dans le centre-ville dans l'habitat résidentiel, et ce massivement en 2008 à proximité de l'hypercentre et en 2010 dans l'hypercentre.

Ainsi, sept ans après l'arrivée du TGV, le bilan permet de faire ressortir un jeu d'acteurs, dotés d'une connaissance inégale du marché et de stratégies d'investissement différentes.

Deuxièmement, selon les promoteurs locaux interrogés, la demande de bureaux situés en centre-ville était assez forte avant l'arrivée du TGV. Les entreprises étaient à l'étroit et confrontées à des difficultés de parking. Cette demande importante résultait également d'une évolution de la législation, relative aux obligations liées à l'accueil de publics handicapés dans les bureaux et aux nouvelles normes thermiques. Elle correspondait enfin à la nécessité d'avoir accès aux nouvelles technologies, qui permettent de mutualiser les équipements et des salles de réunion et conférences et qui sont susceptibles de remplacer la proximité géographique, voire même le besoin de proximité temporaire.

L'« effet TGV » résulte ainsi de la volonté de la Ville et de la SNCF d'attendre l'arrivée du TGV pour valoriser un ensemble de réserves foncières sur ce quartier. Ce sont ces acteurs qui ont ainsi créé un effet TGV. Les

investisseurs, quant à eux, ont choisi d'y investir dans la mesure où ils considèrent que le TGV est un argument commercial permettant de limiter les risques de commercialisation de leurs biens. Le TGV a ainsi une valeur « assurantielle » comme le soulignait Aurélie DELAGE (2012) au sujet des gares TGV. Il génère des anticipations positives quant au dynamisme futur du quartier, anticipations qui résultent soit de la connaissance préalable d'autres quartiers de gare TGV qui ont été un succès, soit d'une dynamisation possible des marchés compte tenu de la proximité accrue à Paris.

Troisièmement, la gouvernance locale semble avoir été essentielle dans la dynamique de construction de ce quartier et la politique menée par la Ville déterminante dans sa destination tertiaire. Celle-ci a imposé aux promoteurs et aux investisseurs la construction de surfaces mixtes associant bureaux et habitat. Cela a d'emblée exclu les investisseurs (notamment des investisseurs nationaux importants) uniquement intéressés par le marché résidentiel. Le service d'urbanisme de la Ville a par ailleurs facilité la réalisation de ce quartier en termes de viabilisation.

Cette forte volonté de la Ville a été associée à une communication d'envergure. Avec la Chambre de commerce et d'industrie « Reims-Epernay », la Ville et l'agglomération de Reims ont en effet créé en 2004 une agence de développement économique afin de promouvoir la Ville auprès des entreprises extérieures. Cette agence, « Invest in Reims », est considérée comme un facilitateur dans l'accueil des chefs d'entreprises extérieures, et comme un véritable ambassadeur de la Ville sur les salons. D'autres opérations de communication ciblant par exemple le public parisien ont contribué à la modification de l'image de la ville, considérée alors comme plutôt calme et bourgeoise. L'arrivée dans ce quartier d'un investisseur ayant expérimenté Euralille (le quartier d'affaire TGV à Lille) a rassuré les acteurs locaux dans leurs espoirs d'obtenir une dynamique semblable malgré une différence importante en termes de taille de ville et de rayonnement. Cette stratégie qui tente de reproduire la dynamique de villes plus grandes a été décisive dans la destination de ce quartier. L'opération de jonction de la façade historique de la gare TGV avec l'hypercentre de la ville, et la mise en service du tramway trois ans après le TGV ont également contribué à renouveler l'image de ce quartier.

Enfin TGV et tramway sont venus compléter l'offre de transport existant à proximité de ce quartier (autoroutes, TER, taxis), améliorant encore son accessibilité.

Mais cet effet d'image associé au TGV semble au début n'avoir joué que pour les acteurs locaux. C'est la Ville qui, prenant appui sur des expériences passées et par effet de mimétisme, a cru en l'avenir du quartier de la gare.

Les promoteurs et les investisseurs locaux ont quant à eux adhéré aux choix de la ville. Ce dynamisme a ensuite amené des promoteurs extérieurs à sélectionner Reims, lors du déploiement de leur nouvelle stratégie d'investissement dans les villes moyennes.

Face à cette logique de l'offre, la question est à présent d'identifier celle de la demande, et donc les raisons pour lesquelles les entreprises se sont implantées sur ce quartier.

3. TGV ET LOCALISATION DES ENTREPRISES : LES RÉSULTATS DES DEUX ENQUÊTES

Une première enquête quantitative et qualitative qui visait à identifier les types d'entreprises, leurs facteurs de localisation, l'incidence du TGV sur le choix de localisation et leur utilisation du TGV a été réalisée en 2008 à l'aide d'un questionnaire administré par téléphone ou en face à face. 32 entreprises sur les 55 implantées dans le quartier avaient accepté d'y répondre.

Une seconde enquête de même nature a été conduite auprès des 100 entreprises implantées fin 2014. 43 entreprises ont accepté d'y répondre. Cette deuxième enquête a été complétée par des entretiens téléphoniques début 2015 auprès des 10 entreprises (parmi les 43 ayant répondu) qui utilisent le plus le TGV (au moins une fois par semaine). Par ailleurs des entretiens complémentaires ont eu pour but de vérifier les raisons du départ de certaines entreprises de ce quartier depuis 2010.

3.1. UNE MODIFICATION DES ACTIVITÉS ET DES ENTREPRISES EN 2014 DANS LE QUARTIER CLAIRMARAIS

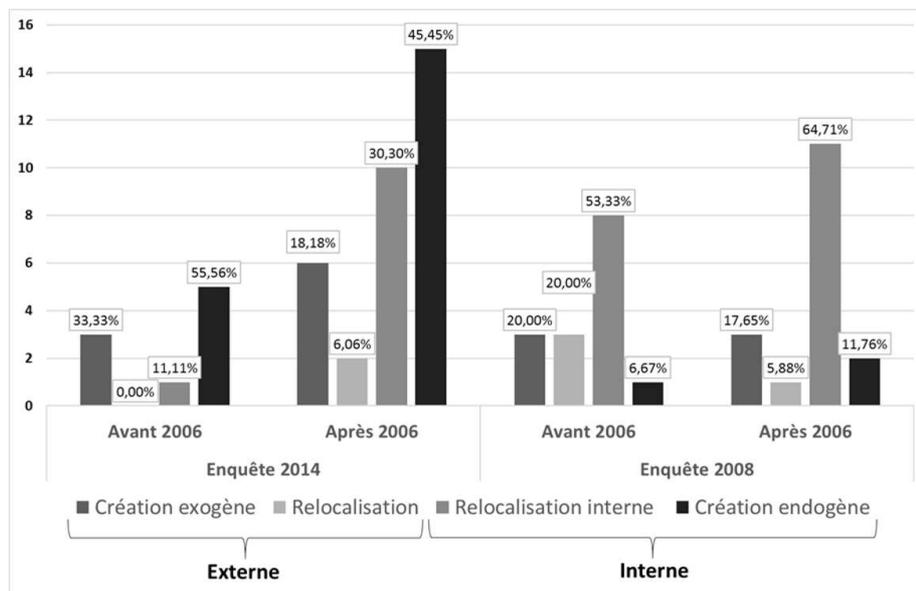
L'image du quartier Clairmarais a complètement changé. Si des entreprises ont quitté le quartier, 73 % des entreprises localisées dans le quartier en 2007 y sont toujours en 2014.

3.1.1. Des entreprises présentes en 2014 toujours essentiellement locales

Alors que les anticipations laissaient envisager l'arrivée de nouvelles entreprises, les entreprises établies sont principalement locales. Si l'implantation d'une entreprise peut résulter d'une création endogène ou exogène à la zone urbaine, ou d'une relocalisation d'activités locales ou exogènes, dans le quartier Clairmarais, nos enquêtes montrent que ce sont surtout des entreprises de Reims (73,8 %) qui ont décidé de s'y installer et parmi celles-ci des entreprises nouvellement créées par des acteurs locaux (47,6 %). Les créations et les relocalisations exogènes résultant des décisions des acteurs

extérieurs à la zone urbaine de Reims ne représentent respectivement que 21,4 %, et 4,8 % (Schéma 1).

Schéma 1. Des entreprises majoritairement locales en 2008 et en 2014



Source : Auteurs ; BAZIN et alii, 2009

En comparaison avec l'enquête précédente, il convient de noter l'importance des créations endogènes (47,6 % en 2014 contre 9,4 % en 2008) par rapport aux relocalisations, ce qui pourrait attester d'un surcroît de dynamisme local.

De plus, alors que l'implantation d'activités métropolitaines (entreprises de conseil aux entreprises, laboratoires de recherche, etc.) était attendue, les anticipations ne se sont pas réalisées. Parmi les entreprises situées dans les bâtiments construits dans le quartier Clairmarais (Tableau 3) et qui ont répondu à l'enquête en 2014, nombreuses sont les activités financières et d'assurance (38,1 %), scientifiques et techniques, les services administratifs et de soutien (23,8 %), d'administration publique, d'éducation, de santé et d'action sociale (16,7 %).

La répartition des secteurs d'activités présents sur ce quartier dans l'enquête de 2008 n'étant pas la même, une comparaison est difficile. Toutefois l'activité la plus surreprésentée en 2014 (activités financières et d'assurances, 38,1 %) l'était déjà en 2008 mais dans une moindre mesure (activités financières, 12,5 %) (Annexe 1).

Tableau 3 : Secteurs d'activités à Reims (2012) et Clairmarais (enquête 2014)

Secteurs d'activité (Nombre d'entreprises)	Reims (2012)	Quartier Clairmarais (Enquête 2014)
Agriculture, Industrie	6,0 %	0,0 %
Construction	9,4 %	0,0 %
Commerce ; réparation de voitures et deux roues motorisés	23,6 %	7,1 %
Transport et stockage	2,7 %	4,8 %
Hôtellerie et restauration	5,8 %	2,4 %
Information et communication	2,9 %	4,8 %
Activités financières et d'assurance	6,1 %	38,1 %
Activités immobilières	5,1 %	2,4 %
Activités scientifiques et techniques ; administratives et de soutien	15,9 %	23,8 %
Administration publique, enseignement, santé et action sociale	15,0 %	16,7 %
Autres types d'activités	7,6 %	0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %

Source : INSEE ; Auteurs, 2014

3.1.2. Des entreprises ayant disparu ou quitté le quartier pour de nouvelles zones d'activité

Une analyse des types d'entreprises présentes en 2008, mais ayant disparu du quartier Clairmarais en 2014 nous a permis d'identifier les raisons de leur départ.

Trois éléments principaux peuvent être relevés :

- Certaines entreprises étaient implantées dans le quartier Clairmarais de façon éphémère en raison de leur activité. C'est le cas de promoteurs durant la période de construction des bâtiments dans le quartier ou de bureaux d'étude (comme celui lié au tramway mis en service en 2011).
- Des services de proximité implantés en 2008 ont disparu : deux entreprises de restauration (dont l'une de restauration rapide), une agence bancaire, un centre d'amincissement, une crèche privée, etc.. D'après les salariés interrogés, il semblerait que la proximité immédiate du centre-ville n'incitait pas les salariés à rester déjeuner dans le quartier ni à utiliser les autres services présents. Les anticipations liées à un quartier qui deviendrait « d'affaires » et où les salariés utilisent les services proposés pendant la journée de travail ne se sont pas véritablement réalisées. La centralité du quartier semble ici jouer de façon négative au sens où elle est associée à une forte concurrence d'activités implantées dans l'hypercentre de Reims.
- D'autres entreprises s'étaient installées dans ce quartier pour y trouver des bureaux neufs en 2004 et des possibilités de parking. Par la suite, de nombreux programmes de bureaux ont été réalisés dans l'agglomération rémoise, élargissant l'offre possible, avec des loyers souvent moins élevés. Une des entreprises interrogées s'est ainsi réimplantée dans un quartier de bureaux neufs, permettant un accès gratuit aux

parkings pour les salariés et la clientèle. Le directeur se rend plusieurs fois par semaine à Paris en TGV, mais c'est lui qui se déplace à la gare centre. Sa nouvelle localisation a procuré plus de confort et d'espace à ses salariés dont l'effectif a cru de façon importante. La question du stationnement est une question récurrente dans une ville de taille intermédiaire où les salariés et les clients utilisent encore beaucoup la voiture personnelle pour leurs déplacements, y compris vers les quartiers du centre-ville. Or le parking public qui était gratuit pendant les premières années d'aménagement du quartier Clairmarais, est dorénavant payant. Seules certaines entreprises disposent de quelques places privées pour leurs salariés.

Il faut également citer la disparition d'agences commerciales qui s'étaient implantées juste avant l'arrivée du TGV et dont l'activité ne s'est pas développée (c'est le cas d'une agence de compagnie d'assurances dont une autre implantation, disparue également, avait eu lieu à Rouen). Enfin, certaines entreprises qui étaient parties du centre-ville s'y sont réimplantées dans des locaux neufs construits après la mise en service du TGV.

3.2. LES FACTEURS DE LOCALISATION SPONTANÉMENT DÉCLARÉS PAR LES ENTREPRISES ET LEUR HIÉRARCHIE

Si la desserte TGV et la proximité de la clientèle sont plus importantes qu'en 2008, ces deux facteurs ne sont pas liés.

3.2.1. Une desserte TGV plus importante, mais une disponibilité de bureaux toujours privilégiée

L'étude des facteurs déclarés par les entreprises en 2014 pour expliquer leur localisation montre l'importance de facteurs comme la disponibilité des bureaux (20,2 %), le TGV (11,9 %), l'image du quartier (10,7 %) et la proximité des clients (10,7 %) (Tableau 4a). Toutefois, cette analyse globale masque des différences quant à l'importance de ces critères dans le choix de localisation des entreprises.

L'enquête montre clairement que la disponibilité des bureaux a permis à de nombreuses entreprises, dont près de 75 % sont d'origine locale, de trouver des bureaux correspondant aux normes actuelles. Ces bâtiments sont plus agréables et adaptés à leurs activités en termes d'équipement ou de taille. La localisation des entreprises locales sur ce quartier coïncide donc soit avec la croissance de leur activité, soit avec l'étalement de locaux occupés antérieurement, soit plus souvent avec la création d'une nouvelle activité. Si la recherche de nouveaux locaux reste le premier facteur de localisation, les autres facteurs sont plus diversifiés que par le passé. La proximité des clients

semble plus importante en 2014 qu'en 2008 (Tableaux 4a et 4b).

*Tableau 4 : Facteurs de localisation spontanément déclarés
par les entreprises...
a : ...en 2014*

Facteurs de localisation	Fréquence (%)
Disponibilité de bureaux	20,2 %
TGV	11,9 %
Image du quartier	10,7 %
Proximité des clients	10,7 %
Proximité du centre-ville	8,3 %
Proximité de l'autoroute	5,9 %
Gare ferroviaire	5,9 %
Coût des loyers	5,9 %
Accessibilité	4,8 %
Transport public	3,6 %
Parkings	3,6 %
Proximité des services	2,4%
Image de Reims	1,2%
Activités existantes	1,2%
Bassin d'emploi	1,2%
Proximité du siège	1,2%
Voisinage résidentiel	1,2%
Total	100.0%

Source : Auteurs

b : ...en 2008

Facteurs de localisation	Fréquence (%)
Disponibilité de bureaux	23,3 %
Proximité du centre-ville	20,5 %
Proximité de l'autoroute	17,8 %
Proximité de la gare	15,1 %
Proximité des clients	6,8 %
Accessibilité	5,5 %
TGV	2,7 %
Quartier d'affaires	2,7 %
Loyers	1,4 %
Disponibilité de la main-d'œuvre étudiante	1,4 %
Parkings	1,4 %
Quartier rénové et dynamique	1,4 %
Total	100,0 %

Source : à partir de BAZIN et alii, 2009

Lorsque les clients sont des locaux, en particulier dans le cas des services comme les services bancaires, la centralité confère un atout majeur pour maintenir le marché existant ou l'élargir. De surcroît, les changements en termes d'image et d'urbanisme du quartier Clairmarais ont été si importants que les entreprises considèrent que cette image peut accroître leur notoriété et leurs affaires.

Alors que les facteurs de localisation liés à l'accessibilité, comme la proximité du centre-ville, de l'autoroute et de la gare étaient importants pour les entreprises en 2008, le TGV ne l'était pas. En 2014 en revanche, l'accessibilité à ces facteurs est moins importante et l'accessibilité au TGV au contraire beaucoup plus marquée. Cité par 2,7 % des entreprises en 2008, le TGV est devenu en 2014 le deuxième facteur le plus cité (11,9 %). Six ans après, l'appropriation du TGV est significative, pas toujours en termes d'usage (Cf. infra) mais en termes d'image associée au quartier.

3.2.2. Une proximité à la clientèle évoquée plus fréquemment, mais sans lien réel avec la desserte TGV

Dans les deux enquêtes, les entreprises pouvaient spontanément classer par ordre d'importance les trois facteurs ayant contribué à leur localisation dans ce quartier (Schémas 2a et 2b). C'est la recherche de la proximité des clients qui devient le premier facteur en 2014 (21,2 %) alors qu'il n'était que le troisième en 2008 (12,0 %).

La question est cependant d'identifier la localisation de ces clients. En effet, ce peuvent être des clients locaux dont l'importance aurait cru avec la mixité fonctionnelle du quartier. Mais ce peuvent être aussi des clients parisiens que les entreprises auraient démarchés.

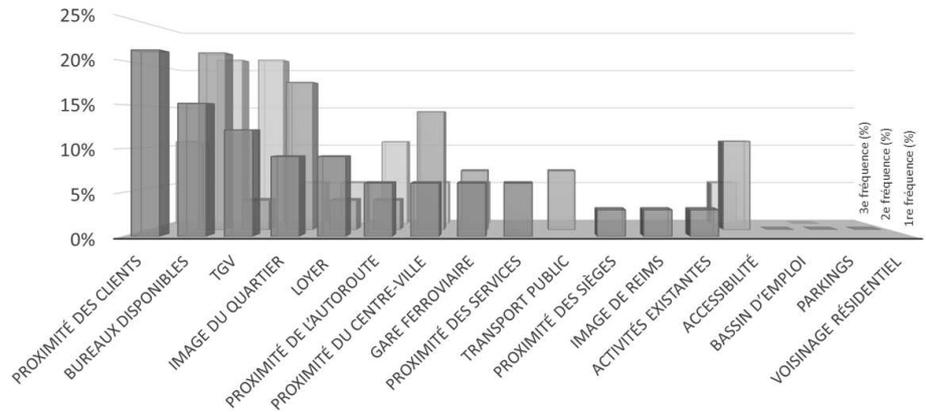
Le TGV qui n'était jamais cité en premier en 2008, devient le troisième facteur cité en premier en 2014. L'appropriation du TGV semble ainsi plus importante qu'en 2008.

La disponibilité des bureaux n'est plus le facteur de localisation cité en premier en 2014 (15,1 %, contre 40,0 % en 2008). En effet, une offre de bureaux a été développée dans d'autres quartiers de l'agglomération, de surcroît à un prix plus faible.

Une enquête téléphonique auprès des entreprises ayant quitté le quartier Clairmarais confirme que l'implantation en 2008 dans le quartier Clairmarais était pour ces entreprises uniquement liée à l'existence de bureaux neufs ; avant la période de la construction à Reims qui a accompagné l'arrivée du TGV, l'offre de bureaux neufs était limitée. De 2006 à 2010, seul le quartier Clairmarais pouvait en offrir. Avec la création des zones d'activités de Bezannes (près de la gare TGV Champagne-Ardenne) et de Croix-Blandin (quartier situé au sud de Reims, jouxtant l'autoroute), d'autres localisations deviennent possibles et les entreprises choisissent moins souvent le quartier Clairmarais pour sa disponibilité de bureaux, mais pour d'autres besoins (Figure 2).

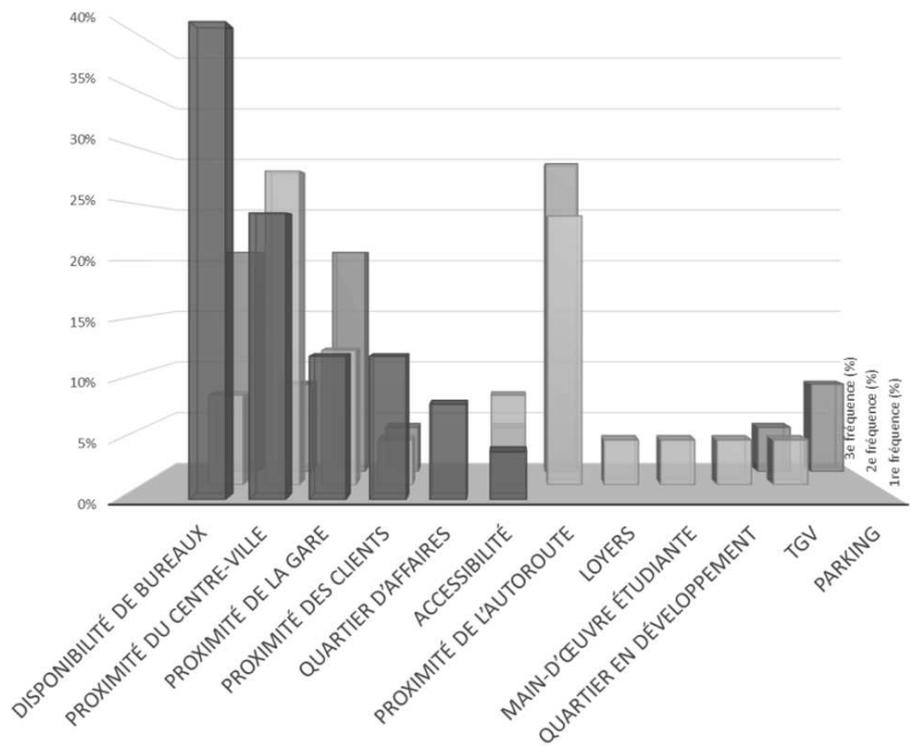
Schéma 2 : Hiérarchie des facteurs de localisation spontanément déclarés par les entreprises

a : ...en 2014



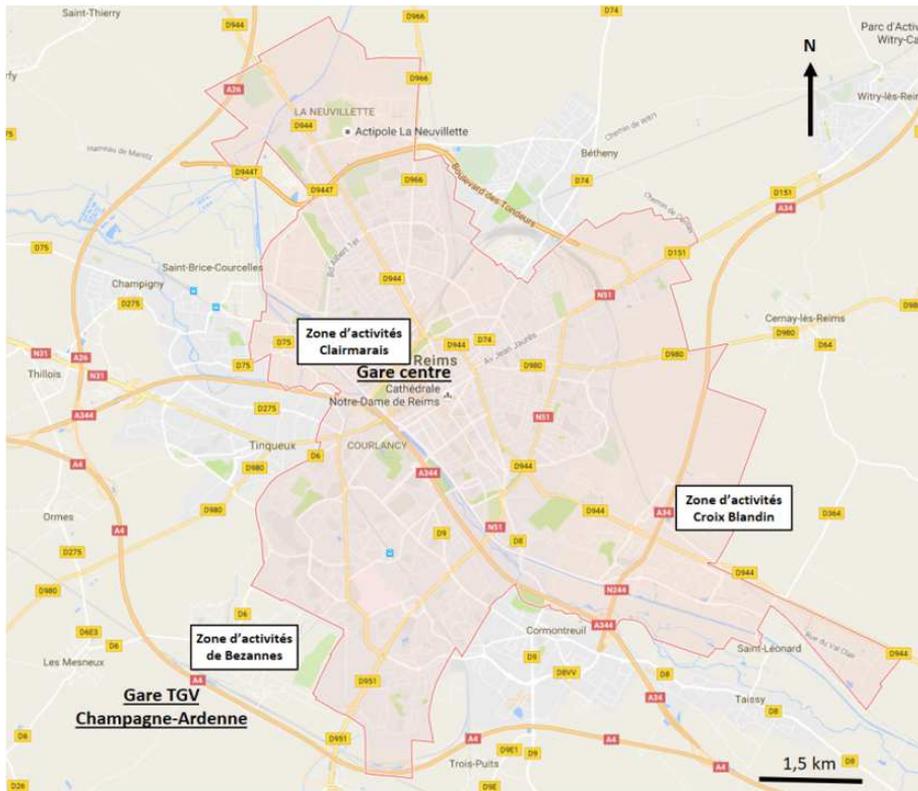
Source : Auteurs

b : ...en 2008



Source : Auteurs

Figure 2 : Les zones d'activités Clairmarais, Croix Blandin et de Bezannes



Source : Google Map, modifié par les auteurs

Le croisement des deux premiers facteurs de localisation évoqués par les entreprises permet de préciser ces hypothèses. Les entreprises qui citent la proximité des clients comme premier facteur correspondent à un profil d'entreprises qui viennent aussi pour les bureaux disponibles (28,6 %), l'image du quartier (28,6 %) et la proximité de la gare⁴ (14,3 %), mais ces entreprises n'évoquent pas le TGV comme deuxième facteur de localisation (Annexe 2). Plus d'un quart de ces entreprises ne donne pas d'autres facteurs de localisation ! La proximité de la clientèle n'est donc pas associée à la desserte TGV. La clientèle est vraisemblablement locale.

Alors qu'en 2008, le facteur « locaux disponibles » était surtout associé à la proximité du centre-ville et de l'autoroute (BAZIN et alii, 2009:54), en 2014 ce facteur est associé à des facteurs d'« accessibilité », de « transport public » et de « bassin d'emploi » (ce dernier passant de 10 % en 2008 à 20 % en 2014). En effet les parkings devenus payants depuis 2008 ont conduit des entre-

⁴ Mais sans préciser la desserte TGV.

prises à se délocaliser vers d'autres quartiers, le personnel et la clientèle des entreprises actuellement localisées dans le quartier Clairmarais se déplacent davantage en transport public.

Inversement les entreprises qui citent le TGV comme premier facteur n'évoquent pas la proximité de la clientèle comme deuxième facteur, mais la proximité du centre-ville, de l'autoroute, et les bureaux disponibles.

Enfin la proximité des fournisseurs n'est jamais citée parmi les principaux facteurs de localisation.

Le croisement du premier facteur de localisation et du type d'entreprise fournit également des résultats intéressants⁵.

Dans le cas d'une relocalisation interne, les entreprises sont à la recherche de la proximité des clients (30,0 %), de bureaux disponibles (30,0 %) et de frais de loyer modérés (20,0 %) (Annexe 3). Dans le cas de la création endogène, les facteurs de localisation sont plus variés, même si les premiers facteurs cités sont la proximité des clients (17,6 %) et le TGV (17,6 %). En ce qui concerne les créations exogènes, les entreprises cherchent la proximité du centre-ville (50 %) et la proximité des clients (50 %). Pour les relocalisations externes, les raisons sont très diverses : l'image du quartier, les frais de loyer modérés, la proximité de services et du TGV.

En croisant les résultats tirés des Annexes 2 et 3, deux profils d'entreprises semblent apparaître : celles qui y trouvent des bureaux, une clientèle attirée par l'image du quartier et la centralité qu'offre la gare (relocalisations internes et externes) ; et des entreprises dont la localisation s'explique davantage par le TGV et l'image du quartier (créations endogènes et exogènes). En particulier, les créations exogènes évoquent davantage le TGV comme facteur de localisation, ce qui s'explique en grande partie par les besoins de se rendre au siège (centre d'appel, assurance, immobilier). D'autres entreprises (relocalisations endogènes par exemple) profitent de la proximité parisienne pour être davantage présentes sur les salons. Elles le faisaient déjà avant le TGV mais en voiture et dans une moindre mesure. Il s'agit d'une école de danse, déjà présente avant l'arrivée du TGV, dont la direction se rend à Paris pour rencontrer des chorégraphes et participer aux jurys de concours, ou encore de personnels d'entreprises, également déjà présentes, qui bénéficient maintenant de formations à Paris.

La question est alors d'identifier si au-delà des facteurs de localisation annoncés, le potentiel de proximité temporaire à Paris que permet la desserte est activé par une utilisation du TGV.

⁵ Pour le premier facteur, l'hypothèse H0 d'indépendance des deux variables testées (facteur 1 –nature de l'implantation) n'est pas rejetée. Le test exact de FISHER donne $p = 0,99$.

3.3. L'UTILISATION DU TGV ET L'ACTIVATION DE LA NOUVELLE PROXIMITÉ-TEMPS À PARIS

L'analyse montre que le TGV est davantage utilisé aujourd'hui. Pour autant il s'agit avant tout d'un report modal, et dans une moindre mesure et pour quelques entreprises, d'une activation de la proximité à Paris au service d'une dynamisation de l'activité.

3.3.1. Une utilisation plus importante du TGV...

L'analyse des facteurs de localisation et du profil des entreprises montre une certaine évolution depuis 2008. En 2008, seulement deux entreprises parmi 26 évoquaient le TGV dans leur choix de localisation, elles sont beaucoup plus nombreuses en 2014 à utiliser le TGV pour leurs déplacements professionnels (Tableau 5), notamment les cadres dirigeants et les cadres qui se déplacent régulièrement. Plus de la moitié des cadres dirigeants et des cadres qui utilisent le TGV le font une à plusieurs fois par semaine, comparativement à seulement 35,7 % des employés. La moitié des entreprises déclare que les employés l'utilisent moins d'une fois par mois dans l'année.

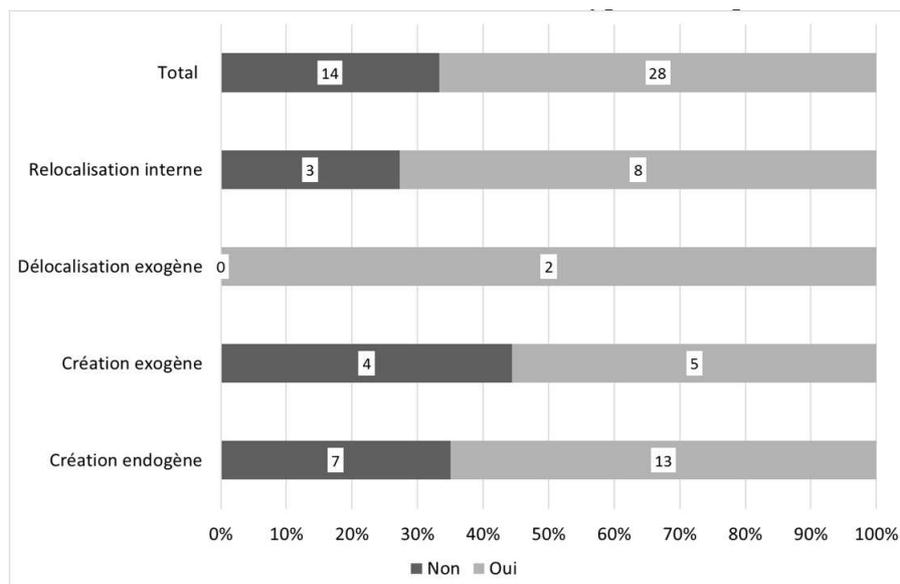
Tableau 5 : Fréquence des déplacements professionnels en TGV en 2014

Fréquence des déplacements professionnels	Directeur	Directeur de service	Employé
5/semaine	2	0	1
3/semaine	2	1	1
2/semaine	3	1	0
1/semaine	3	0	3
1 à plusieurs fois par semaine	55,6%	50,0%	35,7%
3/mois	0	0	1
2/mois	1	1	0
1/mois	2	1	1
15/ans	1	0	0
1 à plusieurs fois par mois	22,2%	50,0%	14,3%
10/ans	0	0	1
5/ans	2	0	0
4/ans	1	0	0
3/ans	1	0	2
2/ans	0	0	1
1/ans	0	0	1
Moins d'1 fois / an	0	0	2
Autre régularité	22,2%	0,0%	50,0%
Total	18	4	14

Source : Auteurs

L'analyse de l'utilisation du TGV pour les déplacements professionnels montre que 66,7 % des entreprises localisées dans le quartier Clairmarais l'utilisent (Schéma 3) alors qu'en 2008 les entreprises qui l'utilisaient étaient très peu nombreuses.

Schéma 3 : Utilisation du TGV et le type d'entreprise



Source : Auteurs

La distinction du type de localisation permet de repérer que les deux entreprises dont les implantations résultent d'une délocalisation exogène utilisent le TGV. Mais leur utilisation est limitée : moins d'une fois par mois pour la direction et les employés pour l'une, une fois par semaine par la direction pour l'autre.

Les entreprises correspondant à des créations exogènes utilisent un peu moins le TGV (55 %), mais quand elles l'utilisent, la fréquence est supérieure aux autres.

Le paradoxe énoncé en 2008, le TGV était présenté comme un facteur susceptible d'attirer des entreprises extérieures mais les entreprises implantées l'utilisaient peu, ce qui conférait au TGV surtout un effet d'image, doit donc être nuancé en 2014.

Par ailleurs, le TGV semble être peu utilisé pour attirer des employés résidant à Paris puisque seules 7 entreprises déclarent que des employés l'utilisent pour leurs déplacements domicile-travail. L'élargissement du bassin d'emploi au profit de Reims que permettrait la desserte ne semble pas confirmé.

Ainsi l'utilisation du TGV est globalement plus importante, les entreprises ont intégré ses avantages pour les déplacements professionnels alors que ce n'était pas le cas en 2008. Le TGV est donc devenu un facteur de localisation, même s'il reste encore secondaire.

3.3.2. ...permettant de dynamiser l'activité, mais pas réellement d'activer le potentiel de proximité temporaire

Une enquête téléphonique a permis d'affiner les motifs d'utilisation du TGV en 2014, pour les entreprises déclarant l'utiliser le plus fréquemment (23,2 % l'utilisent une à cinq fois par semaine), soit 10 entreprises parmi les 43 répondantes (28 ayant déclaré utiliser le TGV pour motifs professionnels, toutes fréquences confondues)⁶.

Parmi ces 10 entreprises, 4 l'utilisent même 4 à 5 fois par semaine :

- Il s'agit d'abord d'établissements dépendant de groupes (2) : un centre d'appel implanté en 2010, et un établissement d'un groupe d'assurance (implanté avant le TGV), dont les employés se déplacent essentiellement en TGV vers Paris pour des réunions au siège. Si les employés de l'établissement d'assurance se déplaçaient déjà à Paris avant le TGV, la fréquence était plus faible, les déplacements ne pouvant pas avoir lieu alors dans la demi-journée.
- Il s'agit ensuite de petites entreprises indépendantes (2). L'une (activité de promotion immobilière) est implantée de longue date à Reims, et le dirigeant se déplace régulièrement à Paris pour participer à des salons, en tant qu'exposant, ou pour visiter des clients. Avant le TGV, celui-ci s'y rendait assez peu, car son activité était moins développée et la clientèle était surtout locale. Les déplacements vers Paris avaient lieu essentiellement en voiture. Sa fréquentation des salons s'est donc développée et il a opéré un report modal. L'autre (activité de Conseil en coaching) n'est constituée que d'un dirigeant. Celui-ci, d'origine parisienne, a créé son entreprise en 2013 à Reims pour couvrir le marché du quart nord-est, accessible en deux heures en TGV ou en voiture, tout en étant dans une ville où la qualité de vie est jugée bonne. Les déplacements à Paris sont également associés à des visites de clients ou à des fréquentations de salons. Pour ces deux dernières entreprises, le TGV semble jouer un rôle dans la dynamisation de leur marché. Pour l'une, le promoteur immobilier qui a investi dans l'immobilier dans le quartier Clairmarais, la desserte TGV permet de se rendre plus facilement sur des salons parisiens pour attirer des acheteurs parisiens. Pour l'autre (Conseil), la localisation à Reims permet de capter une clientèle du grand Nord-Est à 2 heures, sans être trop loin de Paris, sans en avoir les inconvénients en termes de coûts d'implantation, et avec une concurrence beaucoup moins forte qu'à Paris. Sa clientèle est située essentiellement à Lille, Troyes et Nancy.

⁶ Nous avons limité l'enquête aux entreprises utilisant fréquemment le TGV dans la mesure où un usage peu fréquent ne semble pas pouvoir affecter de façon significative les comportements.

L'hypothèse d'une implantation dans ce quartier permettant de capter une nouvelle clientèle parisienne est donc validée dans le cas de l'activité immobilière, d'une agence de voyage, ou encore de façon plus marginale pour l'école de danse. Excepté pour ces entreprises, le TGV n'intervient pas particulièrement dans la fréquentation plus importante de salons ou de clients. Par ailleurs, il induit un report modal, auparavant les déplacements ayant généralement lieu en voiture. Mais il est perçu comme un facilitateur d'activité dans la mesure où il permet de participer à davantage de réunions aux sièges (pour les établissements), et comme un facteur permettant des gains de temps dans le travail, et de diminuer la fatigue grâce au report modal.

La proximité temporaire entre sièges et établissements, et entre fournisseurs et clients est donc davantage activée qu'en 2008, pour quelques entreprises. Le coût et la fréquence insuffisante du TGV restent toutefois un obstacle, notamment pour les petites entreprises ayant besoin de flexibilité dans les horaires, un aller-retour à Paris pouvant dépasser 120 euros en période de pointe.

Les collaborateurs ou la direction des six autres entreprises utilisent le TGV une à trois fois par semaine, pour participer à des réunions au siège, visiter la clientèle parisienne, et fréquenter des salons et séminaires. Pour l'ensemble de ces entreprises (dont la moitié était déjà localisée à Reims antérieurement au TGV) le TGV n'a pas particulièrement permis d'élargir la clientèle parisienne, mais plutôt d'améliorer le confort lors de la visite de cette clientèle, de participer à davantage de réunions tout en diminuant la fatigue, et de participer à des formations à Paris dans de meilleures conditions de temps et de confort. Le TGV permet également à la clientèle de se déplacer plus facilement à Reims, tout en bénéficiant de l'accès direct au centre-ville pour les repas d'affaires. Comme pour les entreprises précédentes, le TGV semble également avoir dynamisé leur activité, permis davantage de relations avec Paris pour des activités comme des fréquentations de salons ou des visites de sièges localisés à Paris. Ces déplacements se faisaient, préalablement à la desserte, généralement en voiture, i.e. dans de moins bonnes conditions et avec une moindre fréquence.

Pour l'ensemble de ces entreprises, les relations à Paris ne sont donc pas nouvelles, mais plus fréquentes et leur procurent davantage de visibilité. C'est donc avant tout en termes de fréquence et de confort des déplacements que le TGV impacte l'activité des entreprises. Cela ne fait que corroborer les résultats d'une précédente recherche menée sur 8 villes de la moitié Nord de la France (BAZIN et alii, 2013).

Les entreprises qui n'utilisent pas le TGV (agences bancaires, des profes-

sions médicales et des activités administratives) ont plutôt une clientèle de proximité.

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Lors de la première enquête, nous avons souligné un paradoxe (BAZIN et alii, 2009) : les entreprises s'étaient localisées dans un quartier d'affaires à proximité de la gare TGV, mais le TGV n'était pas un facteur de localisation important et les entreprises ne l'utilisaient pas. Nous avons montré que l'élément déterminant dans le processus de localisation n'était pas le TGV, mais l'offre immobilière, cette offre étant extérieure aux entreprises.

Cette nouvelle enquête nous permet d'identifier le rôle que joue le TGV dans l'offre immobilière. La Ville a joué un rôle décisif dans la destination fonctionnelle tertiaire du quartier Clairmarais projeté en raison de l'arrivée du TGV. Les promoteurs et les investisseurs localement implantés qui ont adhéré à la politique de la collectivité locale ont produit un effet d'image qui a attiré les promoteurs nationaux. Avant 2007, seul un promoteur extérieur avait construit à Reims, plus précisément dans l'hypercentre dès 2000. En 2004, celui-ci s'est associé à deux autres promoteurs locaux pour investir également dans ce quartier. Cela peut être analysé comme un signal qui a conduit les autres investisseurs extérieurs à investir. Cela étant leurs investissements coïncident aussi généralement avec une volonté d'investir dans des villes moyennes. Dans leur phase de prospection des villes moyennes, les promoteurs nationaux considèrent que la présence du TGV est rassurante comme cela a été montré dans le cas de Saint-Étienne (DELAGE, 2012).

La communication offensive de la Ville avec l'agence de développement économique « Invest in Reims » a aussi contribué à accroître l'image dynamique de la ville.

Dans cette deuxième enquête, notre objectif était également de tester la possible évolution des facteurs de localisation et d'identifier si les entreprises nouvellement implantées étaient toujours d'origine locale ou exogène et si elles avaient accru leur usage du TGV et activé le potentiel de proximité temporaire à Paris. Les résultats sont tout à la fois assez similaires à ceux de la précédente enquête, et différents en ce qui concerne les facteurs de localisation.

Tout d'abord, les entreprises sont toujours principalement d'origine locale. Le quartier d'affaires n'attire pas massivement des entreprises extérieures. Deuxièmement, des différences importantes dans la nature des activités peuvent être relevées. Les activités financières et d'assurance représentent à présent le secteur le plus important de ce quartier. Troisièmement, le TGV est un facteur de localisation plus important en 2014 qu'en 2008. En effet, en

2008, en raison de l'offre limitée de bureaux sur les autres quartiers de la ville, les entreprises présentes n'avaient pas réellement de choix en matière de localisation. Aujourd'hui, l'offre est beaucoup plus étoffée (plusieurs quartiers ont construit des bureaux : Croix Blandin, Bezannes, etc.) ; Clairmarais étant un quartier plus central, mais aussi plus cher, les entreprises qui s'y localisent ont véritablement besoin de la centralité et du TGV pour leurs déplacements.

Par ailleurs, si le facteur de localisation « proximité des clients » est plus important en 2014, cela s'explique en grande partie par la mixité fonctionnelle du quartier qui implique une demande locale (en prestation financière et d'assurance). Ainsi c'est bien un effet place qui est en jeu !

Force est de constater que le TGV n'est utilisé pour prospecter la clientèle parisienne et étendre l'aire de marché des entreprises, que par quelques entreprises. Le potentiel de proximité temporaire à Paris n'est donc pas fortement activé en termes de marché, mais on note une évolution par rapport à 2008. Le TGV, lorsqu'il est utilisé, améliore les conditions de déplacement des employés et facilite ces déplacements. Il permet d'être davantage présent sur des salons à Paris, de visiter le siège (pour les établissements), l'accès à certaines prestations non disponibles à Reims (formations), ou à une nouvelle clientèle pour les fournisseurs de services (participation à des jurys). De ce point de vue, la proximité temporaire à Paris que permet la desserte TGV contribue à renforcer la proximité organisationnelle entre les sièges et les établissements, facilite la participation à des salons et congrès en région parisienne, contribue à rendre plus visibles certaines entreprises dont l'activité est ainsi dynamisée.

Pour conclure, la zone de Bezannes, où est localisée l'autre gare TGV de Reims (la gare d'interconnexion Champagne-Ardenne), longtemps vide est à présent caractérisée par une dynamique immobilière réelle. Ce qui est qualifié de « plus grande clinique en Europe » (rassemblement de plusieurs établissements d'une clinique locale) est en cours de construction et les investisseurs nationaux ont été les premiers à y investir en immobilier résidentiel alors qu'ils n'avaient pu le faire à Clairmarais aux abords immédiats de la gare. L'enquête en cours sur ce quartier nous permettra d'approfondir la question de la localisation des entreprises dans les quartiers de gare périphériques.

REMERCIEMENTS

Nous souhaitons remercier les étudiants du département Gestion Logistique et Transport de l'IUT de Reims-Châlons-Charleville – Université de Reims Champagne-Ardenne qui ont administré l'enquête relative aux facteurs de

localisation auprès des entreprises, et les promoteurs et investisseurs qui ont accepté d'être interviewés.

BIBLIOGRAPHIE

AUDRR (2008) **Économie, Chiffres clés**. Agglomération rémoise, 4 p.

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.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2009) Gare TGV et attractivité d'un quartier d'affaires : entre offre immobilière, centralité et représentations des acteurs, le cas de la gare centre de Reims. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 56, pp. 37-61.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2010) Ligne à grande vitesse et évolution des marchés immobiliers résidentiels : attractivité renouvelée ou phénomènes spéculatifs localisés ? Le cas de l'aire urbaine de Reims. **Revue d'Économie Régionale et Urbaine**, n° 1, pp. 313-336.

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. (2013) **Les enjeux et les opportunités des dessertes ferroviaires à grande vitesse en termes de développement local et de développement durable, rapport final**. Contrat PREDIT, financement ADEME.

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

BAZIN-BENOIT S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2016) High-Speed Rail, Corporate Real Estate and Firm Location in the Central Business District: The Results from Two Surveys (2008; 2014) in Reims. **The Open Transportation Journal**, n° 10, pp. 8-22.

BECATTINI G. (1975) **Invita a una rilettura di Marshall. Introduction à A. Marshall et M.P. Marshall, Economia della produzione**. Milan, ISEDI (Trad. italienne de *The economics of industry*, 1879).

BELLET C. (2016) Peripheral High-Speed Rail Stations in Spain. **The Open Transportation Journal**, n° 10, pp. 45-56.

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

- BOUBA-OLGA O., ZIMMERMANN J.-B. (2004) Modèles et mesures de la proximité. In B. PECQUEUR, J.-B. ZIMMERMANN **Économie de Proximités**. Hermès Sciences, pp. 89-112.
- BOURDIN A. (2011) Towards the station city. In J.-J. TERRIN (Ed.) **Gares et dynamiques urbaines les enjeux de la grande vitesse, Railways stations and urban dynamics High speed issues**. Ed. Parenthèses, pp. 162-173.
- BRICOUT T. (1996) **Impact du TGV sur les entreprises du tertiaire supérieur du Nord-Pas-de-Calais**. UVHC, Mémoire de maîtrise.
- BUISSON M.-A. (1986) **Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes**. Lyon, Laboratoire d'Économie 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**, Vol. 17, n° 2, pp. 51-63.
- CAR (COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE REIMS) (2004). n° 78.
- 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 janvier.
- DELAGE A. (2012) De l'effet structurant à l'effet rassurant des infrastructures de transport : la gare TGV est-elle un « levier de développement urbain ». **Colloque de l'ASRDLF**, Belfort.
- DUPUY C., BURMEISTER A. (2003) **Entreprises et territoires, les nouveaux enjeux de la proximité**. Paris, La Documentation Française.
- FACCHINETTI-MANNONE V. (2010) Les nouvelles gares TGV périphériques, des instruments au service du développement économique des territoires ? **Géotransport**, n° 1-2, pp. 51-66.
- 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 2009**, Madrid, June 4-6.
- GARMENDIA M., DE URENA J. M., RIBALAYGUA C., LEAL J., 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**, Vol. 15, n° 3, pp. 249-264.
- GILLY J.-P., TORRE A. (2000) **Dynamiques de proximité**. Paris, L'Harmattan, Paris, 301 p.

- 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**, Vol. 31, n° 1, pp. 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.
- DE JONG M. (2009) **European high-speed train station area: the renaissance of the railway station**. www.etcproceedings.org/paper/download/3918.
- 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)**. Oxford University, Centre for the Environment, Transport Studies Unit.
- 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, pp. 71-97.
- MANNONE V. (1995) **L'impact régional du TGV sud-est**. Université de Provence Aix-Marseille I, Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, 2 tomes.
- MARTIN F. (1997) Justifying a high-speed rail project: social value vs. regional growth. **Annals of Regional Science**, n° 31, pp. 155-174.
- MARSHALL A. (1919) **Industry and trade**. London, Macmillan (traduction française, 1934).
- OLLIVRO J. (1997) **TGV et fonctions supérieures dans les régions Bretagne et Pays de la Loire**. R.E.S.O. Université de Rennes II.
- PARIS C. (1992) The Slow Death of a Very Fast Train: Government Resistance to a Privately Funded Transport Innovation. **International Journal of Urban and Regional Research**, Vol. 16, n° 4, pp. 623-632.
- 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 F. BRUINSMA, E. PELS, H. PRIEMUS, P. RIETVELD, B. VAN WEE (Eds) **Railway Development: Impacts on Urban Dynamics**. Physica-Verlag.
- PORTER M. (1998) **On competition**. Harvard Business Review Books
- PRESTON J. (2009) **The Case for High Speed Rail: a Review of Recent Evidence**. Royal Automobile Club Foundation for Motoring (rapport n° 09/128).
- RALLET A., TORRE A. (1998) On Geography and Technology: Proximity Relations in Localised Innovations Networks. In M. STEINER (ed.) **Clusters and Regional Specialisation**. London, Pion Publication.
- RALLET A., TORRE A. (1999) Which Need for Geographical Proximity in Innovation Networks at the Era of Global Economy? <https://www.researchgate.net/publication/23732702>.
- RALLET A., TORRE A. (2005) Proximity and Localization. **Regional Studies**, Vol. 39, n° 1, pp. 37-59.
- RIETVELD P., BRUINSMA F., VAN DELFT H.T., UBBELS B. (2001) Economic impacts of high speed trains. Experiences in Japan and France: Expectations in The Netherlands. **Serie Research Memoranda** (Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde), 20.
- 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>.
- SETEC ORGANISATION (2005) **Étude des effets de la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Narbonne sur le développement des aires urbaines d'Agen et de Montauban et sur l'aménagement des territoires traversés**. Étude pour Réseau Ferré de France, <http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lgv-bordeaux-toulouse/docs/pdf/etudes/amenagement-%28synthese%29.pdf>.
- SANDS B.D. (1993) **The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California**. Institute of Urban and Regional Development University of Berkeley, working paper.
- SHEFER D., 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**, Vol. 84, n° 3, pp. 487-508.

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

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.

TE & MS – TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS, INC. (2007) **Ohio Hub Passenger Rail Economic Impact Study**. Frederick (Maryland), Ohio Rail Development Commission, http://facweb.knowlton.ohio-state.edu/pvixon/courses2/crp763/ohio-hub/ohio_economic_analysis.pdf.

TORRE A. (2006) Clusters et systèmes locaux d'innovation, Critique sur les hypothèses naturalistes de transmission des connaissances à l'aide des catégories de l'économie de la proximité. **Régions et développement**, n° 24, pp. 15-43.

TRIP J.J. (2008) What makes a city: Urban quality in Euralille, Amsterdam South Axis and Rotterdam Central. In F. BRUINSMA, E. PELS, H. PRIEMUS, P. RIETVELD, B. VAN WEE Eds **Railway Development: Impacts on Urban Dynamics**. Physica-Verlag.

TROIN J.-F. (1997) Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux. **Annales de géographie**, Vol. 106, n° 593, pp. 34-50.

URENA J.M., MENERAULT PH., GARMIENDA M. (2009) The High-Speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities: a National, Regional and Local Perspective. **Cities**, Vol. 26, n° 5, pp. 266-279.

VICKERMAN R.W. (1991) **Infrastructure and Regional Development**. London, Pion Limited.

VICKERMAN R.W. (2015) High-Speed Rail and Regional Development: the case of intermediate stations. **Journal of Transport Geography**, Vol. 42, pp. 157-165.

VICKERMAN R.W. (1997) High-Speed Rail in Europe. Experience and Issues for Future Development. **Annals of Regional Science**, n° 31, pp. 21-38.

VICKERMAN R., 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. (2008) The impact of high speed railways developments on offices locations: a scenario study approach. In F. BRUINSMA, E. PELS, H. PRIEMUS, P. RIETVELD, B. VAN WEE Eds **Railway Development: Impacts on Urban Dynamics**. Physica-Verlag.

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

YIN M., BERTOLINI L., 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>.

ANNEXE 1 : SECTEURS D'ACTIVITÉS DANS L'AGGLOMÉRATION DE REIMS (2008) ET À CLAIRMARAIS (ENQUÊTE 2008)

Secteurs d'activités (Nombre d'entreprises)	Clairmarais	Agglomération de Reims
Services	84,4 %	69,3 %
Activités financières	12,5 %	2,4 %
Activités immobilières	6,2 %	4,9 %
Administration	15,6 %	2,5 %
Education, santé, action sociale	6,2 %	15,7 %
Services aux entreprises	31,2 %	30,4 %
Services aux particuliers	9,4 %	11,2 %
Transports	3,1 %	2,1 %
Commerce	3,1 %	18,8 %
Construction	9,4 %	6,5 %
Industrie	3,1 %	5,3 %
Total	100 %	100 %

Source : Enquête réalisée par les auteurs et ADURR (2008)

ANNEXE 2 : LES PREMIER ET DEUXIÈME FACTEURS DE LOCALISATION DÉCLARÉS SPONTANÉMENT PAR LES ENTREPRISES EN 2014

2d facteur de localisation	1er facteur de localisation												
	Aucun	Bureaux disponibles	Image du quartier	Proximité du centre-ville	Accessibilité transport public	Gare ferroviaire	Parkings	Basin d'emploi	TGV	Loyers	Voisinage résidentiel	Proximité de l'autoroute	Total
Proximité des clients	28,6%	28,6%	28,6%			14,3%							100,0%
Bureaux disponibles	40,0%				20,0%	20,0%		20,0%					100,0%
TGV		25,0%		50,0%									100,0%
Image du quartier	33,3%	33,3%			33,3%								100,0%
Loyers		66,7%			33,3%								100,0%
Proximité de l'autoroute					50,0%				50,0%				100,0%
Gare ferroviaire			50,0%								50,0%		100,0%
Proximité du centre-ville				50,0%				50,0%					100,0%
Proximité des services			50,0%	50,0%									100,0%
Activités existantes			100,0%										100,0%
Image de Reims										100,0%			100,0%
Proximité des sièges						100,0%							100,0%
Total	15,2%	18,2%	15,2%	12,1%	9,1%	6,1%	6,1%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	100,0%

Source : Auteurs

*Annexe 3 : Le premier facteur de localisation spontanément déclaré :
type d'entreprises et nombre*

Facteur de localisation	Relocalisation interne (11)	Création endogène (20)	Création exogène (9)	Relocalisation externe (2)	Total
Proximité de l'autoroute		11,8%			6,1%
Proximité du centre-ville		5,9%		50,0%	6,1%
Gare routière	10,0%	5,9%			6,1%
Image du quartier		11,8%	25,0%		9,1%
Disponibilité de bureaux	30,0%	11,8%			15,1%
Loyers modérés	20,0%		25,0%		9,1%
Proximité des clients	30,0%	17,6%		50,0%	21,2%
Proximité des services		5,9%	25,0%		6,1%
Proximité des sièges	10,0%				3,0%
Image de Reims		5,9%			3,0%
Activités existantes		5,9%			3,0%
TGV		17,6%	25,0%		12,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : Auteurs