

MAI 2012



TGV EST

APPROCHE DES IMPACTS
SOCIO- ÉCONOMIQUES
SUR REIMS ET SA RÉGION

Photo -Service communication TGV SNCF - 2012

AGENCE RÉGION DE
D'URBANISME REIMS
Développement & Prospective

LE TGV EST-IL UNE CHANCE POUR LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES ?	4
Une image de marque au service des territoires ?	4
Le TGV : objet du désir des communes ?	6
LE TGV EST-IL UN FACTEUR D'ATTRACTIVITE ?	7
Le TGV favorise-t-il l'attractivité résidentielle ?	7
Où vivaient les Rémois 5 ans auparavant ?	8
Quels sont les profils des Franciliens installés récemment sur Reims et sa région ?	9
Quels sont les profils des Rémois installés récemment en région francilienne ?	10
Le TGV favorise-t-il l'attractivité professionnelle ?	11
Où travaillent les Rémois ?	11
Quels sont les profils des actifs de Reims et sa région occupant un emploi en région parisienne ?	12
Quels sont les profils des actifs d'Ile-de-France occupant un emploi sur Reims ?	12
Les tarifs et les abonnements	13
Les cadres des fonctions métropolitaines	14
Le TGV favorise-t-il l'attractivité scolaire ?	15
Où les Rémois vont-ils étudier ?	15
Qui vient étudier à Reims ?	15
L'attractivité scolaire découle de la capacité à attirer des écoles de renom	16
LE TOURISME EST-IL RENFORCE PAR L'ARRIVEE DU TGV ?	17
La LGV Est est-elle propice au dynamisme du secteur hôtelier ?	17
Etat des lieux du parc hôtelier au 1er janvier 2011	17
La capacité hôtelière a-t-elle évolué sur Reims depuis la mise en service du TGV ?	18
Le tourisme urbain : le patrimoine est-il valorisé par l'accessibilité renforcée ?	19
Monuments, musées, sites et parcs remarquables de la Ville de Reims	20
La présence d'une desserte TGV favorise-t-elle l'essor du tourisme d'affaires ?	22
Les congrès : de plus en plus fréquents depuis l'arrivée du TGV	23
Un marché de plus en plus tourné vers l'international.....	23
Un chiffre d'affaires en forte croissance et un impact économique non négligeable.....	24
L'IMMOBILIER EST-IL IMPACTE PAR LA PRESENCE DU TGV ?	24
Quels impacts sur l'immobilier à vocation d'habitat ?	24
Evolution du prix moyen en euro/m ² des terrains à bâtir.....	24
La construction neuve sur Reims Métropole	24
Les transactions de logements sur Reims Métropole.....	25
Le prix moyen des transactions.....	26
Le TGV est-il particulièrement favorable à l'immobilier d'entreprises rémois ?	26
Le TGV a-t-il favorisé la construction de locaux de bureaux et les transactions ?.....	26
Le TGV a-t-il favorisé une demande exogène ?	28
Le quartier Clairmarais a-t-il été dynamisé grâce au TGV ?	30
La ZAC de Bezannes a-t-elle été dynamisée grâce au TGV ?.....	34
DES POTENTIALITES A DEVELOPPER POUR L'ENSEMBLE DE LA REGION	37
Un manque de rames et des horaires inadaptés	37
Une communication à renforcer pour capter des voyageurs	38
Reims, carrefour de l'Europe	38
Une émergence possible d'un partenariat Grand Est	39
CE QU'IL FAUT RETENIR	40

APPROCHE DES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TGV EST SUR REIMS ET SA RÉGION

ÉDITO :

Quatre années après la mise en service commerciale de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est-européenne, il paraît opportun de mettre en place un observatoire qualitatif quant aux différents impacts du TGV sur la Région rémoise.

L'objectif d'un tel observatoire est double. Dans un premier temps, il s'agit d'observer les évolutions de différents indicateurs pouvant être impactés par l'ouverture d'une LGV. Cependant, au regard du peu de recul statistique et de la multitude de facteurs pouvant influencer sur ces indicateurs, il semble nécessaire de coupler cette analyse quantitative par une analyse qualitative des impacts présumés du TGV. Dans un deuxième temps, il s'agit d'apprécier les impacts du TGV à travers le ressenti des acteurs locaux collecté lors d'entretiens individuels. Ces analyses confirmeront, nuanceront ou infirmeront les évolutions quantitatives constatées.

Les travaux de recherche menés à ce sujet montrent que l'impact du TGV serait faible s'il ne s'accompagnait pas de projets d'aménagement urbain.

Un rapport commandé par le Conseil Régional de Champagne-Ardenne auprès de l'U.F.R des Sciences Economiques, Sociales et de Gestion de l'Université de Reims Champagne-Ardenne confirme ces propos : *« les effets structurants du TGV n'existent pas. Une infrastructure ne peut avoir un effet que si le tissu socio-économique est capable de l'intégrer, de le valoriser et de corriger les effets négatifs susceptibles d'apparaître. Ainsi les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales¹ ».*

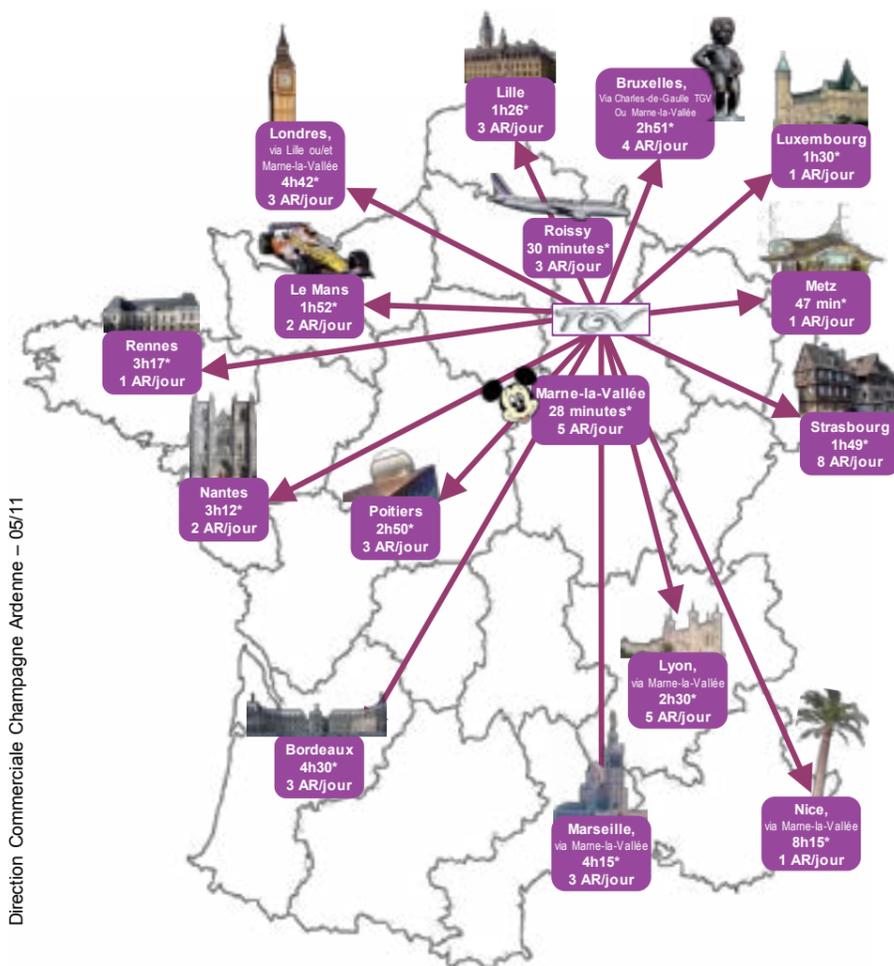
Les acteurs locaux ont été interrogés sur les effets engendrés par la présence de dessertes TGV dans l'agglomération rémoise. La Champagne-Ardenne a la particularité d'avoir deux gares TGV, la gare Reims Centre et la gare Champagne-Ardenne TGV : une attention particulière sera donc apportée au quartier Clairmarais et à la ZAC de Bezannes situés dans leur environnement immédiat.

Serge Pugeault,
Président de l'Agence d'Urbanisme de Reims.

1. Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE, Février 2006, Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne, synthèse du rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne.

Le TGV est-il une chance pour le développement des territoires ?

Une image de marque au service des territoires ?



Direction Commerciale Champagne Ardenne – 05/11

« La LGV Est s'avère dans un premier temps une opportunité pour Reims et son bassin de vie en termes d'accessibilité à de nombreux territoires dans des temps record. Dans un deuxième temps, c'est pour Reims un souffle nouveau qui permet des dynamiques en termes de développements économique et culturel. Ces dynamiques seraient moins fortes

sans la LGV et la proximité de Paris. Le TGV est une chance exceptionnelle, un atout considérable pour Reims. C'est enfin un changement d'image, de notoriété. Reims accède au rang de Métropole d'appui du Bassin Parisien. » **Serge Pugeault.**

« Le premier effet sur l'agglomération est une plus grande notoriété pour Reims. La découverte de la proximité en temps, Reims/Paris et Reims/Roissy, produit des effets positifs pour la ville et son agglomération. » **Jean-Pierre Belfie.**

« La très grande proximité de Paris, et donc du reste de la France puisque celle-ci est centrée sur la capitale, est un impact évident de la mise en service de la LGV Est. Cette diminution des distances se fait au profit de Reims et de son pays. La présence du TGV est en effet bénéfique à la ville comme au pays, tant les deux sont imbriqués. » **François Prévotau.**

« La présence du TGV impacte nos vies, nos pratiques, notre image. » **Nathalie Malmberg.**

« Les villes équipées d'une desserte TGV jouissent d'une image positive contribuant à renforcer leur attractivité. » **Serge Lecomte.**

« Le TGV dynamise un territoire à travers l'image positive qu'il véhicule. » **Charles Mulliez.**

« La ville est en train de se transformer. On se détache des villes de l'Est pour entrer dans l'aire d'influence du Bassin parisien. La communication autour du TGV a été une forme de révolution : il y a eu une vraie rupture dans l'image présentée de Reims. » **Philippe Wittwer.**

« Le TGV procure une image positive aux villes qu'il dynamise. C'est également une infrastructure ouvrant la ville vers l'extérieur et la rendant facilement accessible. » **Eric Quenard.**

« La LGV Est-européenne a un impact positif sur les territoires. Elle influe sur l'image au sens large du terme. Elle participe favorablement à l'image économique d'un

territoire et à l'aménagement de celui-ci. » **Frédéric Renaud.**

Ancré sur le territoire métropolitain depuis 1981, le réseau à grande vitesse ne cesse de se développer comme en témoigne la mise en service de la LGV Est-européenne en juin 2007.

Connectant les régions de l'Est et du Nord-est à Paris et aux régions Ouest et Sud-ouest de la France, la LGV Est-européenne concourt au dynamisme des territoires qu'elle traverse. En facilitant les flux et en raccourcissant les distances, le TGV permet à la Champagne-Ardenne d'être insérée au cœur d'un maillage la positionnant au centre de l'Europe. Néanmoins, comme le souligne **Bernard Lefort** « le TGV ne profite qu'à une partie de la région à savoir la Marne et les Ardennes. »

En effet, il paraît évident que les premiers territoires à bénéficier des retombées d'une telle infrastructure sont ceux disposant d'une desserte « le TGV étant un moyen de transport moderne et de qualité servant à l'image des territoires. » **Eric Quénard.**

« Le TGV Est Européen contribue à véhiculer une image positive de l'agglomération rémoise. » **Jany-Hélène Danelutti.**

« Le TGV influe positivement sur l'image de Reims. » **Jean-Yves Heyer.**

« En 5 ans, l'image de la ville de Reims a fortement évolué avec l'arrivée du TGV. » **Hugues Lebailly.**

Les gares Reims Centre et Champagne-Ardenne TGV permettent à la région de Reims de jouir d'une image positive, contribuant à renforcer l'attractivité de son territoire. Aujourd'hui à 45 minutes de Paris et à 30 minutes de l'aéroport de Roissy, la Cité des Sacres dispose d'arguments supplémentaires propices à son essor. Les impacts générés par le TGV sur l'image et le développement de l'agglomération rémoise ont été ressentis avant même l'arrivée de celui-ci. L'augmentation constatée dès 2007, par Invest In Reims, du nombre d'implantations d'entreprises et du nombre d'emplois créés tendent à l'attester. En effet, l'objectif d'Invest in Reims de créer annuellement 500 emplois à partir de 2007 avait été atteint dès 2005.

Il n'y a pas ou peu d'effets liés au TGV sans l'accompagnement des pouvoirs publics. Cet accompagnement explique en partie l'enthousiasme des investisseurs privés ayant vu en Reims « une ville dynamique à travers ces nombreux projets urbains en construction. » **Jean-Yves Heyer.**

« Pour Reims, les questions du renforcement de l'attractivité, de l'élargissement de l'hyper centre et le renforcement du centre-ville, traduites au travers de trois grands projets (Boulingrin, Place de la République et Sernam) sont en lien avec la dynamique et l'attractivité engendrées par le TGV. Le projet de l'Arc Nord/Est de Bétheny, qui consiste à restructurer les friches industrielles et à impulser un développement cohérent des quartiers nord, trouve son réalisme en partie grâce au TGV. » **Serge Pugeault.**

Le TGV : objet du désir des communes ?

« Le désir de LGV peut être celui des élus plus que celui de nos concitoyens. » **Nathalie Kosciusko-Moriset-Ville Rail et Transports du 25/01/2012.**

« Le TGV représente le Graal pour toutes les villes qui souhaitent se développer. » **Jean-Yves Heyer.**

« Peut-on imaginer Reims, Métropole Régionale, avec une LGV à 70 Km ? C'est inenvisageable. » **Jacques Douadi.**

Les Lignes à Grande Vitesse, facilitant l'accessibilité, font

figure d'aubaine pour les communes aspirant au développement, que ce soit économique ou démographique. En effet, sans LGV, les communes craignent « d'être à l'écart de la modernité. »².

Toutefois, même symbole d'excellence pour une ville, le TGV ne peut à lui seul permettre son développement. « Une desserte TGV invite les acteurs publics et notamment les collectivités locales à mettre en place des politiques adaptées de rénovation urbaine. » **Marie Delaplace.** Ainsi, l'accompagnement des pouvoirs publics paraît nécessaire si une commune veut pouvoir bénéficier des retombées économiques que procure l'arrivée d'une telle infrastructure. Du fait des projets déclenchés par l'arrivée du TGV et des atouts existants sur le territoire, on peut penser que « le TGV est une condition nécessaire mais non suffisante pour réussir le développement économique d'un territoire. 3 milliards d'euros d'investissements ont été réalisés et programmés pour améliorer l'attractivité du territoire. » **Jean-Yves Heyer.** En effet, le TGV n'est pas à lui seul l'élément justifiant le développement local mais « c'est un facilitateur » **David Potier.**

Par exemple, l'implantation d'entreprises ne résulterait pas seulement de la nouvelle accessibilité offerte par le TGV mais de l'offre immobilière de bureaux qui l'accompagne. Cette infrastructure, en améliorant l'image du territoire, faciliterait son essor sans pour autant en être la raison unique.



Les dernières données disponibles du recensement de la population datent de 2008. La mise en service du TGV datant de juin 2007, les effets de l'attractivité « immédiate » seront quantitativement analysés ici. Les prochaines données du recensement permettront de confirmer ou non nos résultats.

Le TGV est-il un facteur d'attractivité ?

La mise en service d'une LGV sur un territoire agit non seulement sur l'image de ce dernier mais peut également agir sur son attractivité, ou plutôt « ses attractivités ».

« Dans les transports, les TGV offrent l'effet levier le plus fort. » **Mme Berger – Chef des études économiques d'Euler Hermes Sfac³.**

Hormis l'attractivité économique abordée dans la partie suivante, on peut analyser trois types d'attractivité :

- l'attractivité résidentielle : de nouvelles populations se sont-elles installées sur Reims depuis l'arrivée du TGV ?
- l'attractivité professionnelle : des résidents d'autres communes situées sur la LGV sont-ils venus travailler à Reims ? Des Rémois sont-ils partis travailler à Paris ?
- l'attractivité scolaire : des étudiants résidant dans d'autres communes sont-ils venus étudier à Reims ?

Le TGV favorise-t-il l'attractivité résidentielle ?

« Je ne suis pas encore convaincue d'un effet du TGV sur l'attractivité du territoire. » **Nathalie Malmberg.**

« Je ne pense pas que notre attractivité pour habiter soit suffisante. » **Alain Lescouet.**

« La LGV Est-européenne rend la région rémoise attractive en y drainant des populations. » **David Potier.**

« Nous pensons que Reims constituerait un choix résidentiel pour les Franciliens. Toutefois, nous avons vite constaté qu'il n'en était rien, hormis des Franciliens qui avaient des attaches rémoises. » **Jany-Hélène Danelutti.**

« Avec l'arrivée du TGV, nous n'avons pas été submergés par les transferts de comptes de parisiens. » **Laurent Malek.**

« La Région parisienne constitue un véritable potentiel pour Reims. » **Edouard Kson.**

« Reims cité dortoir », voilà l'une des craintes suscitées par la mise en service de la LGV Est-européenne. Nombreux en étaient venus à penser que l'agglomération rémoise constituerait, par son cadre de vie et son accessibilité renforcée, l'un des choix résidentiels privilégiés des Franciliens ; notamment pour ceux ayant des difficultés à se loger et à se déplacer dans Paris.

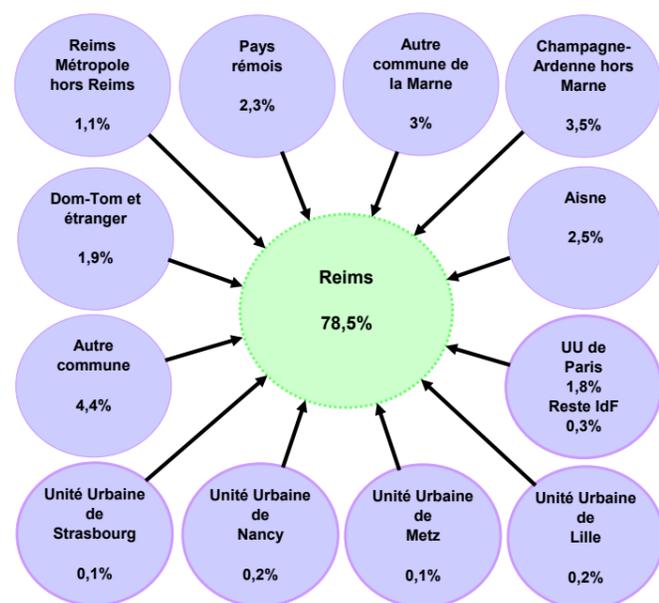
« Pour que Reims devienne une ville dortoir, il faudrait un changement fort. » **Alain Lescouet.**

Selon les professionnels du territoire, les parisiens ayant pris la décision de déménager à Reims l'ont principalement fait pour raison familiale ou personnelle.

En effet, « Reims constitue un choix résidentiel pour les Franciliens qui y sont natifs et désireux de se rapprocher de leur famille. », **Charles Mulliez** ; et « il est plus aisé et agréable d'aller travailler à Paris en partant de Reims que de la périphérie parisienne. » **Frédéric Renaud.**

Malgré le peu de recul statistique, « il paraît évident qu'il existe des Franciliens ayant fait le choix de s'installer à Reims mais il s'avère difficile d'en mesurer la proportion comme toute minime. » **Serge Lecomte.**

Où vivaient les Rémois 5 ans auparavant ?



La population rémoise est relativement stable puisque 4 Rémois sur 5 résident à Reims depuis au moins 5 ans.

Les flux résidentiels observés sur la ligne TGV sont relativement faibles : peu de Lillois, Nancéens, Messins ou encore Strasbourgeois sont venus s'installer à Reims depuis la mise en service du TGV Est.

Les flux provenant de la région Ile-de-France sont plus significatifs. Selon les données du dernier recensement de la population (2008), 3 464 personnes résidant dans cette région 5 ans auparavant sont venues s'installer à Reims. Parmi elles, 32,9% vivaient à Paris, 54,5% dans l'unité urbaine (hors Paris) et 12,6% dans le reste de la région Ile-de-France.

Guide de lecture :
78,5% des Rémois vivant à Reims au moment du recensement y étaient déjà installés 5 ans auparavant.
1,8% des Rémois vivant à Reims au moment du recensement résidaient dans l'Unité Urbaine de Paris 5 ans auparavant.

Source : INSEE, RRP 2008 – Exploitation complémentaire

L'attractivité résidentielle vis-à-vis des Franciliens touche également la région rémoise : 855 personnes résidant en région Ile-de-France 5 ans auparavant sont venues s'installer dans une des communes du SCoT2R (hors Reims).



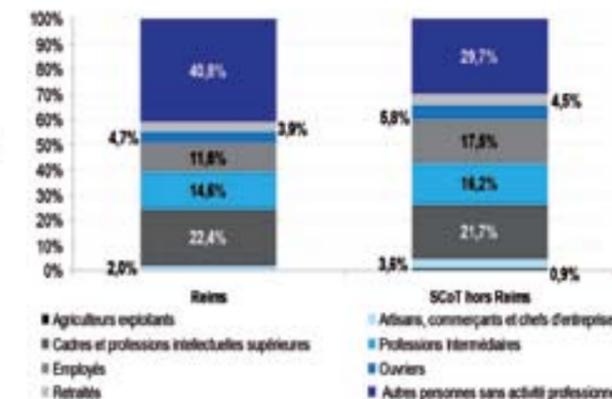
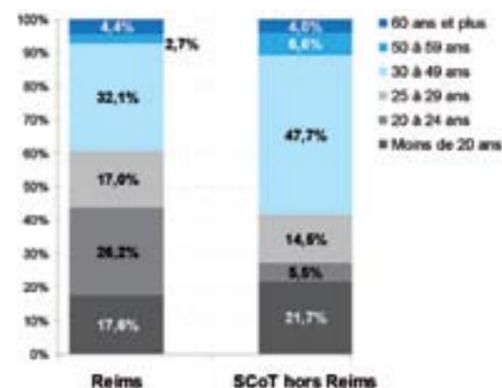
Quels sont les profils des Franciliens installés récemment sur Reims et sa région ?

Les Franciliens installés à Reims :

- Une majorité de jeunes : 43,2% âgés entre 20 et 29 ans.
- 17% originaires de Champagne-Ardenne.
- 40,8% sans activité professionnelle (notamment des étudiants et enfants de la personne de référence du ménage).
- 37% de cadres/professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires.
- 37% occupent un emploi sans limite de durée (CDI/titulaire de la fonction publique).
- 11,2% déclarent utiliser les transports en commun comme mode principal pour aller travailler.

Les Franciliens installés dans le SCoT hors Reims :

- Une majorité de 30-49 ans (47,7%) avec leurs enfants (21,7% de moins de 20 ans).
- 26% originaires de Champagne-Ardenne.
- 29,7% sans activité professionnelle (notamment les enfants des familles).
- 37,9% de cadres/professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires.
- 52,5% occupent un emploi sans limite de durée (CDI/titulaire de la fonction publique).
- 4,8% déclarent utiliser les transports en commun comme mode principal pour aller travailler.



Source : INSEE, RRP 2008 – Exploitation complémentaire



L'attractivité résidentielle du territoire vis-à-vis des Franciliens est donc réelle, la mise en service de la LGV Est est probablement un des facteurs ayant favorisé ces mouvements.

Cependant, les flux de personnes se font non seulement de la région parisienne vers Reims mais également de Reims vers la région parisienne. Ainsi, on dénombre 5 211 Franciliens qui vivaient à Reims 5 ans auparavant et qui résident en région Ile-de-France aujourd'hui.

Les migrations résidentielles de Reims vers l'Ile-de-France ont donc été plus nombreuses que celle de l'Ile-de-France vers Reims (solde négatif de 1 747 personnes).

On peut donc supposer que le TGV a un double effet sur l'attractivité résidentielle : il permet à Reims et sa région d'être plus accessibles et attractives pour les populations, notamment franciliennes, mais il renforce également l'attractivité des autres territoires desservis, en l'occurrence Paris.

L'attractivité résidentielle de Reims s'effectue principalement sur les Champardenais et les Axonais (solde des flux migratoires positifs).

Quels sont les profils des Rémois installés récemment en région francilienne ?

Source : INSEE, RRP 2008 – Exploitation complémentaire

Les Rémois installés en Ile-de-France :

- Une majorité de personnes d'âge moyen (64% âgés de 25 à 49 ans) mais aussi des jeunes (22,2% de 20 à 24 ans).
- 29% originaires de la Marne.
- 30,8% de cadres et professions intellectuelles supérieures ; 21,5% de professions intermédiaires.
- 57% occupent un emploi sans limite de durée (CDI/titulaire de la fonction publique).
- 41% déclarent utiliser les transports en commun comme mode principal pour aller travailler.

« Le TGV a indéniablement eu un impact sur les personnes habitant Reims et travaillant dans le Bassin parisien. » **Nathalie Malmberg**

« Il serait bien de voir s'implanter annuellement une centaine de familles parisiennes à Reims si on veut voir se créer un véritable

effet d'entraînement, profitable à l'agglomération. » **Edouard Kson.**

« Si nous nous efforçons de maintenir notre « identité provinciale », alors les Parisiens pourraient être de plus en plus nombreux à venir habiter Reims tout en continuant de travailler à

Paris. » **Alain Jaquinet.**

« Si la communication vers les départements de la région parisienne se renforçait, le territoire champardenais pourrait attirer une certaine de familles ou couples par an. » **Edouard Kson.**

Reims pourrait à l'avenir, avec la démocratisation du TGV, être amenée à connaître une affluence plus marquée de la population parisienne, à la recherche notamment d'un cadre de vie provincial. Disposant d'une identité forte et proposant certains avantages de la capitale sans en présenter les inconvénients, tels que la congestion dans les transports, l'agglomération rémoise a une carte à jouer pour retrouver une croissance démographique. Toutefois, « la Cité des Sacres doit faire attention à ne pas être phagocytée par Paris. » **Jany-Hélène Danelutti.**

Le TGV favorise-t-il l'attractivité professionnelle ?

« Toute notre matière intellectuelle part de Champagne-Ardenne, d'où la néces-

sité de pôles d'attractivité comme le pôle Industrie Agro-Ressources pour conserver cette matière. La Champagne-Ardenne est la seule région qui perd des habitants malgré le contexte du TGV. Il faut agir et créer des emplois durables. » **Alain Lescouet.**

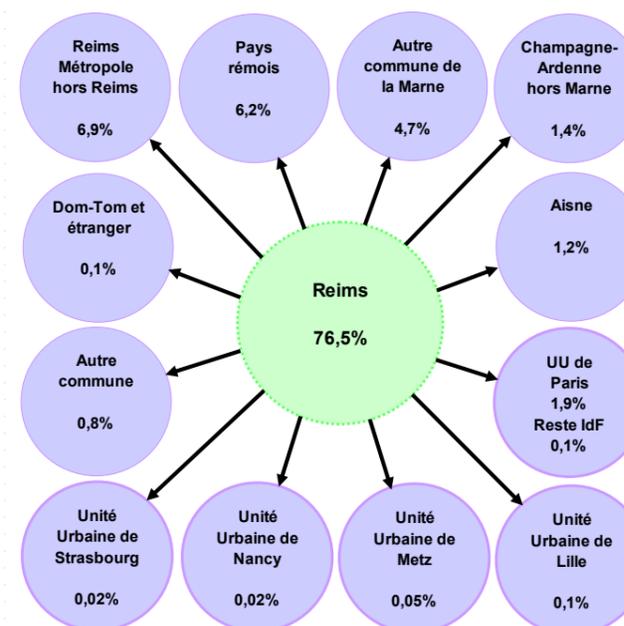
« Le TGV aura permis à certains Rémois de trouver un emploi dans la capitale. » **Carine Alavant.**

« De nombreux Rémois ont retrouvé un travail sur Paris grâce au TGV » **Catherine Hemery.**

« Les personnes faisant quotidiennement la navette pour des raisons professionnelles sont aujourd'hui essentiellement rémoises. » **Alain Jaquinet.**

Les migrations professionnelles entre Reims et Paris ne datent pas de la mise en service de la LGV Est-européenne. C'est un phénomène rythmant la vie de quelques Rémois depuis fort longtemps comme en témoigne les 250 abonnements Reims/Paris en 2007 (source : SNCF). Néanmoins, les personnes faisant quotidiennement la navette sont de plus en plus nombreuses depuis l'arrivée du TGV, Reims n'étant plus qu'à 45 minutes de Paris contre 1h34 auparavant. Le TGV facilite les déplacements et offre de nouvelles opportunités professionnelles à la population locale.

Où travaillent les Rémois ?



Guide de lecture :

76,5% des actifs vivant à Reims travaillent à Reims.
1,9% des actifs vivant à Reims travaillent dans l'Unité Urbaine de Paris.

Source : INSEE, RRP 2008 – Exploitation complémentaire

Le lieu de travail des actifs résidant à Reims est essentiellement local puisque 89,6% occupent un emploi sur l'aire du SCoT.

Il est à noter qu'au début de l'année 2008 très peu de migrations professionnelles ont été constatées entre Reims et les grandes villes du Nord-est de la France aujourd'hui desservies par le TGV.

Après les communes de la Marne, la deuxième destination des Rémois en termes d'emplois est l'unité urbaine de Paris.

En 2008, on recense 691 Rémois allant travailler à Paris, 730 dans l'unité urbaine (hors Paris) et 82 dans le reste de la région Ile-de-France.

Si on observe les 139 autres communes du SCoT, c'est 612 actifs supplémentaires qui vont travailler en région Ile-de-France.

Quels sont les profils des actifs de Reims et sa région occupant un emploi en région parisienne ?

Source : INSEE, RRP 2008 – Exploitation complémentaire

Les Rémois travaillant en Ile-de-France :

- 1 503 Rémois travaillent en Ile-de-France.
- Une majorité d'hommes (65,9%) / 30,3% âgés de 20 à 29 ans ; 30% de 30 à 39 ans.
- 41,2% de cadres et professions intellectuelles supérieures ; 28,2% de professions intermédiaires.
- 78,2% occupent un emploi sans limite de durée (CDI/titulaire de la fonction publique).
- 59,6% exercent leur emploi dans le secteur commerce/transports/services divers ; et 23,5% dans l'administration publique/enseignement/santé humaine et action sociale.
- 94,7% sont salariés ; 88,2% travaillent à temps complet.
- 58,4% déclarent utiliser les transports en commun pour aller travailler ; 38,7% utilisent la voiture.

Les actifs du SCoT (hors Reims) travaillant en Ile-de-France :

- 612 actifs résidant sur le SCoT travaillent en Ile-de-France.
- Une majorité d'hommes (76,3%) / 33,1% âgés de 30 à 39 ans ; 31,4% de 40 à 49 ans.
- 44,0% de cadres et professions intellectuelles supérieures ; 29,7% de professions intermédiaires.
- 87,8% occupent un emploi sans limite de durée (CDI/titulaire de la fonction publique).
- 54,3% exercent leur emploi dans le secteur commerce/transports/services divers ; et 25,2% dans l'administration publique/enseignement/santé humaine et action sociale.
- 95,6% sont salariés ; 88,8% travaillent à temps complet.
- 33,2% déclarent utiliser les transports en commun pour aller travailler ; 62,9% utilisent la voiture.

Les profils des locaux travaillant en région parisienne sont équivalents, qu'ils vivent à Reims ou dans une autre commune du SCoT. Néanmoins, du fait de la proximité de la gare Reims Centre et des transports en commun développés sur la ville, les actifs rémois travaillant en Ile-de-France sont plus nombreux à utiliser les transports en commun pour aller travailler (58,4% pour Reims contre 33,2% pour le reste du territoire). L'impact du TGV sur la mobilité des actifs rémois est ici évident.

Quels sont les profils des actifs d'Ile-de-France occupant un emploi sur Reims ?

Source : INSEE, RRP 2008 – Exploitation complémentaire

Logiquement, la majorité des Franciliens exercent leur activité professionnelle en région Ile-de-France (98,7%). En 2008, 913 actifs franciliens exercent leur activité sur l'agglomération rémoise ou le Pays rémois (89,4% sur Reims).

Reims et sa région exercent une attractivité professionnelle vis-à-vis des Franciliens plus forte que dans l'unité urbaine de Tours (572 navetteurs) ou encore celle d'Amiens (807 navetteurs). Les navettes domicile-travail sont plus importantes dans le sens Reims/Ile-de-France qu'Ile-de-France/Reims (1 503 contre 816).

- Une majorité d'hommes (63,2%) / 31,7% âgés de 30 à 39 ans ; 24,8% de 40 à 49 ans ; 15% de 20 à 29 ans.
- 59,5% de cadres et professions intellectuelles supérieures ; 19,1% de professions intermédiaires.
- 71,7% occupent un emploi sans limite de durée (CDI/titulaire de la fonction publique).
- 40,9% exercent leur emploi dans le secteur commerce/transports/services divers ; et 42,4% dans l'administration publique/enseignement/santé humaine et action sociale.
- 90% sont salariés et 6,7% employeurs ; 88,1% travaillent à temps complet.
- 46,8% déclarent utiliser les transports en commun pour aller travailler ; 50,1% utilisent la voiture.

Les tarifs et les abonnements

« La magie de l'image TGV est positive mais il y a une réalité : il reste coûteux hors abonnement. » **Alain Lescouet.**

« Le coût d'utilisation du TGV reste relativement élevé. » **Jean-Marc Béguin.**

« Il y a dix ans, le TGV était élitiste. Il se démocratise aujourd'hui. » **Jacques Douadi.**

« Avec la mise en service de la LGV Est-européenne, nous avons assisté à l'augmentation du nombre des abonnés. » **Hugues Lebailly.**

En 2007, pour les trajets Reims/Paris et Paris/Reims, la SNCF recensait 250 abonnements TGV. « Il s'agit principalement de personnes qui faisaient l'aller-retour Paris/Reims avant même la venue du TGV en juin 2007. » **Carine Alavant.**

Selon la direction régionale Champagne-Ardenne de la SNCF, 700 individus ont souscrit un abonnement au TGV en 2011 ; ce qui représente une augmentation de leur nombre de 180% par rapport à l'année 2007.

L'accroissement du nombre d'abonnés entre 2007 et 2011 peut laisser penser à une hausse du nombre d'actifs rémois exerçant une profession à Paris et, en partie, à un transfert des usagers des voitures vers le TGV. Ce dernier faciliterait les mobilités professionnelles des particuliers habitant à moins d'une heure de la capitale. Seules

les prochaines données de l'INSEE relatives au recensement de la population pourront confirmer cette hypothèse.

« L'abonnement TGV étant onéreux, les usagers quotidiens sont essentiellement des cadres supérieurs. » **Eric Quenard.**

« Les navetteurs sont essentiellement des usagers disposant d'un emploi de qualité. » **Hugues Lebailly.**

Le prix mensuel moyen de l'E-Forfait varie entre 423 et 584 euros par mois suivant la classe choisie. Pour les usagers qui avaient un abonnement avant la mise en service du TGV, les abonnements varient entre 280 et 345 euros suivant l'ancienneté. Il s'agit là d'un abonnement unique en France concernant uniquement les usagers quotidiens de la ligne Reims/Paris Est. Les tarifs ont été négociés entre la SNCF et l'APUTCRCRE durant les quelques mois qui ont précédé la mise en place de la LGV Est-européenne.

Malgré la prise en charge possible par l'employeur de la moitié du coût d'abonnement, l'utilisation quotidienne du TGV se révèle onéreuse pour un actif et s'adresse alors à une clientèle particulière. Les navetteurs à destination de Paris et en partance de la gare Reims Centre par le TGV de 7h45, le plus fréquenté de la journée, sont essentiellement des cadres supérieurs. Du cadre bancaire au contrôleur de gestion en passant par le chercheur à l'Inserm ; voilà le

large panel des métiers relatifs aux Cadres des Fonctions Métropolitaines (CFM) présent dans ce train⁴.

4 « Les potes du 7h45 » ; L'Union – octobre 2010

Les cadres des fonctions métropolitaines

« Le TGV jouera à terme sur la sociologie de la ville, sur la formation d'une élite. A l'évidence, il favorise la métropolisation, la tertiarisation et probablement le « boboïsation » de la ville. » **Philippe Wittwer.**

« Le TGV est positif pour les entreprises employant des personnes à qualification élevée et mobiles. » **François PrévotEAU.**

Les fonctions dites métropolitaines sont les suivantes : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce interentreprises, gestion, culture-loisirs. Les cadres des fonctions métropolitaines correspondent aux emplois cadres et chefs d'entreprises de 10 salariés et plus de ces 5 fonctions.

En 2008, Reims compte 7 713 emplois cadres des fonctions métropolitaines, soit 8,1% de l'emploi total. C'est moins que pour l'ensemble des communes de taille équivalente en termes d'emplois (commune entre 70 000 et 100 000 emplois) qui compte 13,3% de CFM.

Les cadres des fonctions métropolitaines de Reims exercent principalement dans les fonctions de gestion (46,1% des CFM en 2008). C'est le cas des autres communes comme Amiens, Le Mans ou encore Tours. Comparativement aux autres communes de taille similaire, la fonction conception-recherche est peu développée à Reims (14,2% des CFM contre 31,1% à Amiens, 23% au Mans et 21,3% à Tours).

En termes d'évolution, le nombre de CFM sur Reims a augmenté de 84,7% entre 1982 et 2008 (+3 537 emplois). Les CFM augmen-

tent plus vite que l'emploi total (+18,9% entre 1982 et 2008). La part des CFM dans l'emploi total est donc passée de 5,2% en 1982 à 8,1% en 2008. On observe les mêmes tendances sur les autres communes analysées.

On note à Reims une progression plus marquée des CFM entre 1999 et 2007 par rapport à 1990-1999 (+31% contre +10%). Le TGV a contribué au développement et à l'essor de ces professions sans pour autant en être le facteur principal. En effet, Orléans, ville non desservie par le TGV, voit son nombre de CFM augmenté de 45% entre 1999 et 2007 (+7% entre 1990 et 1999).

Le TGV favorise-t-il l'attractivité scolaire ?

Ne sont prises en compte ici que les personnes scolarisées de plus de 15 ans titulaires a minima d'un diplôme de niveau baccalauréat (champ de l'enseignement supérieur).

Au même titre que les migrations professionnelles, les mobilités scolaires ne peuvent qu'avoir été impactées par la réduction des temps de trajets entre les différentes villes desservies par le TGV Est Européen. Néanmoins, malgré le gain de temps, le prix de l'abonnement TGV, notamment entre Reims et Paris, s'avère coûteux pour un étudiant

Où les Rémois vont-ils étudier ?

En 2008, le SCoT concentre plus de 23 000 résidents scolarisés de plus de 15 ans

et titulaires d'au moins un diplôme de niveau bac. Parmi eux, 85% vivent à Reims, les 15% restant résident dans une des 139 autres communes du SCoT.

La majorité de ces personnes étudient à Reims (90,4%). Cependant, la région parisienne exerce une certaine attractivité sur les étudiants puisque 482 Rémois (soit 2,1%) vont étudier en Ile-de-France. La majorité de ces étudiants ont entre 18 et 24 ans (54%), sont des femmes (64%) et sont titulaires d'un diplôme de 2ème ou 3ème cycle (50%). On peut donc supposer que ces étudiants vont en région parisienne en fin de cycle et qu'une partie d'entre eux utilisent le TGV.

Qui vient étudier à Reims ?

En 2008, plus de 26 000 personnes de plus de 15 ans sont scolarisées à Reims et titulaires a minima du

bac. L'attractivité vis-à-vis des étudiants est essentiellement locale : 69,6% vivent à Reims; 15,2% dans une autre commune de la Marne et 5,5% dans le reste de la Champagne-Ardenne. Néanmoins, l'enseignement supérieur à Reims attire des étudiants d'autres territoires : Aisne (3,4%) et région parisienne (3,3%).

La majorité des Franciliens étudient dans l'unité urbaine de Paris (94,3%). Néanmoins, Reims est une destination de choix pour les étudiants parisiens, devant Tours et Amiens. Les 878 Franciliens venant étudier à Reims sont essentiellement des étudiants titulaires d'un diplôme de niveau bac ou d'un diplôme de 1er cycle universitaire.

	Emploi total en 2008	Part des CFM en 2008
Amiens	81 400	6,6%
Reims	94 862	8,1%
Rouen	81 526	8,2%
Le Mans	86 860	8,3%
Tours	79 920	8,5%
Orléans	70 423	11%
Paris	1 773 365	23,5%
Total des communes entre 70 000 et 100 000 emplois (25 communes)	2 073 355	13,3%

Source : Insee, recensements de la population 1982, 1990, 1999 et 2008



« J'arrive de Lyon et je pouvais aussi choisir Rouen, Lille, Bordeaux, Marseille, mais j'ai pris Reims d'abord en raison de la réputation de l'école ; ensuite, pour la proximité de Paris » ; **Quentin, étudiant à Reims**⁵.

D'après l'Union du 28 janvier 2012, sur près de 40 000 étudiants champardenais, 3 000 viennent de la Région Ile-de-France et 1 000 de Lorraine.

L'attractivité scolaire découle de la capacité à attirer des écoles de renom

« Le TGV est une infrastructure qui facilite l'implantation d'un établissement tel que Sciences Po. » **Nathalie Jacquet.**

« Pour Reims Management School, le TGV a été un facteur d'accélération et d'attractivité pour les étudiants, les professeurs et les vacataires. » **Philippe Wittwer.**

« Le tropisme des écoles telles que Agro Paris Tech ou Central est Paris et Saclay plutôt que Reims. Leur motivation à venir à Reims est surtout liée à l'avenir des biotechs dans une perspective bioraffinerie. » **François Prévotau.**

Le dernier campus international de Sciences Po à avoir ouvert ses portes se trouve à Reims. C'est après avoir pris possession de l'ancien collège des Jésuites, qu'il a accueilli ses premiers étudiants nord-américains et européens à la rentrée 2010. Il est à préciser que la venue de Sciences Po à Reims procède de la volonté des élus de disposer d'un équipement universitaire de renommée dont l'image peut dynamiser la ville et la région.

« Invest in Reims s'appuie sur l'arrivée de nouvelles écoles prestigieuses comme Sciences Po, Centrale ou encore Agro Paris Tech [...] pour favoriser l'implantation d'entreprises [...]. » **Jean-Yves Heyer.**

L'établissement devrait accueillir 1 600 étudiants en 2016. Sa proximité avec Paris facilite les déplacements des étudiants à Reims. Toutefois, « notre établissement impose à ses étudiants de résider à Reims, dans un souci d'efficacité » **Nathalie Jacquet.**

De ce fait, le TGV a un impact relativement moindre sur les étudiants de Sciences Po en termes de trajets journaliers,

mais il en a sur le corps enseignant.

Sans le TGV et la réduction de la distance temps avec Paris, Sciences Po Reims ne pourrait sûrement pas s'attacher les services d'administratifs et d'enseignants parisiens. Les emplois du temps des étudiants sont d'ailleurs réalisés en fonction des horaires du TGV pour faciliter le déplacement des « turbo-profs », majoritaires à Sciences Po Reims.

Concernant le Conservatoire à vocation régionale de Reims, « il disposait, avant même la mise en service de la LGV Est-européenne de plusieurs professeurs de musique originaires de la région parisienne. Les professeurs venant de Paris et sa région représentent 22% de l'effectif total. » **Isabelle Forget.**

La LGV Est-européenne facilite également l'organisation de manifestations scolaires. « Pour assister à une conférence organisée à Paris au mois d'avril dernier, nous avons pris le TGV. » **Nathalie Jacquet.**



5 L'Union - Le 13 janvier 2012

Le tourisme est-il renforcé par l'arrivée du TGV ?

« En nous appuyant sur le spectacle de la cathédrale « Rêve de couleurs » qui sera pérennisé, nous allons notamment travailler sur les destinations court séjour, les destinations extra-festivals et le tourisme d'affaires. » **Bernard Mary - Président de l'Office de Tourisme de Reims**⁶.

« Le tourisme est une démarche volontaire qui implique plusieurs opérateurs. Je pense qu'il n'y a pas forcément eu d'effet TGV, d'autant plus que nous étions déjà bien desservis avec un patrimoine de valeur. » **Nathalie Malmberg.**

« Reims est une ville noble. C'est sans doute une des adresses les plus prestigieuses de France. A Reims, il s'est toujours passé quelque chose et aujourd'hui elle est moderne par sa connexion. » **Jacques Douadi.**

La LGV Est est-elle propice au dynamisme du secteur hôtelier ?

« Le secteur hôtelier rémois a été dynamisé par l'arrivée du TGV à Reims. » **Catherine Hemery.**

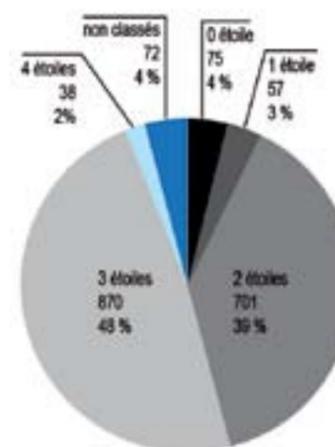
Selon les acteurs locaux, dès l'ouverture de la LGV Est-européenne, le TGV a généré un impact positif sur le secteur hôtelier. Un certain nombre d'établissements situés en centre ville ont anticipé les effets espérés du TGV sur le tourisme en entamant, avant la venue de celui-ci en gare Reims Centre, des travaux de rénovation pour moderniser leur établissement et accroître

leur capacité d'accueil. « Par exemple, avec 70 chambres supplémentaires lui ayant permis de doubler sa capacité d'accueil, l'hôtel 4 étoiles « La Paix » fait figure d'exemple en la matière. » **Eric Quenard.**

Ouvert depuis 2005, « Séjours&Affaires » est l'un des deux nouveaux établissements hôteliers à s'être installés dans le quartier Clairmarais. Le choix de localisation de celui-ci n'est pas dépendant de la seule présence du TGV : « La politique de « Séjours&Affaires », groupe immobilier parisien, est d'implanter leurs « appart-hôtels » à proximité d'un réseau autoroutier, d'une gare et d'un centre ville. » **Catherine Hemery.**

Etat des lieux du parc hôtelier au 1er janvier 2011

Au 1er janvier 2011, on dénombre 60 hôtels sur l'aire du SCoT, toutes catégories confondues. Au total, la



Structure de la capacité hôtelière à Reims en 2011

capacité hôtelière du territoire s'élève à 2 832 chambres, dont 64% sont concentrés sur Reims.

La capacité hôtelière du SCoT représente 30,6% de la capacité régionale.

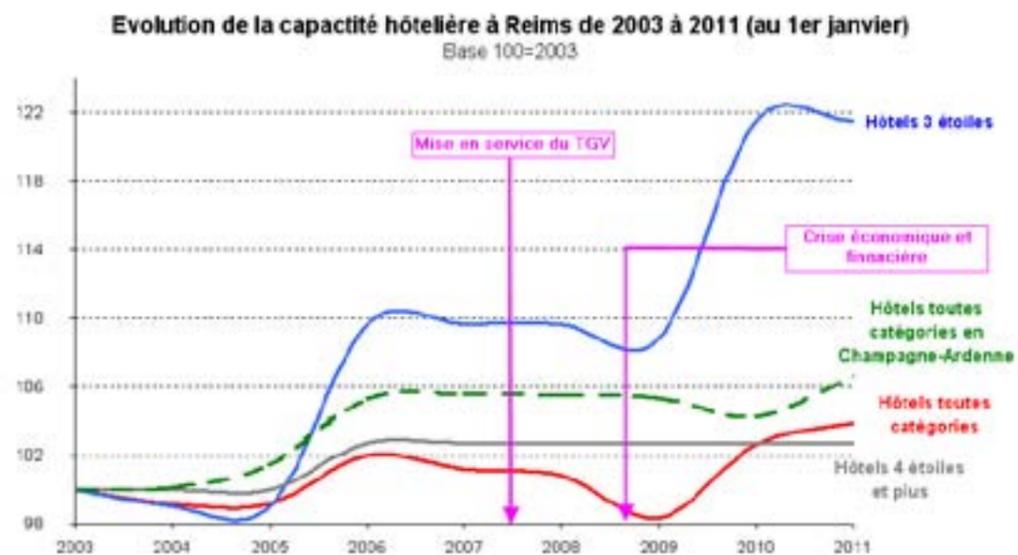
La majorité des chambres proposées à Reims appartient à des hôtels 2 ou 3 étoiles (87%). Comparativement à l'ensemble de la région, Reims est mieux dotée en chambres 3 étoiles (27,4% pour la Champagne-Ardenne) mais moins en chambre 4 étoiles ou plus (3,6%). « L'offre hôtelière 3 et 4 étoiles en Champagne-Ardenne et plus particulièrement à Reims est insuffisante. » **Edouard Kson.**

« Il manque de la capacité hôtelière sur Reims, notamment dans le haut de gamme. Pour attirer les investisseurs, il faudrait avoir une stratégie partagée et lisible du tourisme d'affaires. » **Philippe Wittwer.**

Selon l'enquête « hôtellerie » réalisée par l'INSEE en 2010, le nombre de nuitées en Champagne-Ardenne s'élevait à 3 140 472 (-1,8% par rapport à 2008). 31,5% de la clientèle était étrangère. Le taux d'occupation moyen des chambres était de 55,7% en 2010 contre 57,5% en 2008. La durée de séjour est relativement stable : 1,38 jour contre 1,39 en 2008 (1,82 pour la France métropolitaine).

6 L'Union - Le 31 janvier 2012

La capacité hôtelière a-t-elle évolué sur Reims depuis la mise en service du TGV ?



Malgré l'ouverture de nouveaux établissements au cours de ces dix dernières années, le nombre d'hôtels à Reims est en régression depuis 2003, passant de 44 à 39 en 2011.

La capacité hôtelière de Reims est relativement stable. Hormis une légère hausse en 2006 (+35 chambres), on n'observe pas d'anticipation sur l'arrivée du TGV de la part des hôteliers rémois. En effet, Reims comptait 1 746 chambres en 2003 et 1 767 en 2007. On note même une baisse en 2009, probablement liée à la crise économique et financière qui a impacté notamment le tourisme et donc le secteur de l'hôtellerie-restauration. Une reprise est observée à partir de 2010. En 2011, l'offre à Reims s'élève à 1 813 chambres.

Il est à noter toutefois une hausse de la capacité touristique de Reims en termes

d'hôtels 3 étoiles qui passe de 716 chambres en 2003 à 785 en 2006, puis de 785 en 2008 à 870 en 2010. Ce développement de l'activité hôtelière 3 étoiles pourrait être corrélé au dynamisme du tourisme d'affaires.

Des tendances quasi équivalentes sont observées à l'échelle de la Champagne-Ardenne. Le TGV n'aurait donc pas ou peu impacté le secteur hôtelier à Reims. Il existerait par conséquent une marge de manœuvre pour le développement du tourisme urbain ou familial, et du tourisme d'affaires.

« Depuis l'arrivée du TGV à 45 minutes de Paris, nous avons la possibilité d'attirer de très nombreux habitants de l'Île-de-France, mais pas seulement. A nous d'agir pour capter cette nouvelle clientèle. » **Bernard Mary** 7.

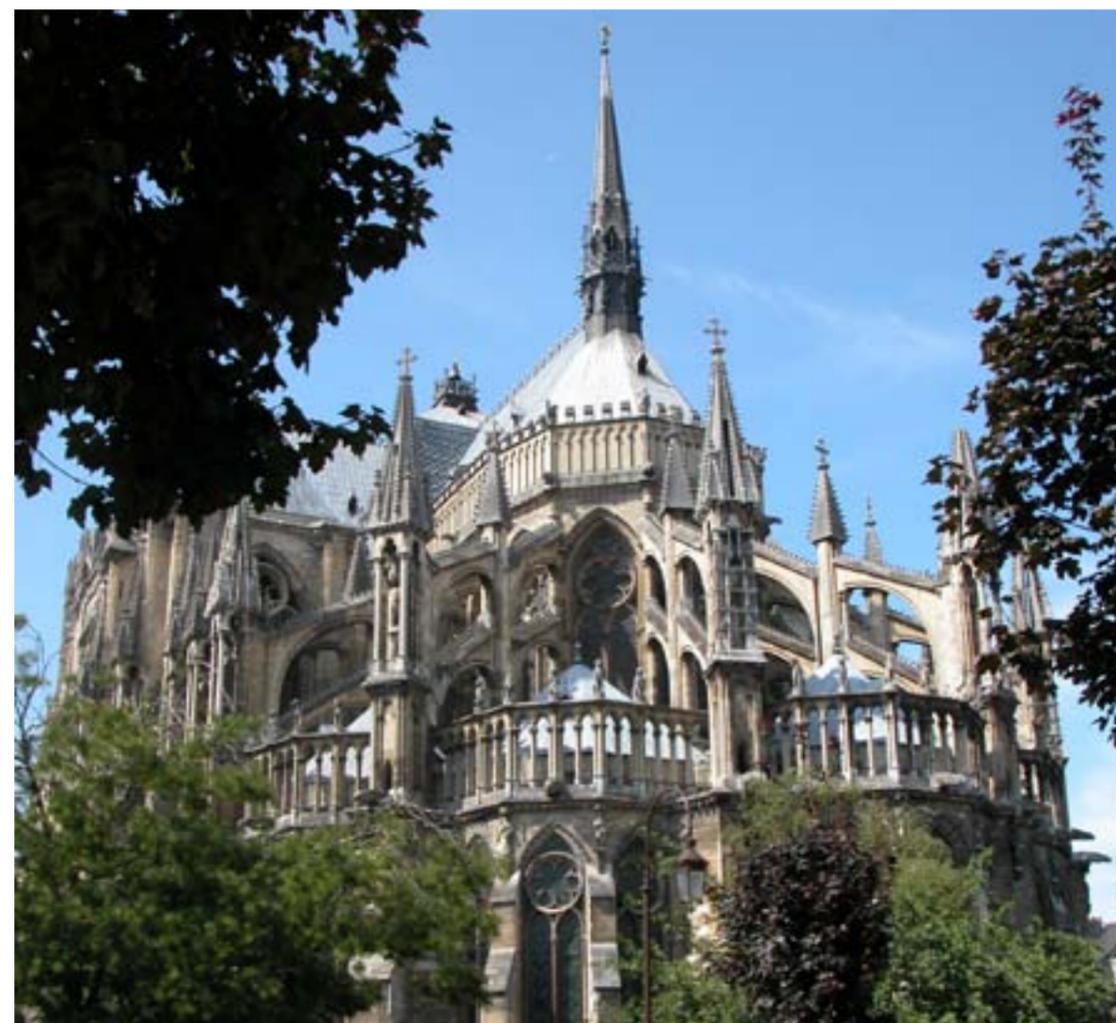
Le tourisme urbain : le patrimoine est-il valorisé par l'accessibilité renforcée ?

« La desserte TGV peut permettre à Reims de valoriser ses ressources spécifiques en matière de tourisme urbain [...] » **Marie Delaplace**.

« Reims bénéficie d'un patrimoine très riche et exceptionnel. Par exemple, Reims est la 2ème ville Art déco. » **Nathalie Malmberg**.

Ville d'histoire, Reims dispose d'un patrimoine architectural et culturel remarquable, dont une partie est classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Les nombreuses et prestigieuses Maisons de Champagne, la Cathédrale Notre Dame de Reims, la Basilique et le Musée Saint-Rémi, le Palais du Tau ou encore le jardin d'horticulture Pierre Schneiter sont autant de sites que la LGV Est-européenne peut rendre

accessibles. En effet, le TGV, à travers l'image positive qu'il véhicule et les flux qu'il engendre, constitue une opportunité pour développer et accroître le tourisme au sein de la région rémoise en mettant en exergue sa richesse patrimoniale.



7 L'Union - Le 31 janvier 2012

Monuments, musées, sites et parcs remarquables de la Ville de Reims



« Le TGV a contribué à attirer de nouveaux touristes. »
Catherine Hemery.

Les gares TGV sont une porte d'entrée permettant à l'agglomération rémoise d'être connectée à l'Europe et au reste du « monde ». En effet, « ces liaisons quotidiennes avec l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle sont susceptibles de drainer vers Reims et sa région des populations d'origines diverses. »
Pascal Moureaux.

En 2011, l'Office de Tourisme de Reims a enregistré 337 394 entrées. A la même période l'année précédente, il en enregistrerait 272 558. Ces dernières ont donc augmenté de 24% en un an. Hormis les Français, les plus fortes hausses de demandes d'informations concernent les Chinois (+64%), les Américains et les Brésiliens (+52%) et les Japonais (+48%). Parmi les marchés les plus proches, ce sont les Allemands qui ont le plus progressé (+17%).

Cette augmentation est partiellement liée à l'ouverture le 16 avril 2011 d'un nouveau point d'accueil sur le parvis de la gare Reims Centre, où l'Office de Tourisme a enregistré 17% des demandes d'informations. L'autre facteur d'accroissement est le spectacle son et lumière « Rêve de couleurs ».

Sur les deux points d'accueil, les demandes d'informations touristiques les plus fréquentes émanent des Français (43%), des Britanniques (14%) et des Belges (12%).

On peut supposer que les touristes qui viennent se renseigner au point d'accueil de la gare descendent du TGV. 52% des demandes brésiliennes ont été effectuées au point d'accueil de la gare, 48% des australiennes, 45% des nipponnes, 36% des chinoises, 30% des américaines et 38% des parisiennes, alors qu'au total, il a enregistré 19 % des demandes totales. Ces proportions témoignent donc du fort taux d'utilisation du TGV des touristes issus des marchés lointains ainsi que des Parisiens.

Concernant la fréquentation hôtelière, les professionnels tels que M. Renardias, responsable de l'Hôtel la Paix (4 étoiles), ont remarqué la venue à Reims de nouveaux touristes internationaux depuis la mise en service de la LGV Est-européenne. L'hôtel des Templiers (4 étoiles), quant à lui, a constaté l'arrivée d'une clientèle japonaise qui, séjournant à Paris, vient passer un weekend à Reims en utilisant le TGV. En revanche, les établissements hôteliers connaîtraient une perte d'affluence des touristes de la Région Île-de-France.

L'amélioration de l'offre ferroviaire a facilité « l'émergence d'un nouveau type de touristes, les excursionnistes franciliens⁸ ». Ces derniers, « se contentent essentiellement de faire l'aller-retour, ne passant plus que la journée à Reims »
Catherine Hemery.

« L'Office de Tourisme a d'ailleurs adapté son offre à ces touristes en créant le package « une journée »⁸ ».

La politique tarifaire de la SNCF, couplée à la nouvelle accessibilité que confère le TGV, est l'une des raisons pouvant expliquer ce phénomène. « La SNCF avait mis en place, au cours du premier mois ayant suivi l'ouverture de la LGV Est-européenne, des tarifs attractifs ayant suscité l'intérêt des Parisiens qui continuaient alors à venir à Reims le temps d'un week-end » ;
Catherine Hemery.

Depuis plusieurs années, les professionnels de l'hôtellerie ont observé que les séjours touristiques avaient tendance à se raccourcir. Toutefois, le TGV favorise les flux de mobilité. Il est à noter que les séjours familiaux sont plus courts que les séjours relatifs au tourisme d'affaires. C'est durant les weekends et les périodes de vacances scolaires que les touristes urbains occupent les différents hôtels de la Ville. A l'inverse, les touristes d'affaires séjournent essentiellement la semaine, du lundi au vendredi.



⁸ Source : Observatoire des effets socio-économiques de la L.G.V Est (ORIEST), note d'analyse des premiers impacts de la GVF sur le territoire de la région Champagne-Ardenne.

La présence d'une desserte TGV favorise-t-elle l'essor du tourisme d'affaires ?

« C'est certain que le TGV couplé au Centre des Congrès constitue une offre intéressante pour le tourisme d'affaires. Il en va de même avec nos atouts touristiques de renom. » **Serge Pugeault.**

« Le tourisme d'affaires présente un potentiel énorme pour Reims. On a tout ce qu'il faut pour être une destination privilégiée dans le tourisme d'affaires. Il est nécessaire d'avoir de vraies stratégies, comme un grand équipement pouvant accueillir les congrès internationaux, le raccordement ferroviaire à Vatry, ... Je crois au développement du tourisme d'affaires, secteur pour lequel nous avons des atouts considérables. » **Philippe Wittwer.**

« Reims disposait, avant l'arrivée de la LGV Est-européenne, des éléments propices à l'essor du tourisme d'affaires. En effet, nous avions la chance d'avoir un maillage hôtelier conséquent et un Centre des Congrès attractif. Toutefois, il nous manquait le TGV pour permettre « l'envol » du tourisme d'affaires. » **Serge Lecomte.**

« La présence d'une desserte TGV contribue à l'essor du tourisme d'affaires. » **Eric Quenard.**

La LGV n'est pas le facteur essentiel permettant au tourisme d'affaires d'exister au sein de l'agglomération rémoise. Le TGV s'inscrit au

cœur d'un ensemble de composants indispensables au développement de ce secteur d'activités. La présence d'un parc hôtelier capable de répondre entre autres à la forte demande des congressistes, d'un quartier d'affaires, d'un palais des congrès attractif situés dans l'hyper centre, d'un maillage autoroutier, ferroviaire et aéroportuaire sont autant d'éléments favorisant le dynamisme du tourisme d'affaires. Le TGV agit comme un accélérateur de développement pour cette activité.

« Le tourisme d'affaires est bénéfique au dynamisme local. Un congressiste dépense en moyenne 3 à 4 fois plus qu'un touriste urbain. » **Eric Quénard.**

L'essor du tourisme d'affaires, induit par la LGV Est-européenne, profite à l'activité économique locale, notamment au secteur hôtelier rémois et aux commerces du centre ville qui bénéficient des achats d'opportunité.

Selon, la Direction Régionale Champagne-Ardenne de la SNCF, le tourisme d'affaires pourrait être davantage dynamisé par la présence du TGV Est-européen. Dans ce cadre, la SNCF prévoirait dès 2012 de travailler en collaboration avec l'agence de développement « Invest in Reims ». L'une des idées envisagées serait notamment d'accroître le nombre de rames ; toutefois l'opération s'annonce complexe.

« Reims Evènements a enregistré une augmentation du nombre de congrès dont le chiffre d'affaires représente 50% de notre activité d'ensemble. Sans le TGV, l'activité se serait atrophiée. » **Eric Quenard.**

Reims Evènements propose un large choix de prestations parmi lesquels figurent les congrès. Ces derniers sont sûrement les plus impactés par l'arrivée du TGV en 2007, du fait de leur rayonnement national et international. « Reims est une ville de congrès grâce au TGV, symbole de dynamisme et d'ouverture. » **Eric Quenard.**

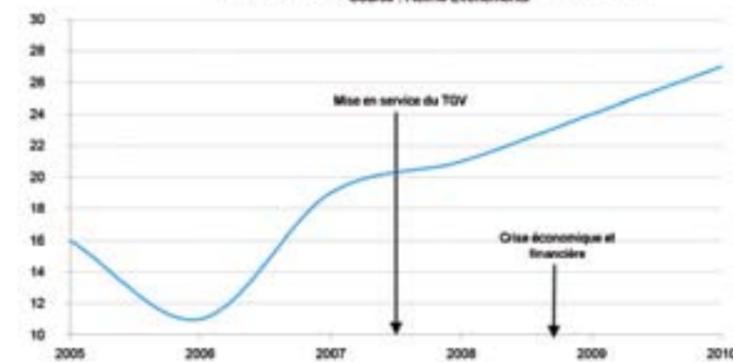
Il est à noter que Reims Evènements dispose de deux infrastructures : le Palais des Congrès en centre-ville et le Parc des Expositions situé dans la zone d'activités Farman. Etant excentré, ce dernier ne cible pas le même public : il s'adresse essentiellement à une demande et à une population locales.

Les congrès : de plus en plus fréquents depuis l'arrivée du TGV

Le nombre de congrès n'a cessé de croître depuis 2006. Ainsi, le nombre de congrès organisés sur Reims a augmenté de 42% entre 2007 et 2010, passant de 19 à 27. Un congrès est une prestation qui se vend 3 à 4 ans avant sa tenue. De ce fait, on peut supposer que les congressistes ont anticipé l'arrivée du TGV. La durée moyenne d'occupation est quant à elle en diminution, passant de 3,81 jours en 2005 à 2,68 en 2010 : les congrès sont des séjours de courte durée, propres au tourisme d'affaires et facilités par une infrastructure comme le TGV qui réduit le rapport distance-temps. Cependant, « on ne pourra pas dire que Reims est une ville de congrès tant que sa capacité hôtelière ne sera pas plus importante. » **Bernard Mary.**

Il est à noter que la crise économique et financière survenue en octobre 2008 n'a pas eu d'impact négatif sur l'organisation des congrès.

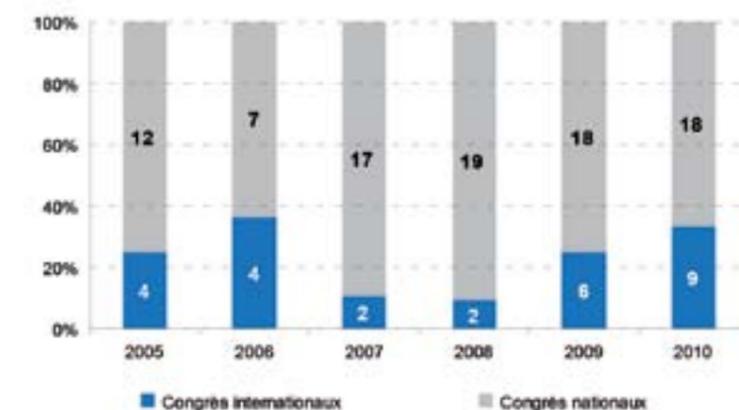
Évolution du nombre de congrès entre 2005 et 2010
Source : Reims Evènements



Un marché de plus en plus tourné vers l'international

Le marché de Reims Evènements pour les congrès est soit national, soit international. Sur les 118 congrès organisés de 2005 à 2010,

23% étaient à vocation internationale. L'année 2010 se caractérise par un nombre croissant de congrès internationaux. La proximité de Paris et de Roissy par le TGV a permis d'élargir le public cible.



Un chiffre d'affaires en forte croissance et un impact économique non négligeable

Le chiffre d'affaires de la structure est en constante augmentation depuis 2006, passant de 2 747 K euros en 2006 à 3 648 K euros en 2010, soit +33%. Cette croissance s'explique par la mise en place d'une nouvelle politique commerciale, le renforcement de la politique d'offre globale de services,

et l'attractivité globale de la ville (TGV, tramway, parc hôtelier, qualité des équipements, image de la ville, ...).

Dans son édition du 28 janvier 2012, l'Union titre « Une année 2011 record pour Reims Événements » : « Reims est devenue une destination dynamique, étonnante et attractive. » **Eric Quenard.**

Les congrès représentent 55% du chiffre d'affaires de Reims Evènements en 2010 contre 41% en 2005. Au global, l'impact économique de l'activité du Centre des Congrès s'élève à 22 398 K euros et l'impact social à 288 emplois (source : Reims Evènements).

L'immobilier est-il impacté par la présence du TGV ?

Quels impacts sur l'immobilier à vocation d'habitat ?

« L'immobilier dans l'agglomération rémoise est coûteux notamment au regard des prix pratiqués dans les secteurs autour de Marne-La-Vallée. » **Jany-Hélène Danelutti.**

Évolution du prix moyen en euros/m² des terrains à bâtir

En 2009, 29% de la superficie des terrains à bâtir de la Marne se situaient à Reims Métropole ou sur le Pays rémois.

Selon une enquête de la Dreal concernant le prix des terrains à bâtir sur Reims Métropole, le coût moyen du m² aurait

augmenté de 4,4% entre 2006 et 2007 ; passant alors de 195,2 à 203,8 euros/m². Néanmoins, l'augmentation des prix moyens des terrains à bâtir est plus prononcée dans la Marne et la Champagne-Ardenne. De ce fait, on ne peut pas conclure à un « effet TGV » sur les prix des terrains à bâtir, d'autant que le prix moyen de 2009 est similaire à celui de 2006 pour l'agglomération rémoise.

Il est à noter qu'en 2007, 22 terrains à bâtir étaient comptabilisés sur Bezannes pour une surface totale de 14 023 m², soit 1/3 de la surface totale des terrains à bâtir de Reims Métropole à la même période.

	2006	2007	2008	2009
Reims Métropole	195,2	203,8	202,9	195,6
Pays rémois	83,4	83,2	105,5	77,4
Marne hors SCoT2R *	28,7	32,6	42,1	42,9
Champagne-Ardenne hors Marne	21,1	23,0	28,6	26,3

* SCoT2R = Pays rémois + Reims Métropole
Source : enquête prix des terrains à bâtir, Dreal Champagne-Ardenne

La construction neuve sur Reims Métropole

La majorité de la construction neuve sur l'agglomération rémoise concerne des logements collectifs.

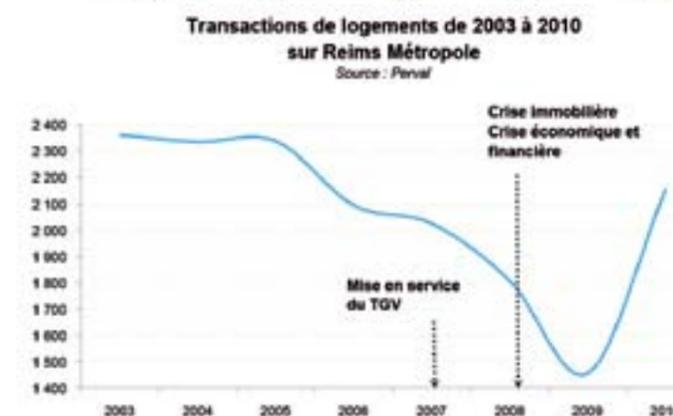
Le graphique page 25 laisse clairement penser que le TGV a eu un impact sur la construction neuve. On peut même parler pour 2006 d'une anticipation de l'arrivée du TGV puisque plus de 10% de la construction neuve en collectif de l'agglomération a été réalisée dans le quartier Clairmarais. En 2007, on observe une hausse de 143% de la construction neuve, en grande partie du fait du renouvellement urbain (la ZAC Jeanne-d'Arc par exemple) mais également de l'urbanisation intensive du quartier Clairmarais (14% de la construction neuve en collectif). Après 2007, les effets de la crise immobilière couplés à ceux de la crise économique et financière freinent la construction neuve de logements.

A Bezannes, les constructions neuves ne concernent que les logements individuels : 63 logements individuels ont été construits en 2009 (55% de la construction neuve en individuel de l'agglomération), dont 57 dans la ZAC de Bezannes.

Les transactions de logements sur Reims Métropole

D'après les données notariales de 2003 à 2010, le marché de l'immobilier résidentiel de l'agglomération semble avoir été dynamisé par l'anticipation de la mise en service du TGV. La majorité des transactions de l'agglomération rémoise s'effectue sur Reims (92% en 2010).

Trois grandes périodes sont observées sur le marché des transactions de logements. La première court de 2003 à 2005, les ventes sont relativement stables mais se sont accélérées sur certains quartiers de Reims : on peut corréler cette croissance à un effet d'anticipation du TGV. On le voit très nettement pour le secteur Clairmarais (quartier de la Gare Centre) où 76 transactions d'appartements ont été effectuées en 2004 et 74 en 2005 contre seulement 35 en 2003. La deuxième période importante est celle de 2008 à 2009. Les transactions ont chuté, passant de 1 806 en 2008 à 1 456 en 2009. Cette période correspond à la crise immobilière rémoise dont les effets ont commencé à se faire sentir sur le marché fin 2008 et ont été accentués par la crise économique et financière survenue



à l'automne 2008. La dernière période est celle d'après 2009 où une reprise des transactions s'observe : 1 456 transactions immobilières ont été effectuées à Reims Métropole en 2009 contre 2 156 en 2010.

« Je n'ai constaté que peu d'évolution de la demande en immobilier résidentiel concernant les Franciliens depuis l'arrivée du TGV en juin 2007, mis à part quelques ménages ayant des attaches rémoises. » **Jany-Hélène Danelutti.**

L'origine des acquéreurs des appartements et maisons de l'agglomération rémoise est majoritairement régionale. En effet, pour les transactions

réalisées de 2003 à 2010, 55,6% des acquéreurs étaient originaires de l'agglomération rémoise et près de 10% du Pays rémois. Sur cette même période, les achats des Franciliens représentaient 4% des ventes.

En 2010, la proportion d'acquéreurs de biens rémois originaires de la région Ile-de-France est en légère augmentation par rapport à 2004 : 7% des acquéreurs en 2010 contre 4% en 2004. Cette hausse peut résulter d'un « effet TGV ».

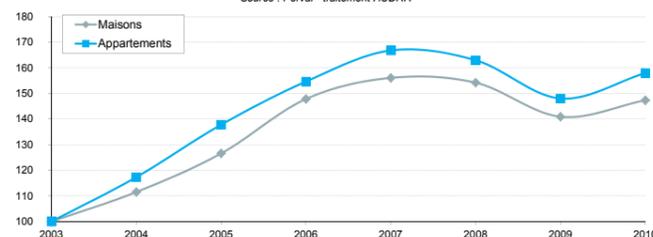
On note également une légère hausse du nombre d'acquéreurs champardenais et axonais, même si la majorité des acquéreurs restent locaux.

Le prix moyen des transactions

De 2003 à 2010, les prix de vente moyen des appartements et des maisons suivent la même évolution. Entre 2003 et 2007, le prix moyen des maisons a augmenté de 56% et celui des appartements de 67%. Cependant, cette évolution ne peut pas être attribuée au TGV du fait de la conjoncture mais s'explique plutôt par la pression foncière sur l'agglomération. A partir de 2008, la crise a impacté le prix de vente sur l'agglomération rémoise (-10% entre le prix de 2007 et celui de 2009). Une reprise est observée en 2010 mais le prix évolue moins vite qu'avant crise.

Dans son étude « Impact de la LGV Est sur le prix de l'immobilier » publiée en décembre 2011, le Commissariat général au développement durable conclut : « Les résultats obtenus ne permettent pas de conclure à un effet TGV. D'un point de vue « macro », les villes qui ont bénéficié de cette nouvelle infrastructure, n'ont pas connu un rythme de croissance des prix plus important que la moyenne française. Seule Reims a cru presque aussi vite que la moyenne nationale, pouvant accréditer l'hypothèse d'un effet TGV pour cette ville, confirmé par une analyse micro. ».

Evolution du prix moyen (€/m²) des transactions dans l'ancien sur Reims Métropole
Source : Perval - traitement AUDRR



Le TGV est-il particulièrement favorable à l'immobilier d'entreprises rémoises ?

« Tous les secteurs sont impactés par la mise en service de la LGV Est. Le TGV est un indicateur puissant dans la décision de localisation des entreprises. Il est en mesure de « booster » la dynamique de nos entreprises. » **Serge Pugeault.**

« L'arrivée d'une LGV génère immédiatement un rebond : avant tout, elle permet le développement endogène. L'impact sur le développement exogène ne se fera que sur du long terme : plus il se fait dans le temps, plus il est équilibré. » **Jacques Douadi.**

« Il faut que nous mettions en route un cercle vertueux : que peut-on fabriquer ici avant les autres ? quels rouages faire fonctionner, le TGV étant un de ces rouages ? » **Alain Lescouet.**

« Le rythme de commercialisation des Parcs d'Activités de l'agglomération rémoise depuis 2007. De 2000 à 2006, la collectivité a commercialisé 10 Ha par an en moyenne et depuis 2007, le rythme annuel atteint 15 Ha. S'il est difficile de mesurer précisément la part de l'impact du TGV sur le niveau des ventes foncières

des parcs d'activités de l'agglomération rémoise, il apparaît clairement que l'anticipation de Reims Métropole sur ce thème a permis de mettre à disposition des entreprises du foncier pour accompagner et amplifier une nouvelle dynamique. » **Bertrand Rigal.**

« La présence d'une ligne à grande vitesse n'est pas un critère nécessaire à l'implantation d'une entreprise, tant les critères de marché, d'approvisionnement ou de savoir-faire sont dominants. » **François Prévotau.**

Le TGV a-t-il favorisé la construction de locaux de bureaux et les transactions ?

« Le bassin d'emploi constitue pour un entrepreneur le critère essentiel dans le choix du site d'implantation de son activité. » **Jean-Yves Heyer.**

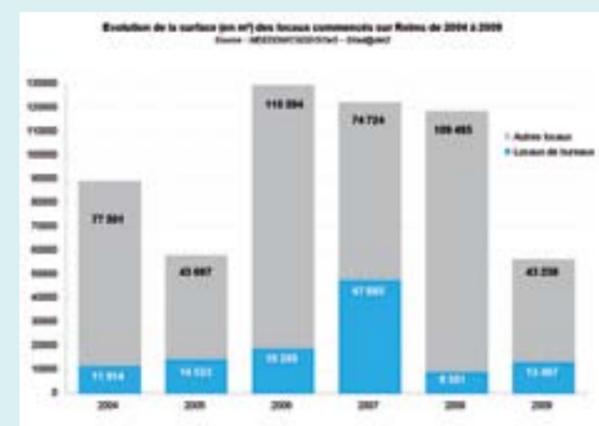
« Le TGV, avec l'aménagement des quartiers gare, a généré une offre en immobilier de bureaux ainsi que la présence de nouveaux opérateurs. » **Philippe Wittwer.**

La présence des dessertes TGV à Reims et Bezannes ne peut expliquer à elle seule l'implantation et le repositionnement d'entreprises sur le territoire. Ces implantations résultent d'une politique de développement économique : « le TGV constitue indéniablement un accélérateur. » **Jean-Yves Heyer.**

En effet, « c'est l'existence d'une offre immobilière de bureaux qui est déterminante dans leur implantation. [...] Le TGV jouerait donc plutôt un rôle déclencheur dans la dynamique de construction immobilière [...] ».

Les locaux commencés dédiés aux bureaux

De 2004 à 2009, 575 636 m² de locaux ont été construits dont 116 389 m² de bureaux. En 2007, année de mise en service du TGV, 47 885 m² de bureaux ont été construits, soit 39% des surfaces de locaux d'activités construits cette même année. Ce rebond de construction de locaux dédiés au tertiaire peut être lié à la présence du TGV. En effet, 9 opérations ont été engagées en 2007 dans le quartier Clairmarais, notamment rue Edouard Mignot.



En 2010, 24 954 m² de bureaux ont été autorisés à Reims (29% des autorisations de locaux) et 5 074 à Bezannes (85%).

Les ventes de locaux d'activités sur Reims

De 2003 à 2010, 610 locaux d'activités ont été vendus sur Reims, dont 39,3% à usage commercial et 28,2% à usage de bureaux.

La majorité des acquéreurs sont des locaux : 58% sont originaires de Reims ; 4,4% d'une des 5 autres communes de Reims Métropole et 12,3% du Pays rémois. On note une certaine attractivité vis-à-vis des Franciliens qui sont concernés par 21 ventes, dont 6 en 2007.

En observant les chiffres ci-après, on ne constate pas d'« effet TGV » particulier sur les ventes de locaux d'activités.

Parmi celles-ci, 24 ont été effectuées sur le quartier Clairmarais dont 8 en 2006, ce qui pourrait résulter d'une anticipation de l'arrivée du TGV mais qui reste à la marge.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Commerce/Magasin/Boutique	40	26	40	31	38	19	24	22
Bureaux	33	34	18	28	19	19	6	15
Activité artisanale	9	10	8	8	11	7	4	3
Non renseigné	6	2	4	8	9	7	0	5
Residence Service	0	3	1	0	4	6	0	0
Entrepôt/Garde meubles	3	7	5	9	3	3	3	2
Activités médicales/Administration	4	1	4	1	0	2	2	3
Hotel/Restaurant/Bar café	1	4	4	2	0	3	0	2
Mixte multi-professionnel	0	0	1	0	0	0	0	0
Station Service/Garage	3	5	2	1	0	2	1	0
Total	99	92	87	88	84	68	40	52

Source : Perval

10 « Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare Centre de Reims », Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. - Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°56/2009, p.37 à 61

En 2003, par anticipation de l'arrivée du TGV, la Ville de Reims, l'agglomération et la CCI de Reims et d'Epernay ont créé l'agence de développement économique « Invest in Reims ». Cette dernière engage une politique active de marketing territorial dont le TGV est un des éléments. Reims est présentée comme une ville attractive, disposant d'un ensemble d'atouts vertueux s'inscrivant dans un système la rendant dynamique.

Le bassin d'emploi et le développement de l'enseignement supérieur sont pour un investisseur des critères essentiels quant au choix du site d'implantation de son activité : « L'implantation d'entreprises dépend également du cadre de vie urbain. » **Eric Quenard.** Ainsi, « les convoiter nécessite d'offrir aux investisseurs et aux salariés un lieu de résidence doté des infrastructures culturelles et de loisirs propices à leur épanouissement et répondant à leurs attentes. » **Frédéric Renaud.** « Reims figure en tête des villes à une heure de Paris en matière de création d'entreprises et d'emplois. » **Jean-Yves Heyer.**

Le TGV a-t-il favorisé une demande exogène ?

Avant 2003, une cinquantaine d'emplois exogènes étaient créés chaque année. Depuis, l'agence de développement « Invest in Reims » a permis, suite à un travail en partenariat avec des acteurs locaux, l'implantation de 98 entreprises dans le tissu économique rémois avec 4 250 emplois annoncés.

On ne peut pas en conclure que cette attractivité économique résulte d'un effet TGV, cet élément faisant partie intégrante d'une politique de marketing territorial globale.

Orléans est un exemple illustrant cette hypothèse : 3 500 emplois ont été créés entre 2000 et 2001, positionnant ainsi la ville comme une des plus dynamiques de France.

Toutefois, « il est possible de raisonner en émettant l'hypothèse qu'Orléans, si elle était traversée par une Ligne à Grande Vitesse et équipée d'une desserte TGV, aurait connu une activité encore meilleure. » **Jean-Yves Heyer.**

« Seuls les sièges sociaux régionaux ont profité de l'occasion pour se repositionner dans le tissu économique local afin de tirer profit du TGV, de l'image qu'il procure et du parc immobilier neuf. » **Jean-Yves Heyer.**

« Nous n'avons pas constaté de nouvelles implantations de sièges sociaux mais plutôt des activités de back office et un certain nombre d'activités de services qui étaient rattachées aux sièges sociaux. » **Philippe Wittwer.**

« TGV ou pas, Ikea se serait de toute façon installé dans les environs de Reims. Nous n'avons pas vraiment accueilli des entreprises venues de l'extérieur mais plutôt des entreprises locales qui ont déménagé pour être mieux desservies et disposer de locaux plus modernes. » **Serge Pugeault**¹¹.

« Le TGV ne constitue pas un levier particulier pour les

entreprises du pôle de compétitivité Industries et Agro-Ressources. La ressource biomasse est pondéreuse et donc peu valorisée par le TGV. Par contre, la circulation des chercheurs et des commerciaux de ces entreprises est grandement facilitée. » **François Prévotau.**

L'immobilier d'entreprise connaît principalement une demande endogène. D'après une étude¹² sur la nature des implantations des entreprises à Clairmarais de 1995 à 2008, on constate que sur les 32 entreprises ayant répondu à l'enquête, 68,8% des implantations relevaient de relocalisations internes et de créations endogènes. En effet, il s'agit essentiellement de repositionnements stratégiques opérés par les entreprises locales espérant bénéficier des avantages du TGV, en termes notamment d'immobilier récent et d'image. « Le TGV est un outil de promotion et de marketing. » **Alain Jaquinet.**

Le groupe Frey est un exemple d'entreprises rémoises ayant fait le choix de changer d'adresse en déménageant son siège social dans la ZAC de Bezannes pour profiter entre autre de locaux neufs et du renouveau économique généré par la LGV Est dans les secteurs desservis par le TGV. On peut également citer Reims Pôle d'Activités et de Développement (RPAD), ayant quitté la zone de Farman pour s'implanter à Clairmarais depuis décembre 2007 : « Nous nous sommes implantés à Clairmarais pour la proximité de la gare et du centre-ville ainsi que pour la facilité d'accès à l'auto-route. » **Jean-Marc Béguin.**

Il est à noter qu'aucun siège social exogène au tissu économique de la région n'est venu s'établir dans la Cité des Sacres. Pourtant, le TGV est une infrastructure pouvant faciliter ce type d'implantation. « Les entreprises exogènes profitent d'une desserte TGV pour s'insérer sur un nouveau marché. » **Alain Jaquinet.** Néanmoins, « il apparaît plus facile pour une entreprise d'implanter son siège social à Paris en disposant d'un vaste bassin de recrutement et d'une adresse prestigieuse. » **Philippe Wittwer.**

Le transfert d'établissements correspond au transfert complet des moyens de production d'un établissement d'un lieu géographique à un autre. Le champ économique retenu correspond à l'ensemble des secteurs marchands de l'industrie, de la construction, du commerce et des services (à l'exclusion de l'agriculture).
Source : INSEE, REE - Transferts d'établissements

Il apparaît clairement que la demande sur Reims est majoritairement endogène. Néanmoins, entre 2004 et 2010, on observe une hausse de la demande exogène puisque celle-ci représentait 9,3% des établissements transférés en 2004 contre 16,8% en 2010. Par exemple, 6 établissements originaires de la Région Ile-de-France se sont implantés à Reims en 2004 et 13 en 2010. Le TGV pourrait avoir contribué à attirer ces établissements.

Les transferts d'établissements

Quels établissements ont transféré leur activité en 2004 ?	Quels établissements ont transféré leur activité en 2010 ?
309 transferts sur Reims Métropole dont 280 sur Reims / 81 sur le Pays rémois	307 transferts sur Reims Métropole dont 268 sur Reims / 100 transferts sur le Pays rémois
Sur les transferts rémois : 76,4% des établissements étaient déjà à Reims 6,4% sur une des 5 autres communes de l'agglomération et 7,9% sur le Pays rémois.	Sur les transferts rémois : 69,8% des établissements étaient déjà à Reims 4,9% sur une des 5 autres communes de l'agglomération et 8,6% sur le Pays rémois.
Sur les transferts à Bezannes : 2 établissements originaires de Reims.	Sur les transferts à Bezannes : 2 établissements originaires de Bezannes 1 originaire de Châlons-sur-Vesle 3 originaires de Reims

Les transferts sur Reims concernent principalement 4 types d'activités :

- Commerce et réparation d'automobiles
- Santé humaine et action sociale
- Activités spécialisées, scientifiques et techniques
- Construction



¹¹ Ville Rail et Transports N°535 - Supplément - 07/02/2012
¹² « Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare Centre de Reims », Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. - Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°56/2009, p.37 à 61

Le quartier Clairmarais a-t-il été dynamisé grâce au TGV ?

« La densification autour des gares (espaces résidentiels, activités tertiaires) est un des objectifs que je partage. Avec le développement durable, il y a l'idée de donner une préférence aux transports en commun. Le TGV prend tout son sens dans ce contexte. La disponibilité foncière autour des gares permet des projets et la réintégration des quartiers gare dans le tissu urbain. » **Sege Pugeault.**

« Le TGV est favorable à la réhabilitation urbaine. La combinaison TGV et tramway est signe de modernité et de dynamisme. » **Nathalie Malmberg.**

Dès le milieu des années 1990, les pouvoirs publics ont souhaité anticiper l'arrivée du TGV en encourageant une requalification/densification urbaine du vieux faubourg ouvrier Clairmarais.

« Le projet de développement a été facilité par la possible reconquête des friches industrielles et ferroviaires situées sur le site « arrière-gare ». De nouveaux programmes de construction ont été engagés en respectant les objectifs fixés de mixité sociale et fonctionnelle. Ces opérations ont profondément contribué à la valorisation de l'image du quartier, et de la nouvelle « entrée de ville » TGV. » **Serge Lecomte.**

La présence de logements sociaux, au sein des zones résidentielles du quartier Clairmarais, y est encore prédominante aujourd'hui. Plus de 850 logements neufs ont

ainsi été livrés, associant du locatif diversifié (social, intermédiaire et libre) et de l'accès à la propriété.

« C'est d'ailleurs dans ce secteur de la ville que certains champardenais viennent s'installer à Reims, dans l'espoir de trouver un emploi dans le quartier d'affaires. » **Jany-Hélène Danelutti.**

Toutefois, **Bernard Lefort** « ne pense pas que des Champardenais soient venus habiter à Reims pour cette unique raison. »

« L'arrivée du TGV en gare Reims Centre a été anticipée par la majorité des entreprises étant venues s'implanter dans le quartier Clairmarais. » **Serge Lecomte.**

« Complémentairement, s'est progressivement développé un important pôle d'activités tertiaires en périphérie immédiate de la gare. Les premières entreprises sont d'abord venues s'installer dans les bâtiments réhabilités des anciens Comptoirs français sur le site «BUROPOLE» en bordure de la rue Mignot réaménagée, avant que l'INSEE ne vienne occuper le premier bâtiment neuf construit au début des années 2000. A l'arrivée du TGV en 2007, 46 000 m² de bureaux étaient déjà livrés, et 25 000 m² étaient en cours de réalisation à court terme. Le site offre encore aujourd'hui un potentiel d'environ 49 000 m² pour l'accueil d'activités tertiaires qui pourront ultérieurement s'étendre sur les autres secteurs restant à proximité de la gare (Tri Postal ; Jacob-Delafoon ; Sernam-République). » **Serge Lecomte.**



Pour l'essentiel, les entreprises implantées dans le quartier Clairmarais sont issues du tissu économique local et génèrent peu de créations d'emplois.

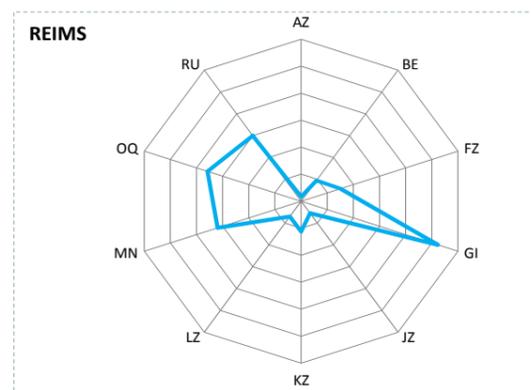
Ce sont pour la plupart des entreprises rémoises ayant voulu se repositionner à proximité de la gare TGV Reims Centre pour profiter notamment des avantages que présente le quartier d'affaires, comme les facilités de stationnement pour leur clientèle qu'offre le parking Effia présent dans la zone.

En revanche, pour le Centre d'Affaires « Reims Pôle d'Activité et de Développement », ce choix de localisation était directement lié à la proximité de la gare, du centre ville et de l'autoroute. Même si le prix moyen du m² a augmenté avec l'arrivée du TGV, il ne semble pas être un élément dissuasif pour un investisseur. D'autant plus, « qu'il paraît moins coûteux de se positionner sur du neuf que de réhabiliter de l'ancien. » **Charles Mulliez.**

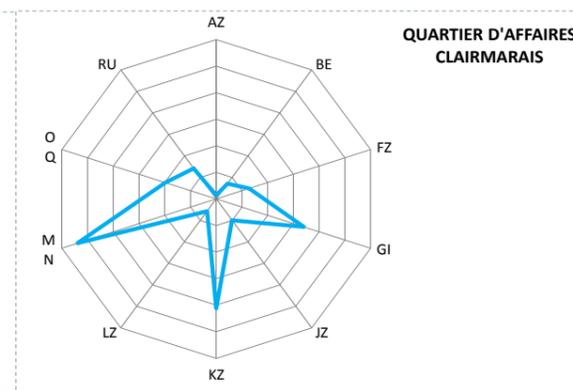
Les locaux et bureaux neufs disposant de labels environnementaux permettent également aux entreprises de bénéficier d'une défiscalisation.

La nature économique du quartier Clairmarais et celle de l'ensemble de la ville de Reims sont différentes :

AZ Agriculture	KZ Financier
BE Industrie	LZ Immobilier
FZ Construction	MN Services aux entreprises
GI Commerce, transports, hébergement et restauration	OQ Enseignement, santé, action sociale
JZ Information et communication	RU Services aux ménages



Source : INSEE, SIRENE 2010



En 2010, 12 316 établissements sont recensés sur Reims dont 141 dans le quartier Clairmarais (soit 1,1% des établissements rémois). Parmi ces 141 établissements, 89 sont des sièges. Les trois types d'activités sur Reims sont : le commerce/transport/hébergement et restauration ainsi que l'enseignement/santé/action sociale et les services aux entreprises. Ils représentent 60% de l'ensemble des établissements rémois.

Sur le quartier d'affaires de la gare TGV, les activités de services aux entreprises, les activités financières et les activités de commerce/transport/hébergement et restauration dominant (65% de l'ensemble des établissements du quartier). On peut citer notamment le centre d'appels Intra Call Center qui est l'un des plus gros employeurs du quartier. Des établissements comme Supplay, Telergos ges-

tion, le Crédit Lyonnais, ING Direct, ED, la Poste ou encore Séjours&Affaires sont également implantés à Clairmarais.

Le quartier d'affaires compte 96 établissements de plus qu'en 2004. De nouveaux lieux d'implantation sont apparus dans les rues André Pingat et des Romains. Sur cette même période, la nature des activités dans les sites existants (rues de Courcelles, du Mont d'Arène, Edouard Mignot et Gaston Boyer) a été modifiée (cf. cartes ci-après).

Les activités dominantes sont :

- pour la rue André Pingat : les services aux entreprises (35% des activités) avec notamment Téléperformance Reims Champagne ou encore le Groupe Figest,

- pour la rue des Romains : l'industrie (29% des activités) et le commerce (29%) avec notamment L'Anté-Crise,

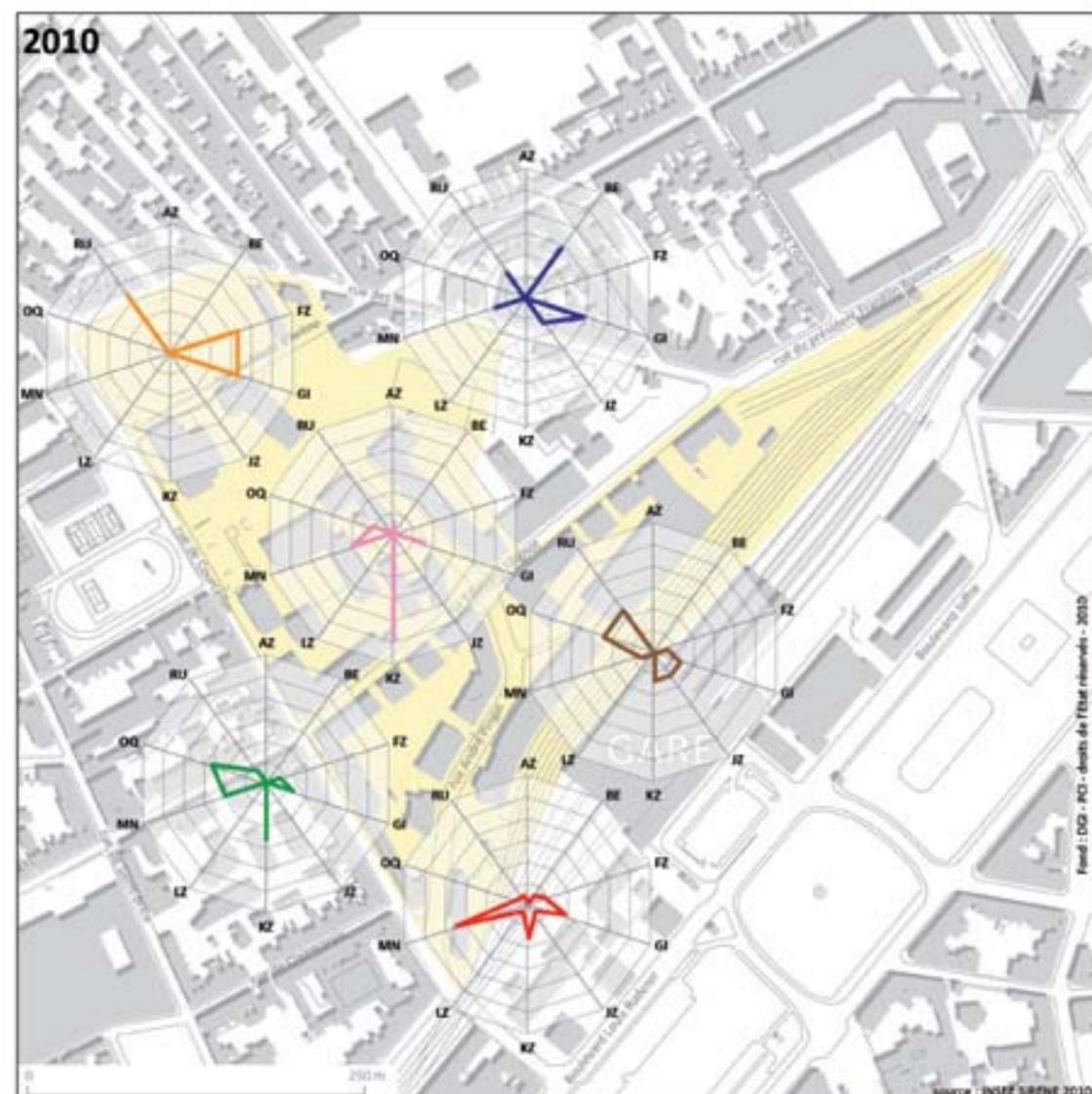
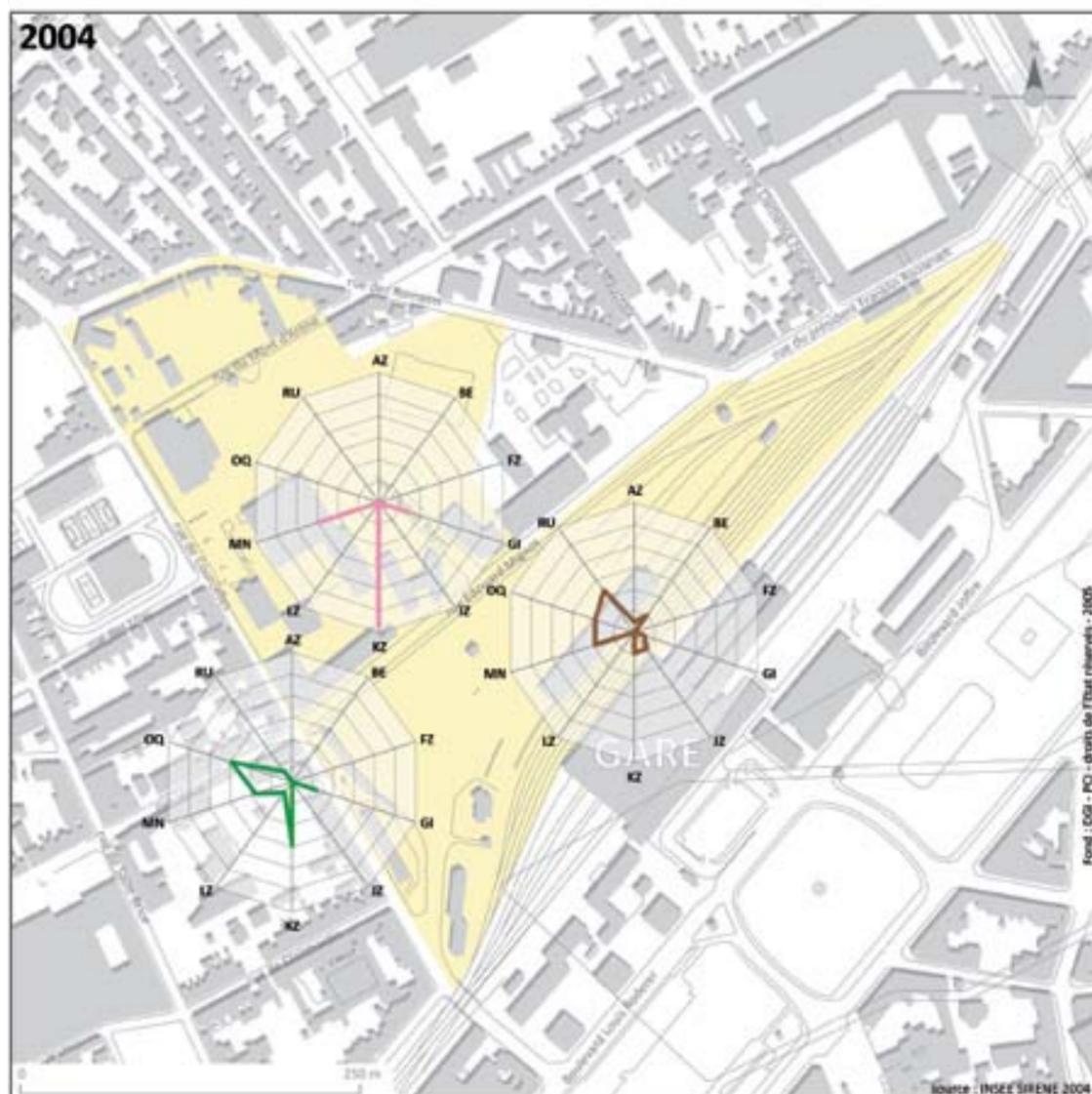
- pour la rue Gaston Boyer : les activités financières (50% des activités) comme Le Crédit Lyonnais, ING Direct, la BNP Paribas ou encore OSEO Financement,

- pour la rue Edouard Mignot : les services aux ménages (25% des activités) comme l'APEC, et administration/enseignement/santé (25%) avec l'INSEE ou Attitude Danse,

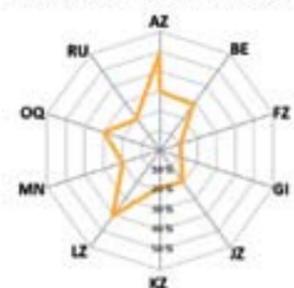
- pour la rue de Courcelles : activités financières (27%) et enseignement (27%) - MMA, Espace Club, Media Formation,

- pour la rue du Mont d'Arène : AF Sensors (vente à domicile), Splosa Sport-Loisirs-Santé (club de sport) et Bg Entreprise (travaux de plâtrerie).

Structure de l'activité économique dans le quartier d'affaires Clairmarais



Part des activités sur le secteur :



Nomenclature d'activité (NA10) :

- AZ Agriculture
- BE Industrie
- FZ Construction
- GI Commerce, transports, hébergement et restauration
- IZ Information et communication
- KZ Financier
- LZ Immobilier
- MN Services aux entreprises
- OQ Enseignement, santé, action sociale
- RU Services aux ménages

Secteurs :

-  rue André Pingat
-  rue de Courcelles
-  rue des Romains
-  rue du Mont d'Arène
-  rue Edouard Mignot
-  rue Gaston Boyer

Source : INSEE, SIRENE 2004 et 2010

L'arrivée du TGV redynamise le quartier Clairmarais par l'émergence de pôles d'activités.

La ZAC de Bezannes a-t-elle été dynamisée grâce au TGV ?

« Dans un premier temps, le TGV était perçu comme une contrainte, un projet certes d'intérêt général pour la région, mais avec de forts impacts négatifs pour Bezannes et son environnement. A l'époque nous étions réticents. Ensuite, en 1996, quand la déclaration d'utilité publique a été signée, nous nous sommes mis autour de la table pour être force de proposition. Aujourd'hui, malgré la crise, la présence du TGV soutient un solide élan de développement pour Bezannes et l'ensemble du Pays rémois. Sans le TGV, il n'y aurait probablement ni la

ZAC de Bezannes, ni le tramway à Bezannes. Le TGV a été pour Bezannes le déclencheur d'un nouveau positionnement en terme d'activités ; en parallèle nous avons fait en sorte que les Bezannais puissent continuer d'y bien vivre. » **Jean-Pierre Belfie.**

« Sans la présence de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne il n'y aurait pas eu de parc d'activités tertiaires. Seul de l'habitat serait sûrement sorti de terre. » **Charles Mulliez.**

La ZAC de Bezannes, créée par Reims Métropole fin 2004, doit être occupée à terme par un parc d'activités tertiaires (60 à 70 ha), des zones d'ha-

bitat (15 à 25 ha), d'espaces de loisirs (20 à 30 ha) et des espaces verts et paysagers (30 à 50 ha) pour permettre une certaine dynamique autour de la gare Champagne-Ardenne TGV.

« Le développement de cette zone aurait été plus tardif sans la construction de la gare Champagne-Ardenne TGV. » ; M. Jaquinet - Reims Métropole. Toutefois, « si le TGV est un accélérateur de projet, il n'y aurait aujourd'hui rien d'autre s'il n'y avait pas derrière une volonté de tous les partenaires et acteurs économiques. » **Jean-Pierre Belfie**¹³.

En effet, selon **Charles Mulliez**, la ZAC de Bezannes n'aurait pas connu le même essor si les différents acteurs avec lesquels ils ont été amenés à travailler ne les avaient pas soutenus : « sans la présence de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne et sans l'accompagnement des pouvoirs publics, il nous aurait été impossible de mener à bien les divers projets que nous avons pu lancer. ».

« De nouvelles activités se sont implantées à Bezannes, mais nous accueillerons aussi des relocalisations comme le futur pôle de santé qui regroupera les polycliniques de Courlancy et Saint-André. Ce pôle ne se serait pas positionné à Bezannes sans le TGV et le tramway. Au niveau population, on n'a pas encore ressenti d'effet sensible, nous comptons

1 378 habitants selon le dernier recensement de l'INSEE. Mais il n'y a pas de temps de perdu, vu la proximité de la gare, de nouveaux ménages s'installeront forcément à Bezannes. Nous impulsons depuis 15 ans un développement maîtrisé, que ce soit pour l'activité économique ou le résidentiel. Je vais vous citer le petit slogan que je répétais à l'envi quand nous avons décidé de construire cette ZAC : « Bien travailler dans la ZAC et bien vivre à Bezannes ». Nous avons voulu favoriser le développement économique dans la ZAC sans obérer la qualité de vie de nos habitants. » **Jean-Pierre Belfie.**

En avril 2009, 50 000 m² de la surface allouable à l'activité tertiaire avaient été vendus à des investisseurs¹⁴. « L'espoir de développement suscité par l'arrivée du TGV et la situa-

tion économique avant 2007 ont entraîné une production de programmes tertiaires plus importants que la réalité des besoins, constituant de fait des stocks. La crise financière après 2008, a par ailleurs rendu difficile la réalisation de nouveaux programmes. Cette situation peut en partie expliquer que certains projets annoncés quelques temps après la création de la ZAC aient été différés, voire reconsidérés. Pour autant, les investissements sur la ZAC de Bezannes restent soutenus, répondant peut être à une attente spécifique. » **Alain Jaquinet.**

On peut notamment citer le Crédit Agricole dont le projet de transférer son siège social dans la ZAC a été abandonné. Entre temps d'autres projets ont émergé et les constructions remplacent progressivement les champs.

Plan de masse de la zone :

Source : Reims Métropole



Photo aérienne de la zone :



La ZAC de Bezannes – Source : Reims Métropole.

- Au 31 décembre 2011, 537 883 m² de terrains étaient sous compromis, promesses de bail ou vente (ou mis à disposition de MARS pour le centre de maintenance du tramway).
- 18 actes de vente ont été signés pour une superficie de près de 420 000 m² (dont 54 641 m² pour le centre de maintenance du tramway et 210 952 m² pour le bail emphytéotique du golf).
- 11 compromis de vente étaient signés pour une superficie de 117 242 m².
- Les permis de construire ont été délivrés pour environ 68 000 m² de surface (SHON), dont 68% dédiée aux bureaux.

« Beaucoup de responsables d'entreprises constituent des SCI pour réaliser leurs propres locaux et bureaux, faisant moins appel à des investisseurs ; ce qui impacte la demande foncière et l'urbanisation. Quant aux investis-

seurs, ils ne construisent plus sans avoir commercialisé une grande part des bureaux ou obtenu l'assurance de signatures de baux. Cette situation liée à la crise financière et à l'évolution de la demande ne permet plus vraiment d'antici-

per les besoins avec quelques années d'avance ; cela pourrait effectivement entraver la stratégie et le dynamisme d'aménagement des parcs d'affaires. » **Alain Jaquinet.**

13 L'Union – Le 9 février 2008

14 «Je suis le maire et le commercial», L'Union – Avril 2010

Les entreprises et sièges sociaux implantés dans la ZAC de Bezannes sont essentiellement issus, au même titre que pour le quartier Clairmarais, du tissu économique local. « Il suffirait d'une « émulation » pour que l'on puisse voir venir des entrepreneurs et des sièges sociaux exogènes. D'ailleurs, il est fort probable que les entreprises se repositionnant dans la ZAC puissent susciter à terme l'intérêt des investisseurs exogènes. » **Alain Jaquinet.**

Pour ce faire, la ZAC de Bezannes doit se distinguer de ses principaux concurrents comme Marne-la-Vallée. La gare Champagne Ardenne TGV, l'intermodalité présente sur le site, le contournement

autoroutier sont autant d'atouts devant permettre à la ZAC de Bezannes de se démarquer. Le prix du foncier contribue également à rendre la zone attractive et compétitive. En 2010, le prix moyen du mètre carré de bureaux se négociait à 135 euros hors taxe dans la ZAC de Bezannes contre 175 euros à Marne-la-Vallée¹⁵.

Toutefois, « la valeur du foncier n'influence que très rarement le choix d'implantation d'un investisseur. » **Alain Jaquinet.**

Le choix de localisation d'une entreprise dépend davantage des potentialités du lieu, des besoins nécessaires à son développement. Ainsi, malgré

un prix moyen du mètre carré de bureaux plus élevé, Marne-la-Vallée apparaît aujourd'hui comme étant plus dynamique. « Ayant travaillé sur Marne-la-Vallée, je peux dire qu'elle a su exploiter au mieux les ressources dont elle disposait pour se rendre attractive et paraître concurrentielle. » **Laurent Malek.**

¹⁵ « Les lillois misent sur l'effet TGV », L'Union - Avril 2009

Des potentialités à développer pour l'ensemble de la Région

Un manque de rames et des horaires inadaptés

« Je trouve que l'attractivité de Reims et plus spécialement de la ZAC, serait renforcée avec une augmentation des dessertes vers Paris et la création de dessertes vers les villes d'importance régionale à l'Est. La desserte vers Roissy et Marne la Vallée pourrait également être augmentée. » **Alain Jaquinet.**

« Même si l'organisation des TER s'est bien faite autour du TGV, les cadencements ne sont pas à la hauteur du TGV : la présence des deux gares n'a aucun effet si le maillage et l'irrigation du territoire sont inadaptés. Une deuxième génération d'investissements serait nécessaire pour multiplier les cadencements. » **Jacques Douadi.**

« Une liaison TGV vers Vatry serait opportune. » **Alain Lescouet.**

« D'autres opportunités s'ouvrent au territoire : développer le TGV vers Vatry et réhabiliter les lignes vers Troyes. » **Philippe Wittwer.**

L'ensemble du réseau de la LGV Est-européenne dispose de 52 TGV. Chacune des rames peut accueillir 360 voyageurs. Toutefois, de nombreux acteurs locaux estiment qu'il n'y aurait pas suffisamment de rames entre Reims et Paris. Selon **Nathalie Jacquet**, même si la SNCF double la capacité d'accueil de ses TGV en heures de pointe, l'ajout

d'une rame Reims/Paris entre 6h45 et 7h20 serait pertinent pour répondre à la forte demande. Une réflexion est actuellement à l'étude quant à la mise en service sur la LGV Est-européenne de nouveaux TGV de 510 places, dits duplex.

Certaines destinations proposées depuis la gare Champagne-Ardenne TGV pourraient gagner en efficacité selon les acteurs locaux. Les allers/retours existants entre Reims/Roissy, Reims/Lille ou encore Reims/Strasbourg seraient insuffisants selon le dire des différents protagonistes sollicités au cours de l'étude.

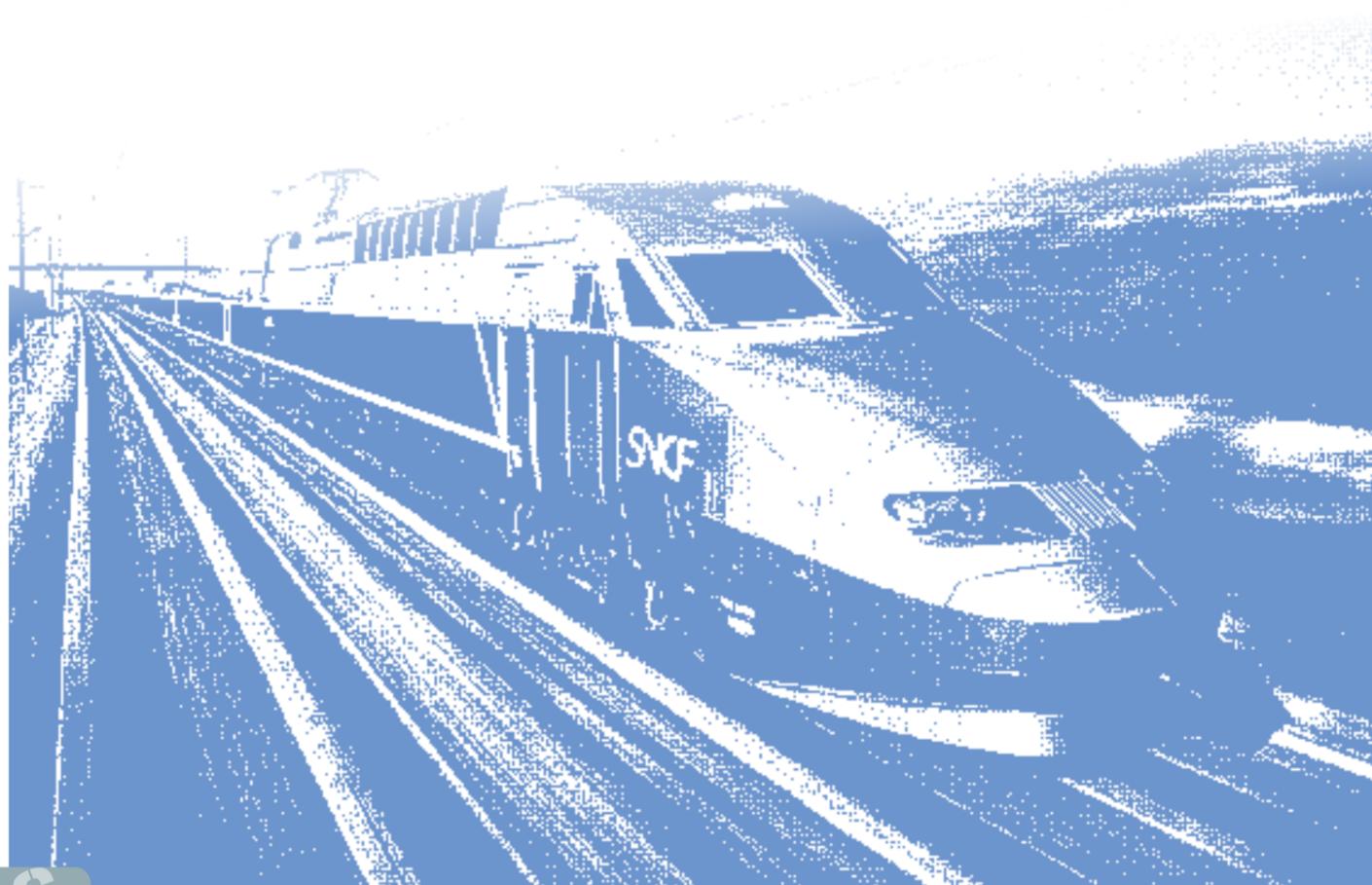
Charles Mulliez estime pour sa part « qu'il manque de TGV sur la ligne Reims/Lille pour assurer un nombre suffisant d'allers/retours journaliers. »

Alain Jaquinet regrette, quant à lui, l'absence d'arrêts des TGV qui établissent les liaisons entre Paris et les principales villes situées à l'est, ce qui renforcerait de fait les fréquences vers Paris et permettrait les liaisons avec les villes soeurs du grand Est. Il existe de grandes opportunités pour l'avenir et le développement autour de la gare TGV Champagne Ardenne. Les effets devraient se mesurer plus précisément d'ici quelques années.

« La SNCF doit également prendre en considération les attentes de ses clients et réajuster les horaires de ses TGV. » **Nathalie Jacquet.**

Par delà le manque de rames, c'est également les horaires des TGV qui ne correspondraient pas toujours à la demande des utilisateurs. **Nathalie Jacquet**, étant souvent en voyage à l'étranger pour promouvoir le campus, est dans l'obligation « d'utiliser deux fois sur trois un autre moyen de transport que le TGV pour se rendre à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. », du fait d'horaires non appropriés.

Les horaires des TGV Paris/Reims seraient également à réajuster pour **Carine Alavant** : « la plage horaire des rames en partance de Paris n'est pas adaptée aux voyageurs franciliens allant travailler à Reims. »



Une communication à renforcer pour capter des voyageurs

« Malgré nos différentes campagnes de communication, principalement axées sur les liaisons province-province, ces dernières souffrent encore d'un déficit de notoriété. » **David Potier.**

Par an, 1,5 millions de réservations sont faites en partance des gares Reims Centre et Champagne-Ardenne TGV. Leur nombre pourrait croître à l'avenir si des mesures spécifiques visant à promouvoir la LGV Est-européenne et les destinations depuis la gare Champagne-Ardenne TGV sont mises en place.

En effet, la majorité des voyageurs en partance de la gare Reims Centre et Champagne-Ardenne se rend à Paris. La population champardennaise ignorerait toutes les possibilités au départ de la gare d'interconnexion Champagne-Ardenne TGV. L'explication viendrait d'un manque d'information à l'échelle régionale quant aux potentialités de la ligne depuis Bezzans.

« À Chaumont, là où je travaillais avant d'être Directeur du développement économique au Conseil Régional de Champagne-Ardenne, nous avons peu entendu parler des campagnes publicitaires ayant promu le TGV. » **Frédéric Renaud.**

Pour **David Potier**, l'objectif serait alors, en travaillant avec les collectivités, d'accentuer la communication autour des 20 grandes villes accessibles depuis la Gare Champagne-Ardenne TGV.

« En collaborant avec les collectivités, nous pouvons mieux faire connaître ces liaisons. ».

Selon **Frédéric Renaud**, deux campagnes de communication seraient à envisager : une à destination des habitants se trouvant le long de la LGV Est-européenne et une autre pour l'ensemble des Champardennais.

Reims, carrefour de l'Europe

« Reims a toujours été au cœur de l'Europe. » **Alain Lescouet.**

« La LGV Est-européenne est la ligne la plus efficace du territoire français. » **David Potier.**

En 2010, le taux de ponctualité du TGV Est-européen était de 93% et le retard en gare n'excédait pas 5 minutes. Selon une enquête de la SNCF d'avril 2011, 85% des utilisateurs se disaient « satisfaits », dont 35% se prétendaient « très satisfaits » du TGV.

Ainsi, « la LGV Est-européenne est un excellent produit à destination des populations. » **David Potier.**

« Reims peut devenir le carrefour dominant du couloir Est/Ouest de l'Europe. » **Jacques Douadi.**

La LGV Est-européenne connecte Reims et la Région Champagne-Ardenne à l'Europe du Nord et de l'Est. Londres et Bruxelles sont des destinations où il est possible

de se rendre depuis la gare d'interconnexion Champagne-Ardenne TGV, via notamment Marne-la-Vallée. La liaison Champagne-Ardenne TGV / Luxembourg constitue, quant à elle, la première ligne directe vers l'internationale du réseau à grande vitesse français.

Toutefois, pour que Reims devienne une véritable plateforme européenne, « les Inter City Express (ICE) devraient pouvoir s'arrêter en gare Champagne-Ardenne TGV. Ils permettraient à Reims de renforcer son ouverture vers l'Europe de l'Est. Actuellement, les ICE empruntent la LGV Est-européenne pour connecter Paris à Francfort et Stuttgart. Les TGV allemands peuvent circuler sur le territoire français sans faire concurrence à la SNCF. » **Jacques Douadi.**

- « La gare de Champagne-Ardenne TGV sert à un trafic national mais il n'y a pas de relations internationales particulièrement vers l'Allemagne. En résumé les gares classiques sont orientées vers Paris, et la gare de Champagne-Ardenne vers les gares TGV de province ou du pourtour de Paris. De ce fait, les relations vers l'Est et l'Allemagne sont devenues beaucoup plus complexes. » **Yves Tresson.**

Une émergence possible d'un partenariat Grand Est

« La LGV Est-européenne pourrait favoriser l'émergence d'une stratégie commune dans la région Grand-Est. L'organisation de travail des élus doit être à la hauteur des enjeux. » **Jacques Douadi.**

« L'intérêt général d'aménagement du territoire nécessite la synergie entre élus : c'est tous ensemble que nous pouvons agir. » **Nathalie Malmberg.**

« La LGV Est est sans doute un des plus gros événements qu'ait connus Reims. C'est une renaissance pour la ville. » **Jacques Douadi.**

Aux yeux de beaucoup, le raccourcissement des distances a contribué à positionner Reims au cœur du Bassin parisien.

Toutefois, la réduction des temps de trajet avec les grandes villes de l'Est de la France participe à renforcer son poids au sein de la région Grand-Est.

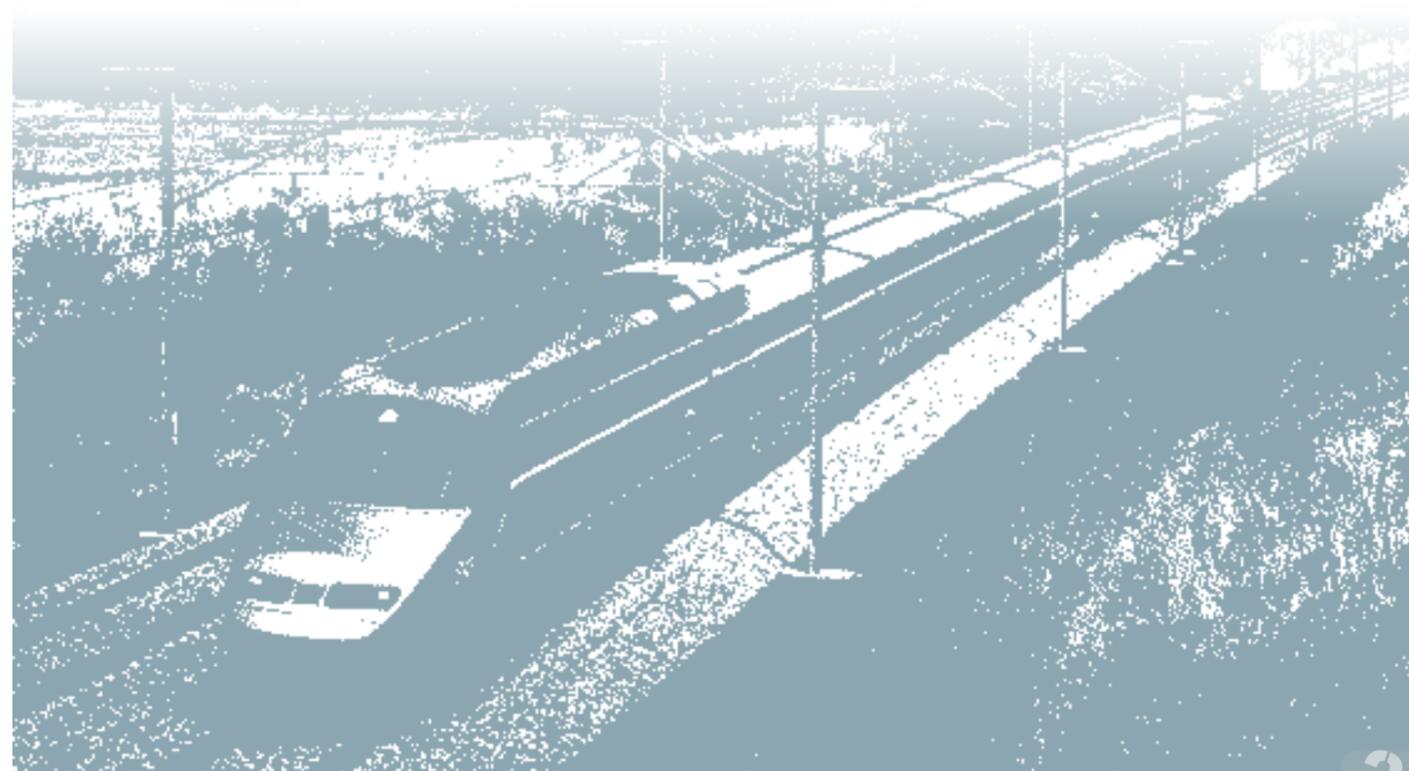
En 2016, Reims et Strasbourg ne seront plus distantes que d'1h24 à la fin des travaux de la phase 2.

De par la réduction du rapport distance-temps, il serait possible de voir émerger un développement stratégique commun entre les grandes entités urbaines de la région Grand-Est, « où Reims pourrait être amenée à occuper une place centrale du fait de

son positionnement géographique. » **Jacques Douadi.**

La recherche et l'innovation, l'enseignement supérieur ou encore la santé sont autant de secteurs où des partenariats seraient possibles entre Reims, Metz, Nancy et Strasbourg.

Ces villes partageant également une histoire commune, la mise en place d'un tourisme urbain concerté serait envisageable.



Ce qu'il faut retenir

Le TGV est-il une chance pour le développement des territoires ?

- Le territoire rémois a la **particularité d'avoir deux gares TGV** : une en cœur de ville et l'autre à 8 Km de Reims.
- Il n'y a **pas « d'effet TGV » sans projet**, sans politique publique.
- Indéniablement, **le TGV est un facilitateur**, notamment en termes d'image et donc de marketing territorial.
- Couplé au tramway, le TGV donne à Reims l'image d'**une ville moderne**.

Le TGV est-il un facteur d'attractivité ?

- Reims et son pays représentent un choix résidentiel pour une très faible proportion d'habitants des autres régions desservies par la LGV Est-européenne. **On observe davantage de mouvements entrant de Franciliens mais les migrations apparaissent plus nombreuses dans le sens Reims-Paris.**
- Le TGV est manifestement à l'origine d'une augmentation significative des navetteurs Reims-Paris, accréditant l'hypothèse que **la nouvelle infrastructure a permis aux actifs rémois de saisir de nouvelles opportunités professionnelles à Paris**. Ce phénomène concerne en grande majorité des hommes, âgés de moins de 40 ans, salariés, occupant des fonctions de cadre et professions intellectuelles supérieures, utilisant pour leurs déplacements domicile-travail les transports en commun. Moins nombreux sont les Franciliens à faire le trajet vers Reims, cependant leur quantité est supérieure aux flux journaliers enregistrés entre Paris et Tours ou Paris et Amiens.
- **2 % des étudiants de la région partent étudier à Paris**, très majoritairement des jeunes

femmes poursuivant un 2 ou un 3ème cycle. A l'inverse, **les étudiants en provenance de Paris représentent 3,3 % des effectifs dans l'enseignement supérieur de la région**, une attractivité liée pour partie au renom de certains établissements. L'impact du TGV est toutefois plus sensible sur les enseignants parisiens qui profitent de cette nouvelle proximité pour répondre aux offres de recrutement ou de vacances à Reims.

Le tourisme est-il renforcé par l'arrivée du TGV ?

- D'une certaine manière, **le TGV a eu des effets positifs sur le secteur hôtelier avant même son arrivée** puisqu'il a incité les professionnels à moderniser voire agrandir leur établissement par anticipation. Si on note quelques nouvelles implantations dans les parages des gares, **la capacité d'accueil à Reims est cependant globalement stable**. L'activité 3 étoiles est en léger développement, à rapprocher sans doute de l'essor du tourisme d'affaires. A Reims, et plus encore en Champagne-Ardenne, le TGV doit permettre de capter une nouvelle clientèle et réserve donc au secteur hôtelier des marges de progression.
- **Depuis l'ouverture d'un 2ème point d'accueil à la gare de Reims, la fréquentation de l'office de tourisme est en hausse**. Cette hausse touche en particulier les Britanniques et les Américains. Les professionnels du tourisme notent la venue d'une nouvelle clientèle depuis le TGV, notamment japonaise, qui fait un saut à Reims depuis Paris. Ils notent également une tendance au raccourcissement des séjours de loisirs, favorisée par la rapidité des déplacements en TGV, à l'exemple des Franciliens qui n'hésitent pas à faire l'aller-retour dans la journée.
- **Reims a maintenant tout pour être une destination privilégiée du tourisme d'affaires, à l'échelle nationale et internationale**. Le TGV agit en

effet comme un accélérateur de développement pour cette activité déjà portée par un parc hôtelier et des structures de salons et de congrès adaptés. Des retombées économiques sérieuses sont en toute logique attendues.

L'immobilier est-il impacté par la présence du TGV ?

- **L'augmentation des prix des terrains à bâtir ne paraît pas imputable au TGV qui, en revanche, ne serait pas étranger aux opérations de construction neuve dans les quartiers gares**. L'effet perturbant de la crise sur les transactions et les prix est plus évident que le lien de corrélation entre la situation du marché et la desserte TGV dans la région, sauf pour Reims peut-être.
- **La construction d'immeubles de bureaux, dopée par le TGV, a conduit à l'émergence du nouveau quartier d'affaires Clairmarais**. Sur la vente de locaux d'activités, le TGV a eu fort peu d'impact, seule une petite poignée d'acheteurs franciliens s'étant manifesté. Quant à l'implantation d'entreprises nouvelles ou d'établissements secondaires du secteur tertiaire, elle est plus le résultat du travail de prospection engagé par Invest in Reims depuis des années que des effets directs du TGV, celui-ci entrant toutefois dans les arguments « de vente » du territoire présentés aux décideurs extérieurs. Parmi les nombreux projets à orientation tertiaire qui s'étaient positionnés sur la ZAC de Bezannes dans la perspective du TGV, certains ont été découragés par la crise, malgré un foncier attractif. **La proximité des gares reste recherchée pour des questions de facilités d'accès, de stationnement, et surtout d'image et d'opportunité pour intégrer des locaux neufs**. Il est clair que les implantations opérées dans ces secteurs depuis le TGV relèvent majoritairement de la relocalisation d'entreprises endogènes, entraînant peu de création d'emplois nouveaux.

Des potentialités à développer pour l'ensemble de la Région

- Des rames et des horaires **à adapter aux besoins**.
- Une **communication à renforcer** pour capter des voyageurs, notamment pour l'ensemble des destinations accessibles depuis la gare Champagne-Ardenne TGV.
- **Des relations internationales à développer**, notamment avec l'Allemagne.
- **Un partenariat Grand Est à créer** pour un développement stratégique commun entre les grandes entités urbaines de la région Grand-Est.

Remerciements :

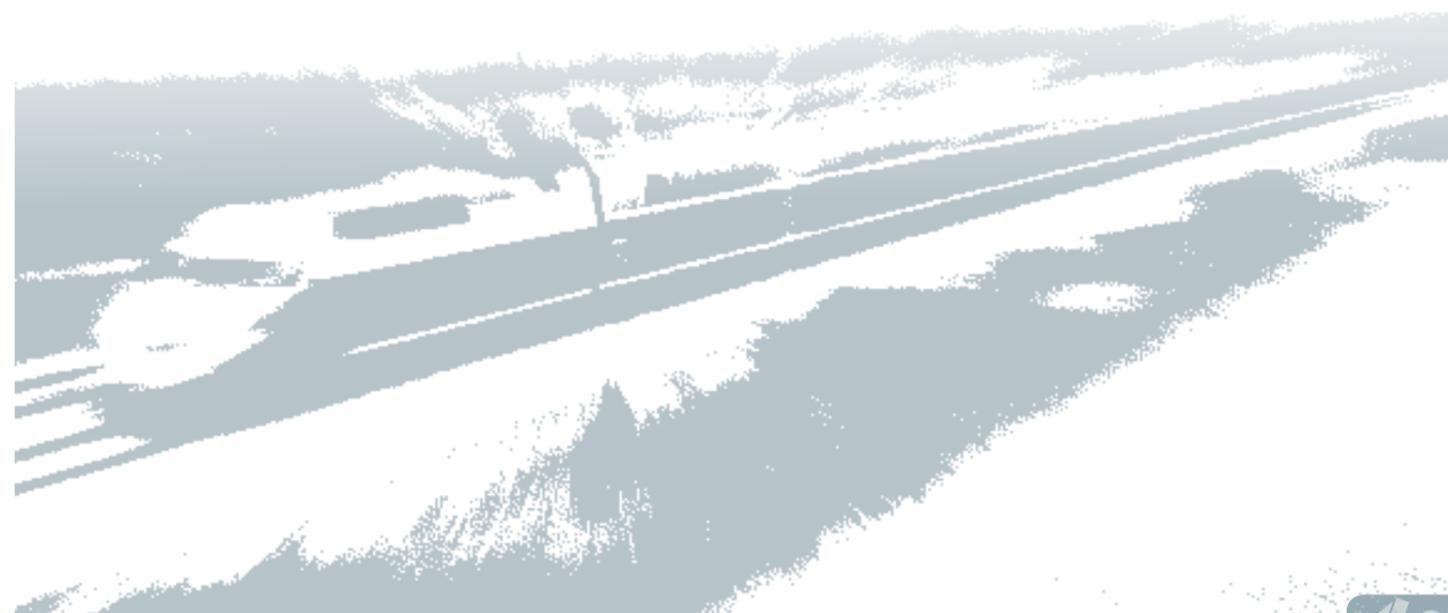
Nous tenons à remercier les acteurs locaux, tant élus que techniciens, pour s'être prêtés au « jeu » des questions/réponses lors d'entretiens individuels :

- **Jean-Pierre BELFIE** ; Maire de Bezannes - Vice-président de Reims Métropole
- **Jacques DOUADI** ; Président du Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation de la Région Urbaine de Reims (SIEPRUR)
- **Alain LESCOUET** ; Maire de Saint-Brice-Courcelles - Vice-président de Reims Métropole
- **Nathalie MALMBERG** ; Vice-présidente de Reims Métropole
- **François PREVOTEAU** ; Vice-président du Conseil de Développement de Reims et de sa Région (CD2R)
- **Serge PUGEAULT** ; Adjoint à la Maire de Reims - Président de l'Agence d'Urbanisme (AUDRR)
- **Eric QUENARD** ; Adjoint à la Maire de Reims - Président de Reims Evènements

- **Carine ALAVANT** ; Direction des Déplacements et Etudes sur les Espaces Publics de Reims Métropole
- **Jean-Marc BEGUIN** ; Directeur de Reims Pôle d'Activités et de Développement (RPAD)
- **Déborah BIDEONDO** ; Assistante de Direction à RPAD
- **Agnès CHEHERE** ; Chef de projet à la Direction de l'Urbanisme, de l'Aménagement Urbain et Archéologie de Reims Métropole
- **Jany-Hélène DANELUTTI** ; Plurial Immo
- **Marie DELAPLACE** ; Professeur à l'Université de Paris-Est Marne-la-Vallée
- **Isabelle FORGET** ; Conservatoire de Reims
- **Catherine HEMERY** ; Responsable de résidence-Séjours & Affaires
- **Jean-Yves HEYER** ; Directeur Général d'Invest In Reims
- **Nathalie JACQUET** ; Directrice de Sciences Po Reims
- **Alain JAQUINET** ; Pôle du Développement Economique, Urbain et Culturel de Reims Métropole
- **Edouard KSON** ; Directeur des affaires économiques, du développement local et de la prospective au Conseil Général
- **Méderic LANGLOIS** ; Directeur Adjoint d'Invest in Reims
- **Hugues LEBAILLY** ; Président de l'Association des Piétons et des Usagers des Transports Collectifs de Reims et de ses Environs (APUTCRE)

- **Serge LECOMTE** ; Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement Urbain de Reims Métropole
- **Bernard LEFORT** ; Directeur des Infrastructures et des Transports au Conseil Régional
- **Laurence LOBRY** ; Directrice de la Communication à la SNCF
- **Laurent MALEK** ; Directeur de l'Agence de Reims Forum-CIC Est
- **Pascal MOUREAUX** ; Chargé de projets à l'Office de Tourisme de Reims
- **Charles MULLIEZ** ; Responsable de programmes à Nacarat
- **David POTIER** ; Directeur Commercial - Directeur TGV Régional à la SNCF
- **Frédéric RENAUD** ; Directeur du Développement Economique au Conseil Régional
- **Bertrand RIGAL** ; Directeur de l'Economie, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche de Reims Métropole
- **Yves TRESSON** ; Chef du Service des Transports et de la Mobilité au Conseil Général
- **Philippe WITTWER** ; Directeur du Développement Economique à la CCI Reims-Epernay

Un merci particulier à **Jean de Bigault**, étudiant à l'IATEUR, qui a largement contribué à l'élaboration de cette étude durant son stage à l'Agence d'Urbanisme de Reims.



TGV EST
APPROCHE DES IMPACTS
SOCIO- ÉCONOMIQUES
SUR REIMS ET SA RÉGION