
Stratégies et enjeux de la localisation d'espaces de travail temporaires dans six grandes gares françaises

Une nouvelle offre de tiers-lieu de travail ?

*Strategies and Challenges of the Location of Temporary Workspaces in Six
French Railway Stations: A New Kind of Third Places for Work?*

Julie Perrin et Anne Aguiléra



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/tem/3876>

DOI : 10.4000/tem.3876

ISSN : 1950-5698

Éditeur

Université des Sciences et Technologies de Lille

Référence électronique

Julie Perrin et Anne Aguiléra, « Stratégies et enjeux de la localisation d'espaces de travail temporaires dans six grandes gares françaises », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 34 | 2017, mis en ligne le 18 novembre 2016, consulté le 07 mars 2018. URL : <http://journals.openedition.org/tem/3876> ; DOI : 10.4000/tem.3876

Ce document a été généré automatiquement le 7 mars 2018.



Territoire en mouvement est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Stratégies et enjeux de la localisation d'espaces de travail temporaires dans six grandes gares françaises

Une nouvelle offre de tiers-lieu de travail ?

Strategies and Challenges of the Location of Temporary Workspaces in Six French Railway Stations: A New Kind of Third Places for Work?

Julie Perrin et Anne Aguiléra

Introduction

- 1 La notion de tiers-lieu a été proposée au début des années quatre-vingt-dix par R. Oldenburg (1991) pour montrer la nécessité de (re)créer de nouveaux lieux de sociabilité dans des villes nord-américaines développées sur un modèle principalement fonctionnel, peu propice aux interactions sociales non « planifiées ». Depuis, le concept s'est élargi et diffusé, y compris auprès des acteurs de l'aménagement (Smits, 2015). Les tiers-lieux désignent désormais tous les lieux qui permettent de nouvelles façons de travailler, se rencontrer, échanger, se divertir ou encore créer : jardins partagés, espaces de coworking, télécentres, fablabs, ressourceries¹, etc. Cet article s'intéresse plus particulièrement aux tiers-lieux de travail, dont la définition, dans une acception large, inclut les espaces publics utilisés comme tels grâce au wifi et à l'Internet mobile, à l'exemple des cafés, halls de gare et d'aéroport, etc.
- 2 Les tiers-lieux de travail répondent à des besoins nouveaux et très variés liés à l'essor de l'économie numérique et de l'économie collaborative, à l'usage croissant des TIC (technologies de l'information et de la communication), ou encore au développement des start-ups et du statut d'auto-entrepreneur en France. Les enjeux autour d'une meilleure articulation entre travail et mobilités liées au travail constituent également un facteur

favorable. Le développement de certains tiers-lieux, comme les télécentres, vise ainsi une meilleure organisation des déplacements domicile-travail, et une « compensation » de l'éloignement aux lieux d'emploi pour ceux qui résident dans le périurbain et le rural. L'usage professionnel de lieux publics et d'espace de travail pour des durées très courtes s'inscrivent quant à eux dans une logique d'un meilleur usage du temps au cours des déplacements professionnels, définis comme l'ensemble des déplacements liés au travail autres que domicile-travail (Aguiléra, 2008).

- 3 Cet article s'intéresse au projet de création de tiers-lieux de travail en gare par Regus, l'un des leaders mondiaux de l'immobilier de bureaux temporaires. Regus a signé un partenariat avec Gares & Connexions en 2011 pour implanter des centres d'affaires à l'intérieur de six gares françaises : Le Mans, Bordeaux Saint-Jean, Nancy, Amiens, Lille Flandres et Paris gare du Nord. Les trois premiers ont ouvert entre 2014 et 2015, et les trois autres sont toujours en projet. Ces centres d'affaires sont constitués de bureaux et espaces de réunions à louer de façon très flexible et assortis d'un ensemble de ressources et services. Ils visent principalement, selon les acteurs en charge du projet, la clientèle des professionnels dits nomades et voyageant en TAGV (train apte à la grande vitesse).
- 4 Cet article repose sur une recherche en cours et le projet est étudié au regard des premières ouvertures, ces nouveaux espaces en gare étant encore émergents. En analysant les stratégies d'implantation, à travers l'étude des discours et des documents de communication des porteurs du projet, nous proposons de questionner cette nouvelle offre du point de vue des tiers-lieux de travail et des évolutions actuelles des gares vers des espaces de consommation, plus en lien avec leur territoire environnant (Vu et Jeaneau, 2008). Nous soutenons que la localisation en gare permet d'envisager des usages hybrides de ces lieux, non seulement par des professionnels voyageant en TAGV, mais aussi par des professionnels habitant l'agglomération et ayant besoin de minimiser leurs déplacements professionnels ou domicile-travail. Ces nouveaux tiers-lieux pourraient ainsi participer à transformer les fonctions des gares.
- 5 Dans une première partie, nous revenons sur les différentes catégories de tiers-lieux de travail, en insistant sur ceux dont la fonction première est une meilleure articulation entre travail et déplacements liés au travail, catégorie dans laquelle s'inscrit l'offre en gares portée par Regus et Gares & Connexions. La deuxième partie analyse les spécificités de l'offre en gare liées à cette localisation, au regard notamment des logiques affichées par les porteurs du projet. Enfin, dans une troisième partie, les territoires choisis et clientèles visées sont étudiés afin de questionner, au regard des usages potentiels, la conception des gares comme tiers-lieux.

1. Tiers-lieux de travail et mobilités professionnelles

- 6 Un tiers-lieu de travail est un lieu dans lequel s'exerce ou peut s'exercer une activité professionnelle et qui n'est ni le domicile ni le lieu de travail « classique » (Suire, 2013). Les typologies mettent en avant la multiplicité des modèles, des montages, modes de gestion et usages rencontrés (Burret, 2013). Nous distinguons dans notre analyse les tiers-lieux de travail conçus comme tels de ceux appropriés comme tels (espaces publics connectés), et proposons, dans cette recherche, de distinguer les principaux modèles à la lecture des enjeux des mobilités liées au travail. En pratique, les tiers-lieux et leur très grande variété de formes répondent principalement à deux grandes catégories de besoins.

- 7 La première est de favoriser de nouvelles formes de travail, et en particulier des formes plus collaboratives et peu formalisées, adaptées notamment aux métiers du numérique. Ces lieux visent à faire se rencontrer des professionnels à des fins de formation de leur capital social individuel et de production d'un actif relationnel (Suire, 2013). Ils n'accueillent donc pas que les salariés d'une seule entreprise et sont conçus pour favoriser les échanges, la co-création, la créativité et l'innovation (Genoud et Moeckli, 2010 ; Moriset, 2011). L'idée centrale est celle de la sérendipité et du partage de connaissances entre des utilisateurs qui, s'ils ne vont pas forcément venir tous les jours, vont avoir une présence non anecdotique dans ces lieux, permettant (même sur seulement quelques mois) la construction de relations sociales et professionnelles propices à la créativité et à l'innovation. Sont tout particulièrement visées les « classes créatives » : métiers de la création, analystes de marchés, business angels², etc. (Florida, 2002).
- 8 La seconde catégorie de tiers-lieux de travail, dans laquelle s'inscrit le projet de Regus et Gares & Connexions, vise une meilleure articulation entre le travail et les besoins de mobilité qu'il génère. La dimension collaborative et communautaire est (quasiment) absente. Se distinguent deux groupes selon les réponses apportées à ces mobilités. Un premier ensemble est constitué des tiers-lieux dont la vocation est la réduction des déplacements domicile-travail, sur le modèle des télécentres. Un deuxième ensemble est celui des tiers-lieux qui visent une gestion plus efficace des déplacements professionnels, comme les centres d'affaires.

1.1. Tiers-lieux de travail et mobilité domicile-travail

- 9 Selon la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements en 2008, 80 % des actifs français travaillent de façon régulière (c'est-à-dire au moins trois fois par semaine) dans un lieu fixe situé hors de son domicile (François, 2010). Les déplacements domicile-travail sont très concentrés dans le temps (aux heures dites de pointe du matin et du soir) et se caractérisent en France par un usage massif de la voiture, les trois-quarts des trajets domicile-travail s'appuyant sur ce mode, et un allongement des distances parcourues au fil des années. Cet allongement procède à la fois de l'accroissement des distances sur les trajets intra-urbains et d'une progression de la part des « grands navetteurs » qui travaillent en dehors de leur aire urbaine de résidence (Conti, 2016). Les nuisances générées sont nombreuses (pollution, temps perdu dans les bouchons, fatigue et stress) et difficiles à maîtriser dans un contexte où les prix des carburants ne sont pas dissuasifs pour la plupart des ménages et où le développement des transports en commun se heurte à la dispersion des localisations urbaines et aux besoins de flexibilité des emplois du temps (Le Néchet *et al.*, 2016).
- 10 Dans ce contexte se développe une offre de tiers-lieux visant à limiter les déplacements domicile-travail. Le modèle principal est celui des télécentres qui proposent des solutions de télétravail. La plupart de ces tiers-lieux de minimisation de la mobilité domicile-travail sont mis en œuvre ou soutenus financièrement par les pouvoirs publics dans des territoires peu denses, en périurbain et en zone rurale, où l'objectif est aussi une redynamisation démographique. Il s'agit de permettre aux actifs employés dans un pôle urbain de rester travailler tout près de leur domicile une ou plusieurs fois par semaine, tout en étant connectés à leur entreprise via les outils numériques. Ces tiers-lieux fournissent ainsi une solution alternative au télétravail à domicile. Ce dernier se heurte

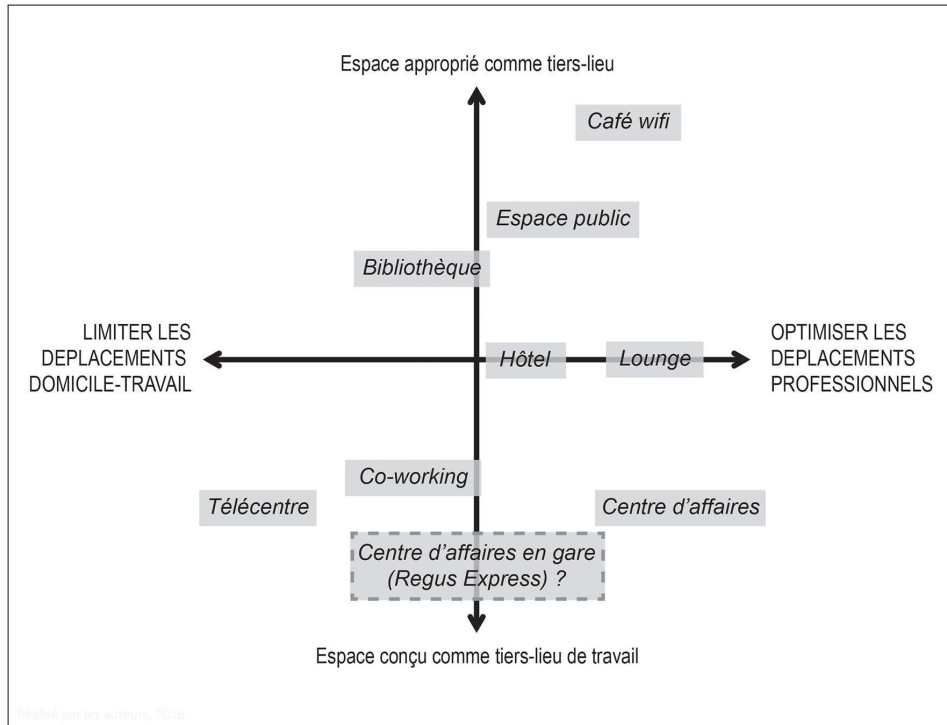
en pratique à des réticences à la fois de la part des entreprises, pour des raisons de contrôle du travail à distance et à cause des coûts liés à l'équipement d'un poste de travail chez la personne, et de la part des salariés, notamment du fait des risques d'isolement (Aguiléra *et al.*, 2016).

1.2. Tiers-lieux de travail, déplacements professionnels et travail en mobilité

- 11 Le développement de tiers-lieux de travail est aussi alimenté par les besoins de travail en cours de mobilité pour ceux qui se déplacent pour des réunions, pour participer à des salons professionnels, des conférences, des formations, etc. (Aguiléra, 2008 ; Aguiléra et Proulhac, 2015 ; Crague, 2005 ; Vilhelmson et Thulin, 2001). Si on ne dispose pas de chiffres nationaux, une enquête menée par A. Boboc *et al.* (2007) montrait, il y a une dizaine d'années, que 34 % des actifs français en emploi étaient amenés à travailler, régulièrement ou de façon occasionnelle, en dehors de leur lieu de travail habituel. En 2012, dans le cadre de l'élaboration du Livre blanc du télétravail en France, une étude estimait que près de 17 % des Français télétravaillaient au moins une fois par semaine : près de 15 % d'entre eux dans des cafés, lounge et un peu plus de 10 % dans des tiers-lieux aménagés comme tels (Livre Blanc du télétravail en France, 2012³).
- 12 Les déplacements professionnels sont sources de perte de temps, du fait des trajets et des temps d'attente (entre deux trains, deux avions, dans une chambre d'hôtel, etc.). Un enjeu se dessine donc, pour les individus et leurs employeurs, autour d'une meilleure gestion des temps « improductifs » de la mobilité. Une option est de les convertir en temps de travail. Les ordinateurs portables, les smartphones et l'internet mobile favorisent cette conversion qui alimente d'une part l'usage d'espaces publics (y compris les moyens de transport) comme tiers-lieu de travail (Lyons et Urry, 2005) et l'aménagement d'espaces dédiés dans les lieux côtoyés par ces actifs, dans les hôtels par exemple, et d'autre part le développement, par des acteurs de l'immobilier, de tiers-lieux de travail spécifiquement dédiés aux professionnels mobiles, tels les centres d'affaires (Smits, 2015 ; Liefoghe, 2016). L'enjeu est de capter une clientèle qui travaille dans des conditions pas toujours adéquates dans les divers lieux qui jalonnent ses déplacements. Les tiers-lieux destinés aux professionnels en mobilité fournissent des espaces et outils de travail temporaires. Des entreprises telles que Regus ou Multiburo en France se sont spécialisées dans cette offre d'espaces temporaires et flexibles de travail. Au départ conçus comme une alternative aux baux traditionnels, la gamme de services proposés s'est diversifiée, de la location de bureaux au mois à celle d'espaces de travail individuels ou collectifs pour quelques heures. Ces espaces se retrouvent davantage en milieu urbain, en particulier dans les métropoles, dans les quartiers d'affaires et/ou à proximité des infrastructures de transport (Moriset, 2011 ; Smits, 2015 ; Zevillage.net⁴, 2012). Les centres d'affaires ne sont pas toujours considérés comme des tiers-lieux, en particulier en raison de l'absence de dimension communautaire dans leur fonctionnement, et sont généralement recensés ou retenus comme une catégorie hybride dans les typologies et en évolution rapide (Moriset, 2011 ; Liefoghe, 2016 ; Smits, 2015). Le projet de centres d'affaires Regus dans les gares françaises participe de ces évolutions, en raison notamment de sa localisation inédite.
- 13 Le choix de localisation des centres d'affaires est stratégique car il s'agit de capter des professionnels entre deux moyens de transport ou entre deux rendez-vous. L'implantation de ces espaces au cœur des gares nous semble de nature à faire émerger

une nouvelle catégorie de tiers-lieux de travail sous la forme d'une hybridation entre le modèle des télécentres et celui des centres d'affaires pour professionnels mobiles.

Figure 1 : Tiers-lieux et mobilité liée au travail



Réalisation : Aguiléra, Perrin, 2016.

- 14 La figure 1 récapitule les différentes catégories de tiers-lieux de travail, selon d'une part qu'ils sont conçus comme tels ou seulement appropriés comme tels, et d'autre part selon leur relation aux mobilités liées au travail : a priori, les centres d'affaires répondent davantage aux besoins des professionnels en déplacement. Toutefois, en étudiant la spécificité de leur localisation en gare, les clientèles et usages potentiels de ces lieux révèlent une offre multiforme, à la croisée des différentes problématiques des mobilités liées au travail.

2. Le projet de centres d'affaires en gare : spécificités de l'offre et enjeux de maillage

- 15 La société Regus est l'un des leaders mondiaux de la location flexible d'espaces de travail temporaires. Créé à la fin des années 1980, le groupe investit le secteur de l'immobilier de bureau flexible qui se développe, notamment aux États-Unis, depuis la fin des années 1970. Si l'offre Regus en gare reprend certains codes des tiers-lieux de travail, nous analysons les spécificités associées à cette localisation puis la façon dont elle s'inscrit dans les stratégies des porteurs du projet.

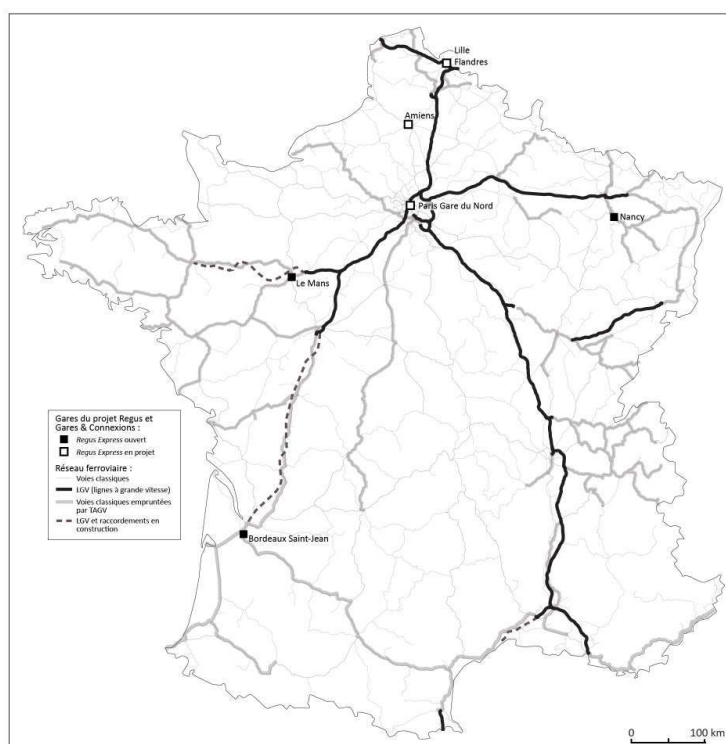
2.1. Stratégie d'implantation de l'offre Regus

- 16 Regus développe une offre d'espaces de travail externalisés et flexibles à destination des grands groupes internationaux et des PME en développement et conçus autour de la flexibilité et la modularité des espaces, du temps d'occupation et des services. Au fil des années, Regus cherche à diversifier son offre, la stratégie affichée étant d'accompagner les évolutions du travail : lieux, conditions, organisations et services. Pour Frédéric Bleuse, Directeur Général France de Regus jusqu'en octobre 2014, les mutations des façons de travailler et des lieux du travail sont permises par les innovations technologiques, en particulier la révolution numérique⁵. L'offre TIC apparaît comme un support de l'offre et un outil de captation de certaines clientèles.
- 17 Le choix d'implantation est caractérisé par trois critères : localisation stratégique, maillage et offre en réseau. Regus s'implante d'abord au sein des métropoles, dans les quartiers de prestiges et d'affaires puis dans les zones d'activités, à proximité des nœuds de transport et, plus récemment, dans des espaces périurbains (entretien F. Bleuse, 2012). Cette stratégie repose sur un maillage territorial à différentes échelles, à la fois au sein des métropoles et dans les réseaux de métropoles.
- 18 Cette politique de maillage découle du modèle commercial de Regus, qui repose sur une offre en réseau. La société a en effet développé une offre par abonnement, sous la forme d'une carte universelle, donnant accès à l'ensemble des centres d'affaires Regus dans le monde. Fin 2015, Regus dispose de 2 768 sites dans 977 villes et 106 pays, dont 554 sites ont été inaugurés cette même année⁶.

2.2. Le projet d'offre « Regus Express » dans les gares françaises

- 19 Le partenariat entre Regus et Gares & Connexions repose sur une stratégie nationale. Lors de l'annonce du projet, six ouvertures étaient programmées entre 2012 et 2014. Trois centres ont finalement ouvert entre 2014 et 2015, en gare du Mans en juin 2014, de Bordeaux Saint-Jean en janvier 2015 et de Nancy en avril 2015, les autres étant toujours en projet.

Carte 1 : Gares du projet Regus et Gares & Connexions et réseau ferroviaire français en 2015



D'après SNCF Réseau (2015), SNCF VOYAGES, dir. Grands projets et Prospective, IGN Route 500®, J. Perrin ©, 2016.

- 20 Le projet d'espace « Regus Express » dans les gares françaises reprend les standards des offres Regus, avec une réorientation par la localisation en gare. Cette modulation de l'offre par la localisation est perceptible à la fois par la clientèle ciblée, qui est envisagée autour notamment de la gestion de l'« entre-deux trains », et également par l'espace lui-même, assez contraint selon l'espace disponible, la disposition des locaux, les questions de sécurité et sûreté.
- 21 Le marché ciblé par les deux partenaires est celui des professionnels nomades, à savoir « tout professionnel amené à se déplacer et qui, au lieu de retourner à son bureau, va travailler partout. Il sort du bureau. Son outil, un ordinateur portable. » (entretien : F. Bleuse, 2012). Lors de la signature du partenariat, Regus estime qu'en France 8,5 millions d'actifs sont des travailleurs nomades. Il s'agit non seulement d'optimiser leurs déplacements, en rendant plus efficace le temps d'attente et en permettant l'organisation de réunions dans la gare pour éviter des déplacements intra-urbains, mais surtout d'améliorer les conditions du travail nomade en proposant des espaces adaptés. Le partenaire Gares & Connexions souligne le potentiel des 2 milliards de voyageurs qui transitent dans ses gares, avec 60 % de déplacements domicile-travail et 15 % de déplacements professionnels (communiqué de presse Gares & Connexions et Regus, 2011). L'offre en gare est destinée aux professionnels mobiles et usagers des transports ferroviaires, à la croisée de deux marchés potentiels.
- 22 Les centres Regus occupent des espaces commerciaux en gare, gérés par A2C, filiale de Gares & Connexions. L'espace est contraint à la fois dans ses dimensions, la situation des locaux à l'intérieur de la gare, la présence d'autres commerces et l'état de la gare. Il est

notable que, parmi les localisations retenues, quatre gares (Amiens, Bordeaux Saint-Jean, Lille Flandres et Paris Gare du Nord) aient été en travaux lors du choix des sites. Pour Frédéric Bleuse, la difficulté était d'identifier des espaces disponibles assez conséquents de 800 à 1 000 m², avec un minimum entre 300 et 400 m². Dans un premier temps, pour les sites du Mans et d'Amiens, il est envisagé de resserrer l'offre sur des espaces de rencontre et de travail partagé, avec cependant une volonté dans tous les sites de développer une « gamme la plus large possible » en fonction des espaces disponibles (entretien F. Bleuse, 2012). Quatre ans plus tard, alors que trois sites du Mans, Bordeaux Saint-Jean et Nancy sont ouverts, et bien que l'offre soit modulée différemment en fonction des espaces disponibles, la gamme de service proposée est la même : salon d'affaires, bureau à la journée, salle de réunion, bureau, bureau virtuel et espace de travail partagé.

- 23 Regus adapte son offre en fonction de l'espace disponible, mais aussi dans les services proposés, notamment en modulant davantage l'espace (présence d'espaces de convivialité) comme les durées de location des espaces, en ajoutant aux équipements pour travailler (wifi, impression, vidéoconférence) et aux services d'assistance classiques (accueil multilingue, assistance administrative et collations), des éléments dédiés à la clientèle « train » tels que des panneaux d'affichage des trains, d'après les modèles en gare.
- 24 L'accès d'une partie des espaces est permis par l'adhésion aux offres Regus ou le statut Grand voyageur des clients SNCF et certains nécessitent une réservation (les bureaux individuels, les bureaux de passage dans des espaces de travail partagés, les salles de réunion). Des espaces de bureaux, classiques de l'offre Regus, sont ici proposés à destination de sociétés ayant besoin d'un site très accessible pour la durée d'un projet, par exemple (entretien F. Bleuse, 2012). S'ils sont présentés comme une nouvelle offre de service en gare, notamment parce qu'ils inscrivent la continuité de certains services ferroviaires auprès d'une partie des clients de la SNCF, l'accès à ces espaces est restreint et monétarisé.
- 25 La stratégie d'un acteur de l'immobilier de bureau à la conquête du marché des tiers-lieux, et d'une partie de ses clientèles supposées, rencontre celle de gestionnaires de gare. Le développement de commerces en gare est un enjeu mobilisé par Gares & Connexions dès sa création ; l'aménagement-gestion des grandes gares s'appuie sur des stratégies immobilières, c'est-à-dire sur la valorisation de la localisation et des caractéristiques des gares par la captation des flux (Riot, 2015). La localisation en gare, en raison de l'espace disponible et des clientèles ciblées, participe à reconfigurer en partie l'offre et les types d'espace proposés par Regus, constituant une innovation de service du point de vue de l'immobilier de bureau (Aguiléra *et al.*, 2013). Le projet français n'est pas isolé et la stratégie d'implantation en gare peut donc aussi être analysée à d'autres échelles.

2.3. Des espaces Regus en gare : une stratégie multiscale ?

- 26 L'implantation de centres d'affaires dans les gares françaises est présentée comme une opportunité par les porteurs du projet Regus, à la suite de l'appel à intérêt de Gares & Connexions (entretiens F. Bleuse, 2012). Pourtant, ce projet semble poursuivre une stratégie amorcée depuis le milieu des années 2000 dans d'autres pays, en particulier européens.
- 27 À partir de 2006, Regus développe des projets au sein de grandes infrastructures de transport (aéroport, gare, station-service sur des aires d'autoroute) en s'appuyant sur la

mise en place de partenariats avec de grandes compagnies de transport. La société investit les gares européennes, tout d'abord dans le cadre d'un accord avec Thalys à Bruxelles (2007) puis en multipliant les partenariats avec les opérateurs ferroviaires : depuis 2012, treize centres ont ouverts sous le nom Station2Station avec NS (Nederlandse Spoorwegen) aux Pays-Bas, deux Businesspoints CFF (Chemins de fer fédéraux) en Suisse en 2013 et 2014, un centre à Naples avec Trenitalia en Italie en 2013 et huit centres dans des gares belges avec SNCB (Société nationale des chemins de fer belges) depuis 2015⁷.

- 28 En particulier dans les cas français, néerlandais et belge, le partenariat repose sur le développement d'un réseau national de centres en gare. En s'imbriquant aux réseaux ferroviaires classiques et à grande vitesse, le maillage proposé s'appuie à la fois sur les territoires et les flux de transport. Si les modèles de partenariat varient selon les opérateurs des différents pays, la convergence des projets dans les gares en Europe implique une lecture de la stratégie de maillage à trois échelles : intra-métropolitaine, nationale et européenne. Aussi, en capitalisant sur le réseau ferroviaire, Regus consolide et complète son réseau en France et en Europe. Ce projet s'inscrit donc à l'interconnexion des échelles et des réseaux, réseaux de transport mais également d'entreprises (Dupuy et Lamarlière, 2007).

3. Tiers-lieu de travail en gare : clientèles et usages potentiels multiples

- 29 Le choix des six premières gares pour l'installation des espaces Regus n'est pas uniforme et nous semble indiquer que les clientèles recherchées vont au-delà des seuls professionnels nomades, ce qui permet d'envisager des usages multiples de ces nouveaux tiers-lieux de travail.

3.1. Des profils de gares choisies pour des clientèles potentielles au-delà des professionnels « nomades »

- 30 Lors du lancement du projet de centre Regus en gare, six gares sont retenues, présentées comme « une première étape » dans le développement de ce « nouveau service en gare » qui pourrait s'étendre à plusieurs dizaines d'autres localisations (communiqué de presse Regus et Gares & Connexions, 2011). Elles sont toutes les six des « gares de voyageurs d'intérêt national » pour le gestionnaire⁸, d'après des critères de volume de fréquentation et de niveau de desserte, accueillant toutes des services voyageurs « grande ligne », c'est-à-dire des services nationaux (et parfois internationaux) de voyageurs tels que les intercity ou les TAGV. Grandes ou très grandes gares, elles sont également toutes des gares urbaines centrales historiques (en opposition aux gares périphériques ou « ex-urbaines ») situées sur le réseau ferroviaire classique et non sur les lignes à grande vitesse qui contournent les centres urbains (Keller, 2009 ; Facchinetti-Mannone et Richer, 2011). Néanmoins, trois éléments permettent d'affiner la caractérisation des sites retenus et des clientèles potentielles des espaces Regus : le niveau de prestation en gare, la localisation en France et sur le réseau, et la desserte.
- 31 Les six gares se distinguent tout d'abord par différents niveaux de services et de prestations en gare, notamment concernant la présence d'espaces d'attente ou d'espaces pouvant être approprié comme tiers-lieu (café ou restaurant). Ceux-ci sont plus

nombreux dans les trois plus grandes gares, Bordeaux Saint-Jean, Lille Flandres et Paris Gare du Nord, qui disposent également d'espaces d'attente dédiés à leur clientèle professionnelle avec les salons Grand voyageur, et en plus en Gare du Nord, des espaces réservés aux clientèles Eurostar et Thalys.

- 32 La localisation est un autre élément caractérisant des choix de sites, à la fois parce que les gares sont dans des villes de différentes tailles et avec des situations différentes au sein du réseau des villes françaises comme du réseau ferroviaire. Sont ainsi retenues les gares de trois grandes aires urbaines du bassin parisien (Le Mans, Amiens et Nancy), celles de deux métropoles régionales et l'une des très grandes gares parisiennes. Alors qu'au moment du montage du projet fin 2011, Regus dispose de 55 centres en France, principalement en région parisienne, début 2016, ils sont 96 centres dont 57 % dans le secteur parisien⁹. Le rapide déploiement des centres Regus en France est désormais dans une double stratégie de consolidation du maillage parisien et à la conquête de nouveaux marchés. L'implantation en gare participe de cet investissement vers de nouveaux territoires : hormis le projet de Paris Gare du Nord, les autres sites ouverts ou en projet reposent sur la conquête de nouveaux territoires pour Regus, arrivant en renfort d'un centre Regus (à Lille par exemple) ou étant l'unique site Regus des villes (Le Mans) voire des régions nouvellement investies (Nancy, Amiens). À noter que dans ces cas, c'est bien l'association à la desserte ferroviaire qui garantit un effet réseau à l'offre Regus. Lors de la mise en place du projet, les responsables déclarent avoir fait peu d'études de marché parce l'offre proposée correspondait à « des activités nouvelles dans des villes nouvelles » (entretien F. Bleuse, 2012). Les Regus Express sont donc aussi des laboratoires.

Tableau 1 : Fréquentation des six gares : volume et motifs de déplacement liés au travail

| | | LE MANS | AMIENS | NANCY | BORDEAUX SAINT-JEAN | LILLE FLANDRES | PARIS GARE DU NORD |
|--|-------------------------------------|---------|--------|-------|---------------------|----------------|---|
| Classement national selon la fréquentation * hors Île-de-France | | 22* | 18* | 10* | 5* | 2* | 1 |
| en millions | Usagers de la gare (dont voyageurs) | / | 8,4 | 12,3 | 15, 2 | 26,8 | 276,6 |
| | Voyageurs | 5 | 5,4 | 8,1 | 12 | 18,5 | 207,5 |
| Part des motifs de déplacements domicile travail | | / | 73 % | 76 % | 52 % | 58 % | 17 % TAGV 50 % TER IC 57 % Transilien 60 % RER |

| | | | | | | |
|--|---|-----|-----|------|------|--|
| Part des motifs de déplacements affaires | / | 9 % | 8 % | 13 % | 12 % | 47 % TAGV 21 % TER IC 15 % Transilien 15 % RER |
|--|---|-----|-----|------|------|--|

Sources : Données SNCF Open Data (<https://ressources.data.sncf.com/>).

- 33 Les volumes de fréquentation des six gares diffèrent également, en raison des zones de chalandise, de l'offre et l'organisation ferroviaires (tableau 1). Le réseau ferroviaire français s'est développé en étoile autour de Paris et le réseau à grande vitesse prolonge ce développement (carte 1) : se dessinent ainsi des sous-ensembles régionaux autour de grands pôles et un système de desserte nationale, encore fortement organisé autour du lien à Paris, en particulier la desserte francilienne à grande vitesse (Klein, 2001 ; Delaplace et Perrin, 2013). Dans la communication de l'entreprise, l'accent est davantage mis sur l'accès au réseau à grande vitesse et au lien à Paris (tableau 2) : le Regus Express en gare du Mans « avec ses trains à grande vitesse est à tout juste une heure de Paris », « Paris se situe à une heure et demie seulement en TGV des bureaux » de Nancy, quant à ceux de Bordeaux, pourtant à 3h15, ils « ne sont qu'à quelques heures de Paris en TGV »¹⁰.

Tableau 2 : Dessertes directes quotidiennes avec Paris en 2014

| | AMIENS | LE MANS | NANCY | BORDEAUX SAINT-JEAN | LILLE FLANDRES |
|-----------------------------|------------------|---------|-------|---------------------|----------------|
| | Train classique* | TGV | | | |
| Meilleurs temps de parcours | 1h10 | 0h55 | 1h30 | 3h15 | 1h |
| Fréquence directe (job) | 21 | 15 | 10 | 21 | 22 |
| * TER et intercity | | | | | |

Source : Données SNCF Voyages (2014).

- 34 Pour autant, les six gares étudiées sont toutes des pôles ferroviaires régionaux importants, parfois intégrés dans des systèmes plus larges, en lien avec Paris pour Amiens, ou un système transfrontalier pour Nancy. Les déplacements domicile-travail sont plus importants pour ce trafic régional que pour le trafic national (Compte des transports, CGDD, 2015¹¹). Plus largement, l'analyse de la desserte des différentes gares montre que la part des professionnels mobiles se déplaçant en train pour motif « affaires » varie dans ces gares et qu'ils sont proportionnellement moins nombreux que ceux effectuant des déplacements pendulaires (tableau 1). Trois grands profils de gare se distinguent (tableaux 1 et 2).
- 35 Le cas de Paris Gare du Nord, très grande gare parisienne centrale et terminus de l'axe nord français, se distingue des autres. Pôle majeur aux échelles régionale, nationale et

européenne, il constitue un terrain d'investigation à part dans l'aménagement-gestion des gares, à l'instar des grandes gares parisiennes (Riot, 2015).

- 36 Les gares de Bordeaux Saint-Jean, à 2h05 de Paris en 2017 avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et Lille Flandres, à 1h de la capitale, cumulent différents niveaux de polarisation ferroviaire : centre du réseau TER régional, importante connexion à Paris et pôles régionaux à grande vitesse. La part de la clientèle venant pour motif affaires y est plus importante que dans les autres gares régionales (tableau 1).
- 37 Les gares d'Amiens, du Mans et Nancy ont certaines caractéristiques proches. Elles sont situées dans une fourchette de 1h à 1h30 de Paris, fréquentées par 5 à 8,1 millions de voyageurs par an, ayant le motif des déplacements domicile-travail pour près des trois quarts d'entre eux. La gare d'Amiens, desservie par TER et Intercités, est la seule gare sans service TAGV parmi les gares retenues¹². Le Mans, depuis 1989, a été l'une des premières villes à moins de 1h de Paris en TAGV. Ce positionnement, fournissant l'opportunité de déplacements pendulaires longue distance en TAGV, a alimenté une image de grand navetteur, homme, cadre et usager du TAGV. Des études ont démontré que l'allongement moyen des distances interurbaines des déplacements domicile-travail ne repose que dans une moindre mesure sur l'utilisation du TAGV et que, notamment dans le cas du Mans, ces stratégies résidentielles restent exceptionnelles pour des individus aux profils hétéroclites et éloignés du stéréotype du grand navetteur TAGV (Conti, 2016 ; Lanéelle, 2006). Si cette représentation tient plus du mythe que des usages, il n'est pas anodin que Le Mans ait été choisie parmi les gares test du projet.
- 38 Dans ces différentes gares d'implantation, différentes clientèles pourraient être ciblées, au-delà de la conquête affichée du marché des professionnels « nomades », en particulier les navetteurs. Leur identification permet de développer des hypothèses concernant les usages et la conception de ces espaces comme tiers-lieu de travail.

3.2. Pluralité des clientèles potentielles, marketing du tiers-lieu et question des usages

- 39 Peu de retours quant aux usages dans les centres du Mans, Bordeaux Saint-Jean et Nancy sont, pour l'instant, disponibles. Cependant, la diversité de l'offre semble cibler une clientèle bien plus hétéroclite que les professionnels mobiles se déplaçant en TAGV. Se distinguent alors différents types d'usages potentiels qui soutiennent l'hypothèse d'une évolution de ces espaces, au-delà d'une offre immobilière, en tiers-lieu de travail.
- 40 Les espaces Regus en gare sont annoncés ainsi : « Regus et la SNCF : bien plus que des salles d'attente ». Afin de les distinguer des espaces classiques d'attente, le design est inspiré du coworking et la communication emprunte largement le vocabulaire des tiers-lieux : « ni maison ni bureau, un « troisième espace » à mi-chemin dont Regus pense qu'il s'agit du mode de travail de demain [...] Imaginé pour nous aider à travailler en déplacement, le concept de tiers-lieu devient de plus en plus populaire dans les contextes variés : aéroports du monde entier, stations-service au Royaume-Uni, gares SNCF en France et autres gares néerlandaises. « Vous en verrez apparaître dans les gares suisses dans les mois à venir »¹³. En 2012, le directeur de Regus France qualifie les deux projets du Mans et d'Amiens, plus petits, de « sites de coworking » et définit les espaces de coworking comme « une offre hybride » portée par des espaces de « rencontres » qui

placent « la question du lien au cœur de la stratégie » (entretien F. Bleuse, 2012). Frédéric Bleuse concède que le marché du Mans a été étudié parce que la clientèle pendulaire avait été identifiée. Une demande en salles de réunion a alors été constatée, émanant d'une clientèle locale. La demande d'espaces de rencontre ne correspond pas uniquement à la clientèle professionnelle qui se déplace en train. Aussi, d'autres clientèles que les professionnels « nomades » sont ciblées et de plus en plus mises avant dans la communication : le communiqué de presse de Regus annonçant l'ouverture du centre de Nancy décrit : « sur trois étages, ce centre Regus propose 800 m² d'espaces de travail destinés aussi bien aux entrepreneurs, aux commerciaux en déplacement qu'aux adeptes du coworking, et ce, pour un usage occasionnel ou pour une implantation de longue durée ». Le terme de coworking est d'ailleurs repris dans la presse locale : « Coworking sur les quais de la gare de Nancy »⁴⁴.

- 41 L'utilisation du vocabulaire des tiers-lieux est révélatrice de plusieurs éléments, car si elle renvoie effectivement à une stratégie de repositionnement des professionnels de l'immobilier de bureaux vers la conquête de nouveaux marchés, les termes mettent également en lumière des usages potentiels différenciés. Si les Regus Express ne sont pas des espaces de coworking, le vocabulaire reste révélateur d'une évolution de l'offre, à la croisée des salons d'affaires, des centres d'affaires classiques, des télécentres et des espaces de travail partagés.
- 42 Au Mans, après un an et demi d'exercice, Stéphane Fargette, responsable du Regus Express de la gare, décrit une clientèle diversifiée⁴⁵. L'évolution de l'offre, comme les premiers retours concernant les usages, permettent donc d'identifier trois grands profils de clientèle des Regus Express, qui peuvent se recouper :
- La clientèle « train » : elle regroupe ceux qui utilisent le train pour raison professionnelle, à la fois professionnels mobiles et navetteurs.
 - La clientèle « projet » : il s'agit de ceux, actifs ou sociétés, ayant un intérêt à se localiser en gare pour des besoins ponctuels plus ou moins longs tels que des réunions, un événement ou un besoin d'implantation locale dans le cadre d'un projet.
 - La clientèle locale : des entrepreneurs, des salariés résidents locaux ou des sociétés locales à la recherche d'espaces de travail partagés, individuels ou dédiés.
- 43 Un premier constat est que la clientèle utilisatrice du train, et à plus forte raison celle de l'« entre-deux trains », ne correspond que partiellement à la clientèle observée. Une étude sur les utilisateurs du centre Regus en gare de Naples, conduite en 2014 quelques mois après son ouverture, observe également que cette clientèle n'est pas la plus importante : seuls 16 % de la clientèle interrogée est venue en train (Pagliara *et al.*, 2016).
- 44 Les grands profils de clientèle identifiés sont révélateurs du fait que la gestion de l'attente et l'optimisation du temps de déplacement ne sont pas les seuls moteurs des utilisateurs de ces centres d'affaires en gare. Ces derniers apparaissent aussi comme des lieux permettant de gérer autrement les déplacements liés au travail, notamment en les limitant en partie (lieu de réunion, alternative à un déplacement pendulaire), ainsi que comme des lieux répondant à un besoin d'espace de travail alternatif au bureau ou au domicile.

Conclusion

- 45 Les premiers résultats sur ces nouveaux lieux de travail en gare montrent qu'ils reposent sur une vision élargie de la mobilité des professionnels et qu'ils sont conçus comme des essais sur des marchés en rapide évolution. Si le projet initial était présenté comme une réponse au besoin des mobilités professionnelles associées au nomadisme, avec en creux une conception mythifiée de l'hypermobilité, l'offre actuelle, diversifiée, hybride et dont les fonctions sont encore en évolution, nuancent en partie cette vision. La clientèle professionnelle est hétérogène, qu'ils s'agissent des actifs présents (entrepreneurs, salariés ou entreprises), de leurs liens au territoire (de passage ou résident), de leur utilisation du train (ou pas), et de leurs usages de la gare. Sur ce dernier point, l'offre en gare alimente une réflexion sur le rapport des professionnels au lieu de transit et à l'objet gare. Dans une étude récente sur les grands mobiles en France, les auteurs constatent différents modes d'appropriation des lieux supports de leur mobilité, lieux de transit ou lieux standardisés tels que les hôtels de chaîne, desquels les centres Regus pourraient être rapprochés : « Les grands mobiles pour raisons professionnelles ne sont donc peut-être pas des nomades dans leur expérience de mobilité, sans point fixe et vivant dans une culture de la mobilité a-territorialisée » (Vincent-Geslin *et al.*, 2016 : 191). De non-lieu, la gare devient un lieu approprié. L'offre multiforme des Regus Express et la diversité des clientèles potentielles, si elles contribuent à faire évoluer la gare non seulement comme lieu de consommation de services mais également comme destination et comme aménité locale, participent de cette appropriation.
- 46 En effet, la gare lieu de réunion, devenu espace de rencontre, est dans ce cas une destination finale : son rôle dans la chaîne de déplacements ne se limite plus à l'échange (espace de transit). Elle est également une destination « professionnelle » locale, en attestent les demandes et clientèles locales du Mans, avec un rôle dans les dynamiques de quartier. Dès lors que la gare répond à une demande d'espace de travail, d'espace de rencontre ou permet à des résidents locaux de limiter en partie leurs déplacements domicile-travail, cela modifie son articulation au territoire. Sans remettre en cause la vocation première des gares, à savoir la qualité et la rapidité des flux, ces nouvelles pratiques du lieu-gare illustrent le fait que ces espaces contraints techniquement (espaces disponibles, normes de sécurité) et symboliquement (architecture, rôle de la gare) peuvent être le support de nouvelles fonctions et rapports au territoire. « Ces stratégies de valorisation immobilière des gares ne révolutionnent pas le secteur ferroviaire dans son ensemble, mais elles modifient substantiellement les rapports entre les espaces et leurs usages et usagers, ainsi que le lien entre la gare et la ville. » (Riot, 2015 : 523).
- 47 À la suite de la mise en service des premiers espaces Regus en gare et avec les ouvertures programmées, davantage de résultats sont attendus concernant les usages et pratiques effectives de ces tiers-lieux de travail en gare. Dans le cas de l'installation d'un centre dans la station-service Shell de l'aire d'autoroute de Limours-Janvry (A10) en 2012, Regus a ainsi eu la surprise de constater que l'offre n'intéressait pas seulement les cadres mais également les chauffeurs routiers, en particulier pour des usages personnels. Si les premières observations sur les espaces en gare permettent d'identifier une clientèle professionnelle hétérogène, la question des autres usages reste ouverte.
- 48 D'autre part, les retours d'expériences permettront d'analyser plus distinctement les relations entre Regus, les gestionnaires de gare et les opérateurs de transport. Dans les

gares suisses, début 2016, les centres ont fermé faute de fréquentation, alors qu'en France, Regus annonce des taux d'occupation de près de 90 %. Pour autant, alors que des Regus Express continuent d'être développés dans de grandes gares européennes, le projet français prend du retard et aucune nouvelle localisation n'est annoncée. Il est également notable que, suite au projet d'installation dans les grandes gares, de nouveaux types de projets et localisations aient émergé vers des localisations en périphérie métropolitaine (Projet Regus Work & Stop depuis 2014, appel à manifestation d'intérêt de Gares & Connexions pour la création de tiers-lieux sur les gares d'Ile-de-France en 2014) ou dans des plus petites gares avec l'appel à projets pour construire un projet de tiers-lieu dans une des trente-quatre gares de voyageurs sélectionnées de la nouvelle région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (2016). Ces projets indiquent d'ores et déjà un dépassement de l'association entre conquête du marché des professionnels mobiles et localisation en gare. Ils rendent compte du développement d'offres d'alternatives aux déplacements domicile-travail et d'une évolution de la position de Gares & Connexions sur l'objet tiers-lieu lui-même, vers la recherche de porteurs de projet locaux par exemple, comme en atteste le projet aquitain.

BIBLIOGRAPHIE

- Aguiléra A., 2008, Business travel and mobile workers, *Transportation Research Part A, Policy and Practice*, vol. 42, n° 8, pp. 1109-1116
- Aguiléra A, Delaplace M, Perrin J., 2013, Les gares TGV, un outil au service de l'innovation dans l'immobilier de bureaux ?, Colloque Futurs urbains, Marne-la-Vallée, Labex Futur Urbain, 16-18 janvier.
- Aguiléra A., Proulhac L., 2015, Socio-occupational and geographical determinants of the frequency of long-distance business travel in France, *Journal of Transport Geography*, vol. 43, pp. 28-35.
- Boboc A., Dhaleine L., Mallard A., 2007, Travailler, se déplacer et communiquer : premiers résultats d'enquête, *Réseaux*, vol. 1, n° 140, pp. 133-158.
- Burret A., 2013, Démocratiser les tiers-lieux, *Multitudes*, vol. 1, n° 52, pp. 89-97.
- Conti B., 2016, *Grandes mobilités liées au travail. Etude des navetteurs interurbains en France*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, Université Paris-Est.
- Crague G., 2005, Le travail industriel hors les murs : Enquête sur les nouvelles figures de l'entreprise, *Réseaux*, vol. 6, n° 134, pp. 65-89.
- Delaplace M., Perrin J., 2013, Desserte TGV et tourisme urbain et d'affaires : entre attentes dans les villes de France et renforcement de la double centralité parisienne, *Revue RTS - Recherche Transports Sécurité*, n° 3, pp. 155-160.
- Dupuy G., Généau de Lamarlière I. (dir), 2007, *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux : un défi pour l'aménagement*, L'Harmattan, 257 p.

- Facchinetti-Mannone V., Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Revue RTS - Recherche Transports Sécurité*, n° 27, pp. 200-214.
- Florida R.- L., 2002, *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic books, 512 p.
- François D., 2010, Se rendre au travail : distance et temps de transport s'allongent, in Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), *La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transport et déplacement 2008*, *Revue du CGDD*, décembre, pp. 83-98.
- Genoud P., Moeckli A., 2010, Les tiers-lieux, espaces d'émergence et de créativité, *Revue Économique et Sociale*, n° 2, pp. 1-9.
- Keller F., 2009, *La gare contemporaine*, Rapport public, Paris, La documentation française, 298 p.
- Klein O., 2001, *Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*, Thèse de doctorat en Sciences Économiques, Université Lumière Lyon 2.
- Lanéelle X., 2006, Navette domicile-travail à grande vitesse : situation d'exception, arrangement traditionnel, *Cahiers du Genre*, vol. 2, n° 41, pp. 159-180.
- Le Néchet F., Nessi H., Aguiléra A., 2016, La mobilité des ménages périurbains au risque des crises économiques et environnementales, *Géographie, économie, société*, vol. 18, n° 1, pp. 113-139.
- Liefooghe C., 2016, Tiers-lieux, coworking spaces et fab labs : nouveaux lieux, nouveaux liens et construction de communautés de connaissance créatives, in Liefooghe C., Mons D., Paris D. (dir.), *Lille, métropole créative ? Nouveaux liens, nouveaux lieux, nouveaux territoires*, Lille, Presses universitaires du Septentrion, pp. 183-221.
- Lyons G., Urry J., 2005, Travel time use in the information age, *Transportation Research Part A, Policy and Practice*, vol. 39, n° 2-3, pp. 257-276.
- Moriset B., 2011, *Tiers-lieux de travail et nouvelles territorialités de l'économie numérique : les espaces de coworking*, Colloque Spatialité et modernité : lieux et territoires, Pau, SET-CNRS, 13-14 octobre.
- Oldenburg R., 1991, *The Great Good Place*, New York, Paragon House Publishers.
- Pagliara F., Delaplace M., Cavuoto R., 2016, Mixed High-Speed, Conventional and Metro Central Rail Stations as Places to Work: The Case Study of Naples, *The Open Transportation Journal*, n° 10, pp. 108-118.
- Riot E., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen. L'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'Espace et Urbanisme, Université Paris Est.
- Smits M., 2015, Les tiers-lieux sont-ils reproductibles à grande échelle ? Étude de la viabilité de l'intégration de ces espaces dans un processus d'aménagement formalisé, *Projet de fin d'étude*, ENPC, 61 p.
- Suire R., 2013, *Innovation, espaces de co-working et tiers-lieux : entre conformisme et créativité*, Working paper, Université Rennes 1 - CREM - CNRS - IDEC, [URL : http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2210127].
- Vilhelmson B., Thulin E., 2001, Is regular work at fixed places fading away? The development of ICT-based and travel-based modes of work in Sweden, *Environment and planning A*, vol. 33, n° 6, pp. 1015-1030.

Vincent-Geslin S., Ravalet E., Kaufmann V., 2016, Des liens aux lieux : l'appropriation des lieux dans les grandes mobilités de travail, *Espaces et sociétés*, n° 1, pp. 179-194.

Vu H.-D., Jeaneau, H., 2008, Concevoir un espace de transit et de consommation : la gestion de site dans les gares parisiennes, *Espaces et sociétés*, n° 4, pp. 45-62.

NOTES

1. Lieux où s'effectue la collecte d'objets dont leurs utilisateurs n'ont plus besoin.
2. Un business angel, appelé aussi « investisseur providentiel » est un particulier qui investit à risque dans des entreprises innovantes
3. Étude réalisée par LBMG Worklabs, Néo-nomade, Openscope et Zevillage, organisateurs du « Tour de France du Télétravail » (www.tourdefranceduteletravail.fr) et auteurs du Livre Blanc du télétravail en France (2012).
4. Voir la typologie du site participatif Zevillage (2012) : <http://zevillage.net/2012/07/typologie-des-tiers-lieux-de-travail/>
5. Entretien avec Frédéric Bleuse, Directeur Général de Regus France, Paris en juin et juillet 2012 et devenu, depuis octobre 2014, directeur financier de Regus Europe du Sud et Afrique du Nord.
6. Rapport annuel Regus 2015 (<http://www.regus.fr/investors/annual-reports.aspx>, consulté en avril 2016).
7. Voir les communiqués de presse de Regus et des partenaires.
8. Les gares d'intérêt national « sont celles dont la fréquentation par des voyageurs des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à 250 000 voyageurs par an ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100 % des voyageurs. » (Document de référence des gares, Gares & Connexions : <https://www.gares-sncf.com/fr/entreprise-ferroviaire>, consulté en juin 2016).
9. Voir le communiqué de presse Regus et Gares & Connexion (2011) et l'article « Le coworking a de l'avenir » paru le 15 février dans Le Maine Libre.
10. Descriptifs des Regus Express en gare sur le site de Regus (<http://www.regus.fr/express/>).
11. Voir notamment les comptes des transports de la nation http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Referencs/2015/comptes-transports-2014/rapport-comptes-transports-edition-2015-b.pdf
12. La ville pourrait être desservie par TGV après la construction de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, initialement programmée pour 2020.
13. Propos de Celia Done, vice-présidente Regus (<http://www.regus.fr/blog/latest-news/galerie-tiers-lieux-lespace-de-travail-ideal-a-vous-de-voir/>, septembre 2012).
14. Communiqué de presse Regus, juin 2015 (<http://wellcom.fr/presse/regus/2015/06/gare-nancy-premier-centre-regus-lorraine/>), et article de l'Est Républicain, mai 2016 (<http://www.estrepublicain.fr/edition-de-nancy-ville/2015/05/26/coworking-sur-les-quais-de-la-gare-de-nancy>).
15. Entretien retranscrit dans l'article « Le coworking a de l'avenir » paru le 15 février 2016 dans Le Maine Libre.

RÉSUMÉS

Cet article s'intéresse au projet d'installation d'espaces de travail temporaires dans six gares françaises. Ces espaces, affichés comme tiers-lieu à destination des professionnels mobiles, reposent sur un partenariat entre acteurs de l'immobilier de bureaux (Regus) et ferroviaires (Gares & Connexions, SNCF). L'article propose d'analyser la démarche de ces acteurs au regard de ce que sont les tiers-lieux de travail. Les évolutions des tiers-lieux de travail sont présentées en lien avec les enjeux des mobilités professionnelles, afin de questionner la présentation de ces espaces comme tiers-lieu de travail à travers l'analyse des deux logiques d'acteurs en présence ainsi que l'étude des clientèles et usages potentiels de cette nouvelle offre en gare.

This article focuses on the development of temporary workspaces inside six French railway city stations. These spaces, built through a partnership between a real estate office manager (Regus) and rail sector stakeholders (Gares & Connexions, SNCF), are heralded as third places for mobile professionals. The paper analyses the approach of these stakeholders in view of what third-place workspaces are. It links the evolution of third places with the issues surrounding the mobility of professionals and discusses the presentation of such workspaces as third places, analyzing jointly the rationale of the two stakeholders and the potential customers and uses of this new offer.

INDEX

Keywords : business center, third place for work, mobility, mobile professional, railway station

Mots-clés : centre d'affaires, tiers-lieu de travail, mobilité, professionnel mobile, gare

AUTEURS

JULIE PERRIN

Doctorante

Université Paris-Est

Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

6-8 avenue Blaise Pascal, Champs sur Marne

77455 Marne la Vallée Cedex 2

julie.perrin@enpc.fr

ANNE AGUILÉRA

Chercheuse

Université Paris-Est

Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

6-8 avenue Blaise Pascal, Champs sur Marne

77455 Marne la Vallée Cedex 2

anne.aguilera@ifsttar.fr