

Observatoire des effets du TRAMWAY *sur l'activité économique*

1999-2008



Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux

Alliés pour entreprendre

OBJECTIFS ET METHODE	5
1 - Rappel des objectifs de l'Observatoire des effets économiques du tramway	5
2 - Méthodologie de l'Observatoire et rapport 2009	5
3 - Rappel des finalités de l'enquête par sondage	6
4 - Méthode de réalisation de l'enquête	6

1 / OBSERVATOIRE STATISTIQUE - TENDANCES D'EVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DANS LE CORRIDOR TRAMWAY ENTRE 1999 ET 2008 ..8

1 / DISTRIBUTION DES ETABLISSEMENTS EN 2008.....	9
1.1 / 5404 entreprises dans le corridor du tramway, soit 21.1% des établissements de la CUB	9
1.2 / Une densité d'établissements variable selon la localisation	8
1.3 / Des entreprises inégalement réparties dans le corridor du tramway	10
2 / UN GAIN DE 994 ETABLISSEMENTS DANS LE CORRIDOR DU TRAMWAY DEPUIS 1999 POUR 4 « PHASES » D'EVOLUTION	12
2.1 / 994 établissements supplémentaires dans le corridor du tramway en 9 ans	12
2.2 / Une évolution en quatre phases :	12
2.3 / Une évolution significative du nombre d'établissements au cours des dernières années.....	16
3/ UNE EVOLUTION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS DIFFERENTE SELON LA ZONE GEOGRAPHIQUE CONCERNEE.....	18
3.1 / Un centre-ville dynamique après une phase de travaux pénalisante.....	18
3.2 / Le périphérique une zone contrastée	19
3.3 / Une périphérie marquée par un clivage rive droite – rive gauche.....	20
4 / L'EFFET DU TRAMWAY SUR LES MOUVEMENTS D'ENTREPRISES DANS LE CORRIDOR: UN TURN OVER EN HAUSSE DEPUIS 1999	22

2 / ENQUETE - L'INFLUENCE DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE DANS SON CORRIDOR..... - 24 -

1/ LE TRAMWAY, UN MOTIF D'IMPLANTATION POUR 35% DES ENTREPRISES INSTALLEES APRES LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY.....	25
2/UN IMPACT DU TRAMWAY LARGEMENT RECONNNU AU NIVEAU DE L'AGGLOMERATION MAIS PLUS MODERE AU NIVEAU DE L'ACTIVITE DES ENTREPRISES.....	26
2.1 / Un impact positif sur la dynamique économique de l'agglomération.	26
2.2 / Une influence modérée, mais majoritairement positive, sur leur propre activité	26
2.3 / Une modification réelle des pratiques de déplacement des employés	28
2.4 / Une influence très faible et plutôt négative sur les loyers et livraisons	29
2.5 / Une satisfaction forte, quant au fonctionnement du réseau, qui tend cependant à diminuer	-28
3/ UN REEL IMPACT DU TRAMWAY SUR LA COMPOSITION DU TISSU ECONOMIQUE DU CORRIDOR	30
3.1 / Vers une spécialisation dans les activités de services.....	30
3.2 / Une évolution du nombre d'établissements contrastée selon le type d'activité.....	31

3 / OBSERVATOIRE STATISTIQUE ET ENQUETE - ZOOM SUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	33
A / DES ACTIVITES COMMERCIALES DYNAMISEES PAR LE TRAMWAY DANS LE CORRIDOR NON RIVERAIN	34
1/ UNE CROISSANCE GENERALE DU CORRIDOR PROCHE DE LA CELLE DE LA CUB	34
1.1 / Un corridor non riverain plus dynamique que la CUB	34
1.2 / Un corridor riverain en difficulté	35
2/ DE FORTES DISPARITES GEOGRAPHIQUES.....	37
2.1 / Un renforcement du centre-ville de Bordeaux.....	37
2.2 / Une évolution contrastée dans le périphérique	37
2.3 / Des pôles secondaires de périphérie globalement affaiblis	38
3 / ENQUETE - LE TRAMWAY FACTEUR DE MODIFICATION DU PAYSAGE COMMERCIAL.....	39
4 / ENQUETE - 41% DES COMMERCANTS JUGENT L'IMPACT DU TRAMWAY FAVORABLE	40
5/ ENQUETE - UN FAIBLE IMPACT DU TRAMWAY SUR LA CLIENTELE QUI NE NECESSITE PAS, SELON LES COMMERCANTS, DE MODIFIER LEUR OFFRE	42
5.1 / Une évolution peu ressentie sur le profil des clients	42
5.2 Les chefs d'entreprise ont peu modifié leur offre ou leurs locaux avec l'arrivée du tramway	43
6/ ENQUETE - UN IMPACT INDENIABLE SUR LES DEPLACEMENTS DES CLIENTS	44
6.1 / Un impact ressenti par 68% des commerçants.....	44
6.2 / Une chute de l'utilisation de la voiture, au profit du tramway et dans une moindre mesure de la marche à pied et des deux roues	44
B/ DES SERVICES MOINS IMPACTES PAR L'IMPLANTATION DU TRAMWAY	47
1/UNE PREDOMINANCE DES SERVICES DANS LE CORRIDOR DU TRAMWAY.....	47
1.1 / Le secteur des services est le plus dynamique du corridor.....	47
1.2 / Les services productifs ne semblent pas rechercher la proximité du tramway	48
1.3 / Les services à caractère commercial sont dopés par le tramway	49
1.4 / L'immobilier, les assurances et la finance sont en forte croissance mais sans lien avec le tramway	49
2 / LA CROISSANCE DES SERVICES GAGNE L'ENSEMBLE DES ZONES GEOGRAPHIQUES	51
3 / ENQUETE - LES SERVICES : UNE ACTIVITE MOINS IMPACTEE PAR LE TRAMWAY	52
C / DES ACTIVITES INDUSTRIELLES EVITANT LE CORRIDOR RIVERAIN DU TRAMWAY	55
1/ UNE CROISSANCE GENERALE DES ACTIVITES INDUSTRIELLES PROCHE DE CELLE DE LA CUB	55
2/ DES EVOLUTIONS CONTRASTEES EN FONCTION DES ACTIVITES.....	56
3 / ENQUETE - DES INDUSTRIES PEU IMPACTEES PAR LE TRAMWAY.....	58

OBJECTIFS ET METHODE

Depuis octobre 2008, la totalité du réseau de tramway de l'agglomération bordelaise est opérationnelle : il s'étend sur 43,9 km et dessert 89 stations.

L'inauguration de la première tranche a eu lieu le **21 décembre 2003**, au terme de 3 années de travaux. **Un an plus tard, une seconde phase de travaux est entamée** : elle concerne l'extension des trois lignes de tramway. La fréquentation du réseau est estimée en 2007 à 132 000 voyageurs par jour.

1 - Rappel des objectifs de l'Observatoire des effets économiques du tramway

L'introduction d'un nouveau mode de transport comme le tramway n'est pas sans répercussions pour l'ensemble des 5 404 commerçants, artisans, industriels et prestataires de services implantés sur son tracé ou à proximité, en 2008.

La Communauté Urbaine de Bordeaux et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux se sont associées dès le début des travaux pour la mise en place d'un *Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique*. **L'objectif est d'assurer un suivi permanent des entreprises concernées par le tramway.**

Ce partenariat a fait l'objet d'une convention passée entre la CUB et la CCIB le 18 mai 1999, elle a été renouvelée en novembre 2007. La mise à jour régulière des données de l'Observatoire doit permettre :

- d'apprécier les conséquences des travaux et des aménagements sur l'activité économique,
- de développer des programmes d'appui et d'accompagnement des professionnels riverains,
- d'apporter des éléments de réflexion dans le cadre de travaux sur les procédures d'indemnisation.

2 - Méthodologie de l'Observatoire et rapport 2009

Les analyses de l'Observatoire sont menées à l'échelle du *corridor tramway*. Ce corridor représente l'ensemble des entreprises situées sur le tracé du tramway (les entreprises riveraines) ou dans les rues adjacentes dans un périmètre de 150 m de part et d'autre du tracé (les entreprises non riveraines)

Pour 2009, les résultats de l'observatoire ont été organisés en un seul rapport qui présente à la fois :

- Les **données de cadrage** qui exposent un état des lieux du tissu économique du corridor tramway en 2008 ainsi que son évolution depuis 1999. Cette analyse rétrospective est réalisée à partir d'indicateurs économiques exclusivement quantitatifs.
- Les **résultats de l'enquête** par sondage menée auprès d'un millier de chefs d'entreprises dont l'établissement est localisé dans le corridor du tramway. Le questionnaire permet de collecter des indicateurs quantitatifs et qualitatifs.

25 secteurs ont été délimités ainsi que trois grandes zones d'étude : le centre, le péricentre et la périphérie. (Cf. cartes)

La nomenclature des activités a été en partie modifiée par rapport aux années précédentes afin de dégager des tendances d'évolution plus représentatives des trois grands groupes d'activités (commerce, industrie et services) et de leur stratégie d'implantation, selon la typologie de l'INSEE.

Ainsi, **le commerce de gros** dont l'activité se rapproche de la logistique a été intégré dans le secteur de l'industrie.

De même, les services ont été dissociés en deux sous-groupes :

Les **services productifs** dont l'activité est liée aux entreprises. Il s'agit des services aux entreprises, des professions libérales, des services à caractère industriel, des services commerciaux liés aux loisirs.

Les **services de la sphère de l'économie résidentielle** ont une activité en lien avec la personne. Il s'agit des Bars, Cafés tabacs, des restaurants, des Hôtels et autres hébergements, des activités financières, des activités immobilières, des assurances, des services de réparations d'articles personnels et des services personnels.

3 - Rappel des finalités de l'enquête par sondage

L'enquête vise à étudier et suivre l'évolution de l'activité économique d'un échantillon représentatif des entreprises du corridor tramway.

Deux catégories d'indicateurs ont été distinguées : des indicateurs qui permettent d'étudier l'évolution économique d'une entreprise (chiffre d'affaires, emploi, clientèle...) et d'autres son évolution fonctionnelle (livraison, accessibilité).

4 - Méthode de réalisation de l'enquête

Le questionnaire a connu plusieurs évolutions sur son contenu. Il s'articule désormais autour de 4 grands thèmes :

- 1 - L'établissement
- 2 - L'activité
- 3 - Les effets du tramway sur l'activité
- 4 - Les effets du tramway sur les pratiques de déplacements

Cette année plusieurs questions sont davantage tournées sur les effets directs du tramway sur l'activité et les pratiques de déplacements, plus que sur la mesure des évolutions des 12 derniers mois.

L'enquête a été confiée à Téléperformance Midi - Aquitaine qui a interrogé par téléphone 1001 chefs d'entreprise du 3 au 10 décembre 2008.

Afin de suivre au mieux l'évolution de l'activité économique des entreprises, les enquêtes ont été réalisées prioritairement auprès des établissements déjà interrogés les années précédentes.

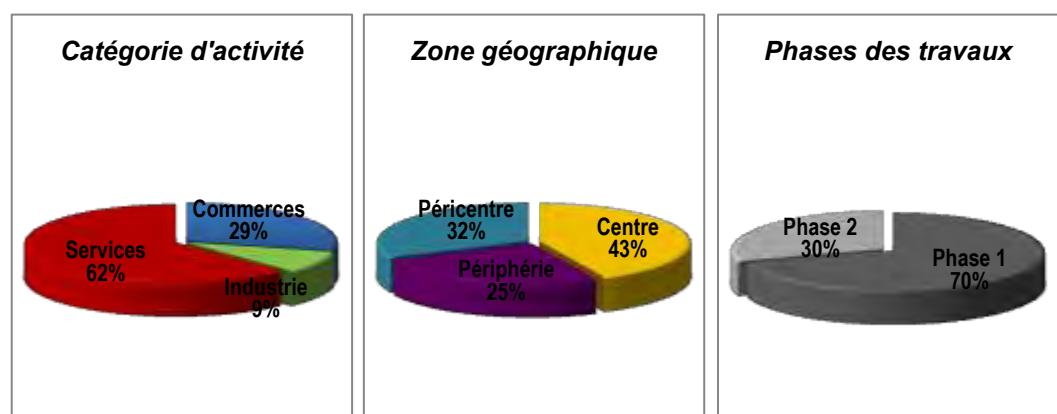
Ainsi, 348 chefs d'établissement ont déclaré avoir déjà répondu à une enquête, soit 35 % de l'échantillon total.

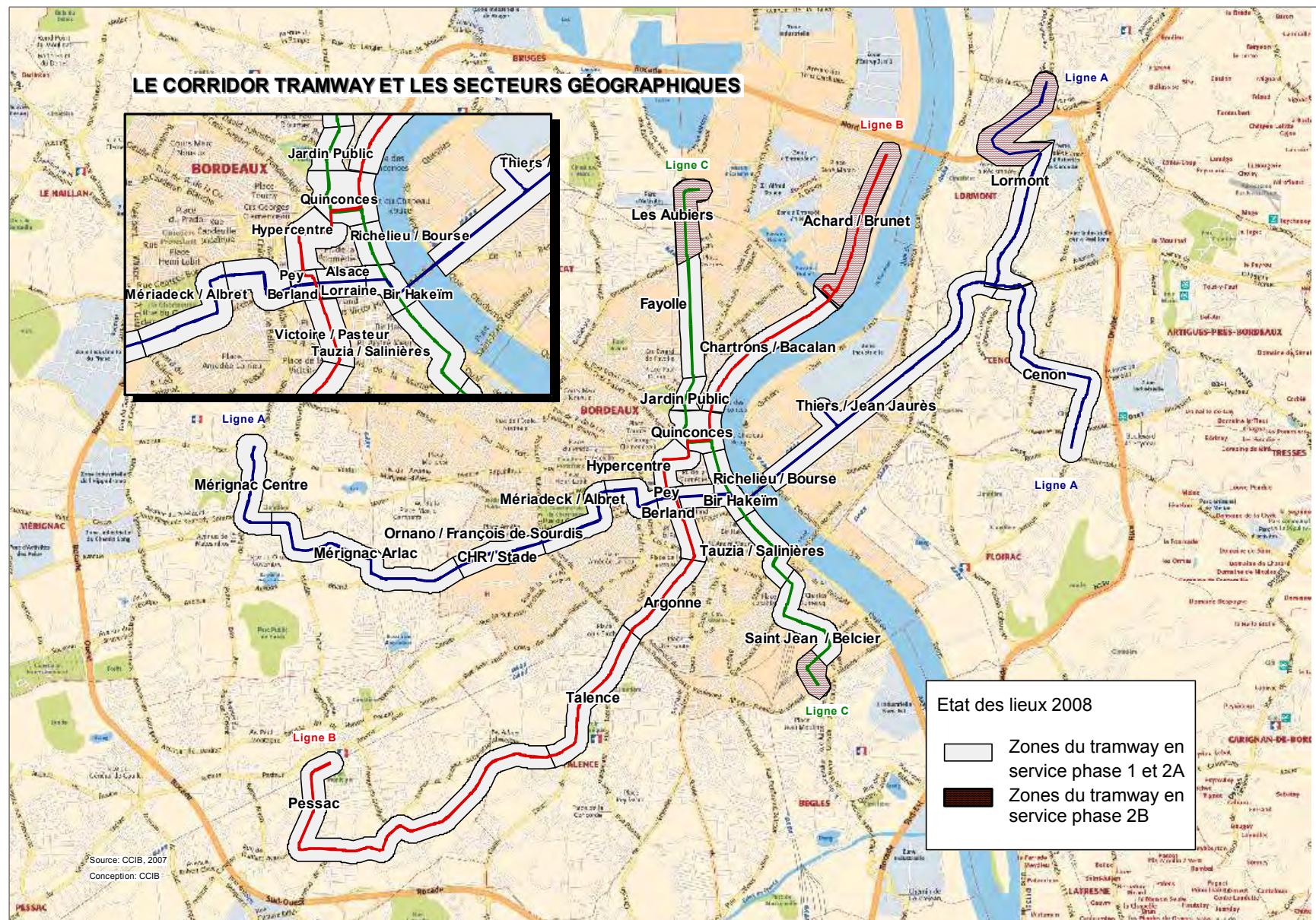
Echantillon enquête 2008 – Répartition des établissements du corridor tramway

	COMMERCE		INDUSTRIE BTP et ARTISANAT		SERVICES		Total	
Phase 1	221	76%	49	54%	430	69%	700	70%
Phase 2	68	24%	41	46%	192	31%	301	30%
Total	289	100%	90	100%	622	100%	1 001	100%

	COMMERCE		INDUSTRIE BTP et ARTISANAT		SERVICES		Total	
Centre	153	53%	24	27%	251	40%	428	43%
Périmètre	72	25%	27	30%	222	36%	321	32%
Périphérie	64	22%	39	43%	149	24%	252	25%
Total	289	100%	90	100%	622	100%	1 001	100%

Répartition des établissements du corridor par :





1 / OBSERVATOIRE STATISTIQUE

TENDANCES D'EVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DANS LE CORRIDOR TRAMWAY entre 1999 et 2008

1 / DISTRIBUTION DES ETABLISSEMENTS EN 2008

1.1 / 5404 entreprises dans le corridor du tramway, soit 21.1% des établissements de la CUB

En 2008, la Communauté Urbaine de Bordeaux compte 25 631 établissements. Elle en comptait 4411 en 1999.

→ 5 404 se situent dans le corridor tramway, c'est-à-dire à l'intérieur d'une bande de 150 mètres de part et d'autre du tracé du tramway.

- 1 983 (36,7 %) sont riverains
- 3 421 (63,3 %) sont non riverains du tracé.

→ 21.1 % des établissements de la CUB sont implantés dans le corridor tramway

1.2 / Une densité d'établissements variable selon la localisation

→ 37,7 % des établissements du corridor tramway sont localisés à proximité de la ligne B (Pessac – Achard)

- La densité d'établissements de la ligne A (20,4 Km) est très variable selon les zones traversées. La rive droite et le centre-ville ont une forte concentration d'établissements. Le reste de la ligne, qui traverse des zones résidentielles, a une densité beaucoup moins élevée.
- La ligne B (15,1 Km) rassemble le plus grand nombre d'établissements (2036) dont la plupart (63,6 %) sont non riverains du tracé.
- La ligne C (8,3 Km) est celle qui compte le moins d'établissements (1053). Près des ¾ sont non riverains.
- Aux abords des interconnexions, 465 établissements sont recensés, soit 8,6% du total des établissements du corridor. Plus de la moitié d'entre eux (53,3%) se concentrent au niveau des Quinconces.

Nombre d'établissements dans la CUB et le Corridor 2008

	Nbre ets	Part ets %
Corridor	5404	21,1%
Hors Corridor	20227	78,9%
Cub	25631	100%
Riverain	1983	36,7%
Non riverain	3421	63,3%
Total corridor	5404	100%

Source : CCIB 2008

Part des établissements par tranches du corridor et par ligne de tramway en 2008

Ligne tramway	Corridor non riverain	Part en %	Corridor riverain	Part en %	Corridor total	Part du total en %
A (Mérignac-Lormont-Cenon)	1099	59,4%	751	40,6%	1850	34,2%
B (Pessac-Achard)	1294	63,6%	742	36,4%	2036	37,7%
C (Bègles-Les Aubiers)	773	73,4%	280	26,6%	1053	19,5%
Pey Berland X	33	34,4%	63	65,6%	96	1,8%
Bir Hakeim Y	64	52,9%	57	47,1%	121	2,2%
Quinconces Z	158	63,7%	90	36,3%	248	4,6%
TOTAL CORRIDOR	3421	63,3%	1983	36,7%	5404	100,0%

Source : CCIB 2008

1.3 / Des entreprises inégalement réparties dans le corridor du tramway

Les établissements sont très inégalement répartis dans le corridor du tramway.

→ **Le centre de Bordeaux constitue la principale concentration d'établissements.**

Avec 2 236 unités, il regroupe à lui seul 41,4% des entreprises du corridor. Le tronçon «hyper centre» compte 833 établissements, soit plus du tiers des entreprises de la zone. (Cf. Annexe 1)

→ **La rive droite et les quais zones de fortes densités.**

La rive droite – Lormont, Cenon et l'avenue Thiers à Bordeaux – se distingue par la forte concentration d'établissements. Les tronçons réunissent à eux trois 20,9% des établissements du corridor du tramway.

La zone des quais présente également de fortes densités d'établissements (18,3% des entreprises du corridor) et tout particulièrement le tronçon du quai des Chartrons qui comptabilise 444 établissements soit 8,2% des entreprises du corridor.

→ **La périphérie rive gauche en retrait**

Les tronçons de la rive gauche ont les plus faibles concentrations d'entreprises.

Les centres ville de Mérignac et de Talence centre possèdent de faibles densités d'entreprises avec 3,6% et 3,1% des entreprises du corridor.

Pessac se trouve encore plus en retrait puisque seulement 20 établissements, soit 0,4% des entreprises du corridor, y sont comptabilisés.

Répartition des établissements du corridor par communes en 2008

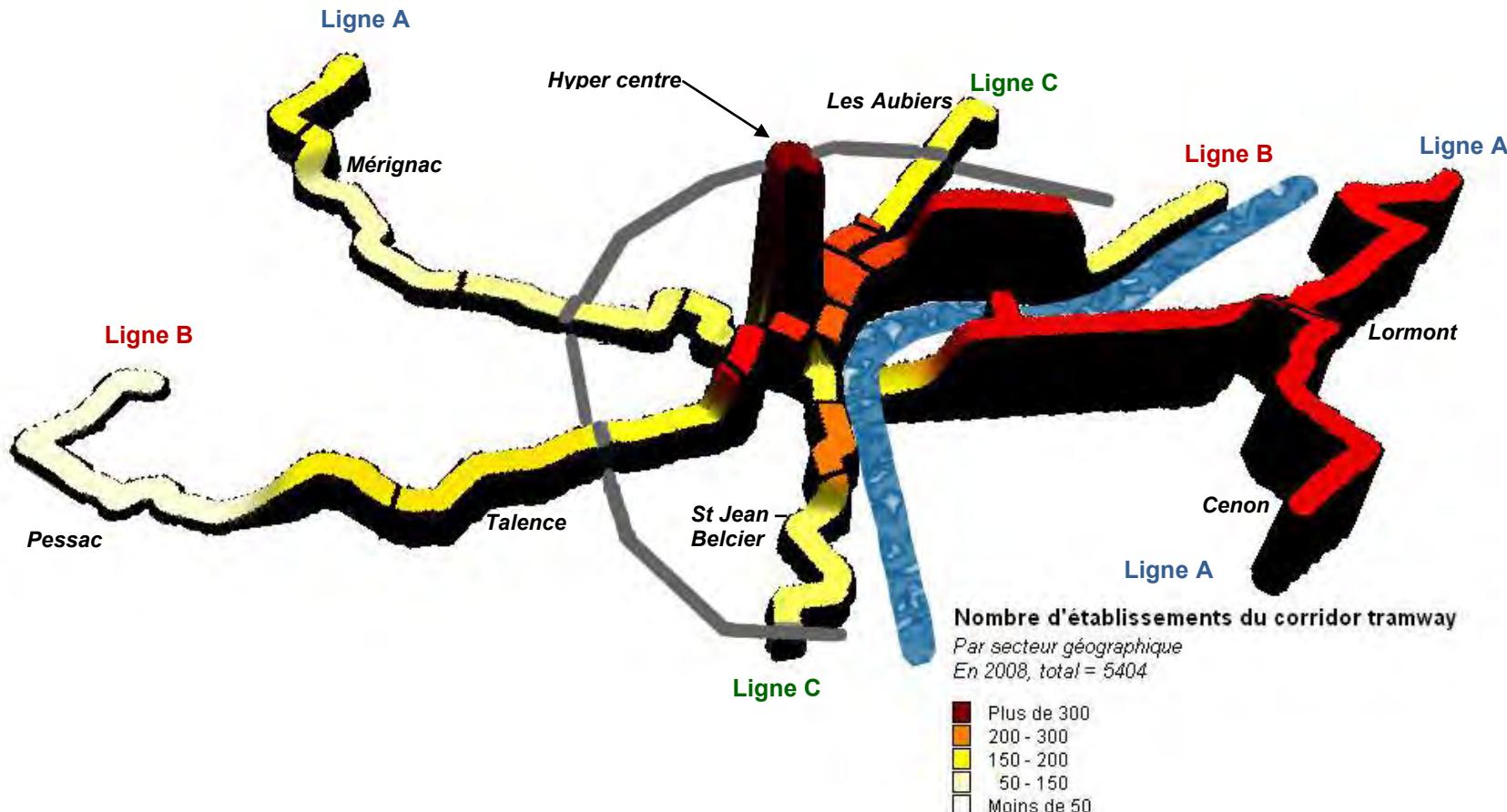
Commune	Total des Ets	Dont Ets Corridor	% des Ets commune dans corridor
Bordeaux	11149	4217	37,8%
Cenon	893	423	47,4%
Lormont	729	316	43,3%
Mérignac	2920	196	6,7%
Pessac	1525	20	1,3%
Talence	593	169	28,5%
Floirac	549	43	7,8%
Bruges	518	20	3,9%
Total communes traversées	18876	5404	/

Source : CCIB 2008

Commune	Dont Ets Corridor	Part des Ets dans le corridor
Bordeaux	4217	78,0%
Cenon	423	7,8%
Lormont	316	5,8%
Mérignac	196	3,6%
Pessac	20	0,4%
Talence	169	3,1%
Floirac	43	0,8%
Bruges	20	0,4%
Total commun	5404	100,0%

Source : CCIB 2008

DISTRIBUTION DES ETABLISSEMENTS PAR TRONCON GEOGRAPHIQUE DU CORRIDOR EN 2008



Eléments clés 2008

- ✓ 5404 établissements de la CUB sont localisés dans le corridor
- ✓ 2236 dans le centre-ville de Bordeaux
- ✓ 833 établissements sont localisés dans l'hyper centre
- ✓ Plus d'un millier sur la rive droite (1102 unités)

2 / UN GAIN DE 994 ETABLISSEMENTS DANS LE CORRIDOR DU TRAMWAY DEPUIS 1999 POUR 4 « PHASES » D'EVOLUTION

2.1 / 994 établissements supplémentaires dans le corridor du tramway en 9 ans

→ **Un Corridor dynamique...**

Le corridor, avec 994 établissements supplémentaires enregistre une progression de 22,5% par rapport à la situation de 1999.

→ ...mais en retrait par rapport à la CUB...

La CUB avec 5972 établissements gagnés depuis 1999 connaît une hausse de 30,4 %, soit une progression de 8 points, supérieure au corridor.

→ ...et marqué par une différence importante en fonction du lieu d'implantation.

En effet, la croissance est nettement plus forte pour le corridor non riverain dont l'évolution est proche de celle de la CUB (+27.1%), que pour le corridor riverain qui progresse de +15.3% soit 12 points d'écart entre ces zones.

2.2 / Une évolution en quatre phases :

Entre 1999 et 2008, les établissements du corridor du tramway ont connu une évolution fluctuante. Quatre phases se distinguent.

→ **Phase 1, 1999 – 2002 : un corridor impacté par le chantier du tramway phase 1.**

Le nombre d'établissements croît dans le corridor à un rythme faible de +1.9%, inférieur à celui de la CUB (+4.7%).

- Le corridor riverain est le plus touché par les travaux. Dès 2000, il connaît une légère diminution du nombre d'établissements (-30 unités) puis leur nombre se stabilise jusqu'en 2002 (+0,1%) (Cf. Annexe 2)

- Le corridor non riverain évolue de façon différente avec une phase de dynamisme jusqu'en 2001 et un taux de croissance supérieur à la moyenne CUB (+3.6 contre +3.2%), puis une phase de stabilisation durant le pic des travaux (2001-2002)

Evolution du nombre d'établissements entre 1999 et 2008

	1999-2008		1999 -2002	
	Solde	Evolution	Solde	Evolution
Total Corridor	994	22,5%	86	1,9%
Riverain	262	15,3%	-30	-1,7%
Non riverain	731	27,1%	116	4,3%
Hors Corridor	4978	32,6%	837	5,5%
Total CUB	5972	30,4%	923	4,7%

Source : CCIB 2008

	2002 - 2005		2005 - 2007		2007-2008	
	Solde	Evolution	Solde	Evolution	Solde	Evolution
Total Corridor	457	10,2%	219	4,4%	232	4,5%
Riverain	132	7,8%	55	3,0%	105	5,6%
Non riverain	325	11,6%	164	5,2%	126	3,8%
Hors Corridor	1945	12,1%	1158	6,4%	1038	5,4%
Total CUB	2402	11,7%	1377	6,0%	1270	5,2%

Source : CCIB 2008

Le déroulement de la phase 1 des travaux perturbe donc les activités économiques du corridor riverain jusqu'en 2002.

➔ **Phase 2, 2002-2005 : une accélération de la croissance du nombre d'établissements liée à la mise en service de la phase 1 du tramway**

Entre 2002 et 2005, le corridor connaît une croissance supérieure à celle de la période précédente, tout en restant légèrement inférieure à la tendance observée dans la CUB (+10.2% contre +11.6%).

Deux périodes peuvent être distinguées :

- De 2002 à 2004 le nombre d'établissements repart à la hausse, porté par la dynamique de croissance du nombre d'établissements de l'agglomération.

Cette croissance se fait néanmoins à un rythme moins soutenu que celui de la CUB, le corridor étant toujours en travaux.

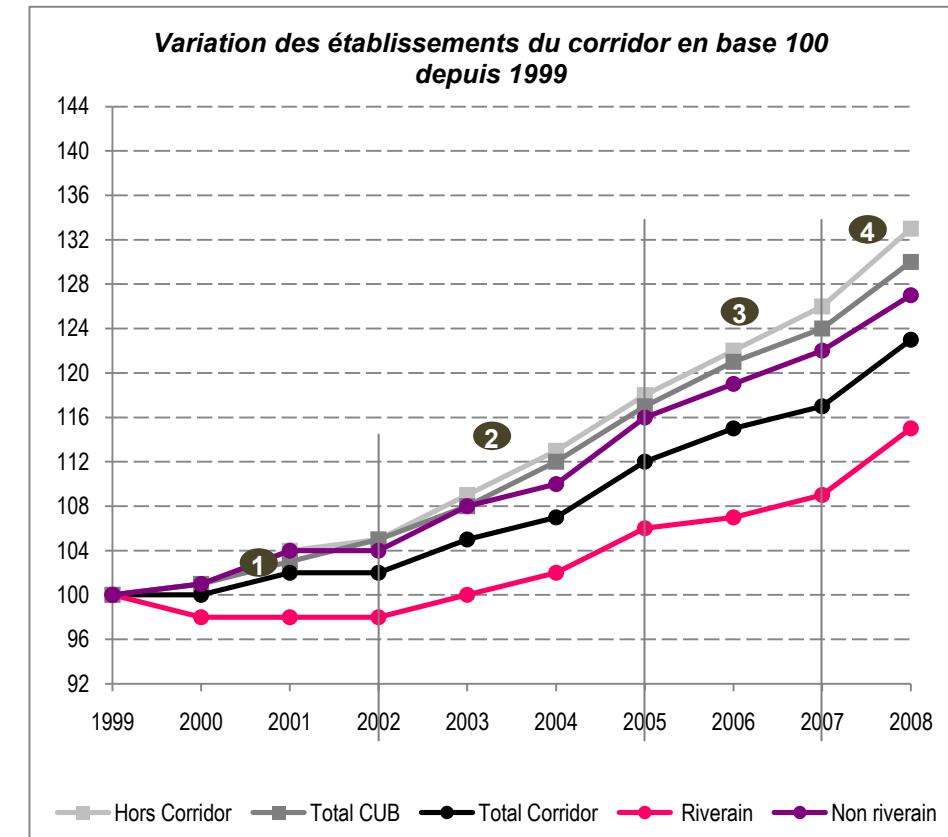
La zone riveraine est plus impactée par le chantier que la zone non riveraine (4.1% contre 5.3%).

- A partir de 2004, pour la première année de mise en service du tramway, l'effet de nouveauté et la fin des travaux entraînent une poussée du nombre d'établissements dans le corridor (+237 établissements).

La croissance du nombre d'établissements y est supérieure de 1 point à celle de la CUB : +5% contre +4.1%. L'écart se resserre donc pour la première fois entre CUB et corridor.

La zone non riveraine est très attractive puisqu'elle enregistre un gain de 175 unités, soit une hausse de +5.9%. Le corridor riverain est toujours plus en retrait.

L'année 2004 marque un tournant puisque c'est la date à laquelle le nombre d'établissements repasse au dessus du nombre total d'établissements connus en 1999 (1758 établissements) pour le corridor riverain.



➔ Phase 3, 2005-2007 : une croissance ralenti par le chantier de la phase 2 du tramway

Passée cette année de lancement, l'évolution du corridor, tout en restant positive redevient inférieure à celle de la CUB: +4.4% pour le corridor contre +6.0% en dehors du corridor.

La zone non riveraine reste plus dynamique que la zone riveraine (+5.2% contre +3%) en raison notamment du chantier de la phase 2.

➔ Phase 4, 2007-2008 : un ratrappage du corridor riverain

Pour la première fois, le corridor riverain croît plus rapidement que la zone non riveraine de près de 2 points (respectivement +5.6% et +3.8%).

Ce ratrappage s'explique par la **fin des travaux en phase 2**, qui permet aux zones concernées de connaître une forte accélération, supérieure même à celle enregistrée entre 2003 et 2004 pour la phase 1.

Ce fort dynamise permet au corridor riverain de dépasser la tendance générale enregistrée par la CUB (+5.0%).

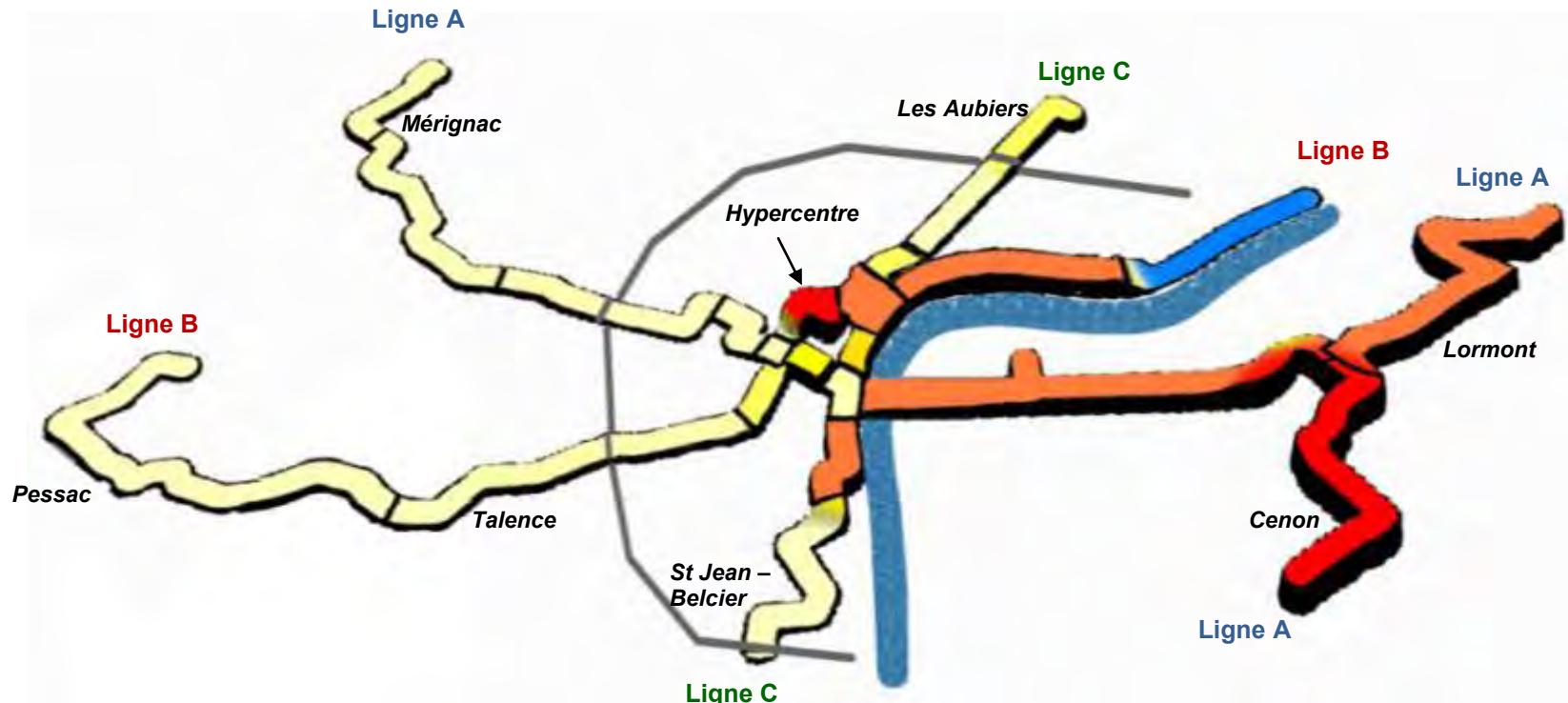
A l'inverse, le corridor non riverain s'essouffle et son taux d'évolution (3,8%) redevient inférieur à celui de la CUB (+5,2%).

Entre 1999 et 2008, le corridor du tramway enregistre une croissance moins élevée du nombre d'établissements que la CUB.

Cependant,

- Il existe un écart important entre le corridor riverain et le corridor non riverain, le second se situant dans la moyenne de la CUB
- Mais, le corridor riverain enregistre depuis la fin des travaux en 2007 une croissance plus importante que la moyenne CUB. Une dynamique semble se créer sur l'axe après tous les travaux absorbés.

EVOLUTION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR GEOGRAPHIQUE DU CORRIDOR ENTRE 1999 ET 2008



Evolution du nombre d'établissements du corridor

En valeurs brutes, entre 1999 et 2008

■	93 - 124
■	62 - 93
■	31 - 62
■	0 - 31
■	-10- 0

Eléments clés 2008

- ✓ 994 établissements supplémentaires en 9 ans
- ✓ 4 phases d'évolution dont un "effet-chantier" négatif et une "phase de rattrapage"
- ✓ Forte progression de la rive droite et de l'hyper centre
- ✓ Dynamisme modéré du centre
- ✓ Evolution faible pour les autres secteurs géographiques

2.3 / Une évolution significative du nombre d'établissements au cours des dernières années

→ Le tissu économique de la zone desservie par le tramway a connu des mutations importantes depuis 1999.

- Bordeaux, dont la croissance se situait dans la moyenne continue de progresser à un rythme régulier. Avec toutefois des pics de croissance, comme dans l'hyper centre (+ 99 unités) ou l'interconnexion des Quinconces (+70 entreprises). (Cf. page 20)

- Cenon et Lormont conservent les plus fortes dynamiques avec des taux de création de l'ordre de 10% entre 2007 et 2008.

- Enfin, les communes de la rive gauche : Mérignac, Pessac et Talence sont marquées par une croissance beaucoup plus modérée du nombre d'entreprises quelle que soit la période étudiée. A noter que peu d'établissements sont implantés dans le corridor du tramway.

→ Progression marquée du nombre d'établissements sur la ligne A (Mérignac-Lormont-Cenon)

La ligne B reste la principale zone de concentration des établissements du corridor.

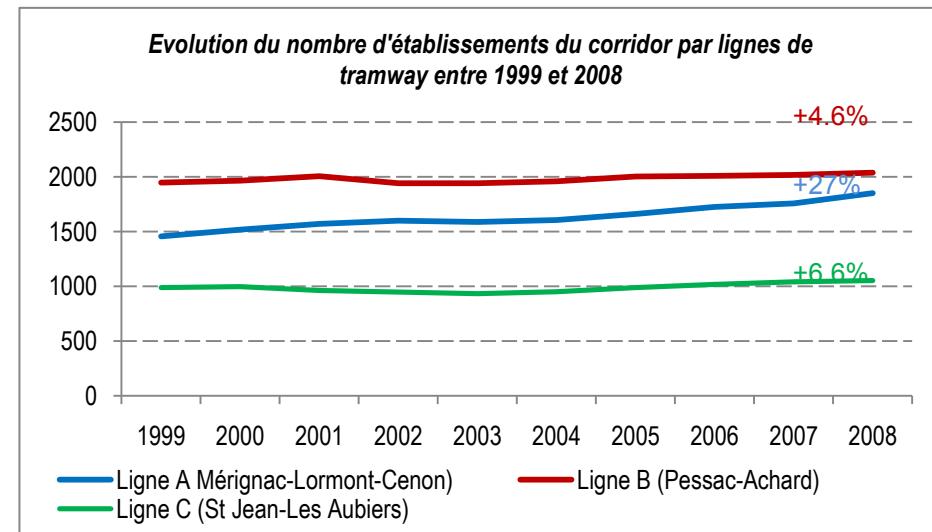
Cependant, l'écart avec la ligne A tend à diminuer grâce au dynamisme des communes de Cenon et Lormont.

Enfin, la ligne C, moins étendue (8,3 km) reste économiquement moins active. Elle traverse en effet une zone où le tissu économique est beaucoup moins dense.

Evolution du nombre d'établissements du corridor par communes et par périodes

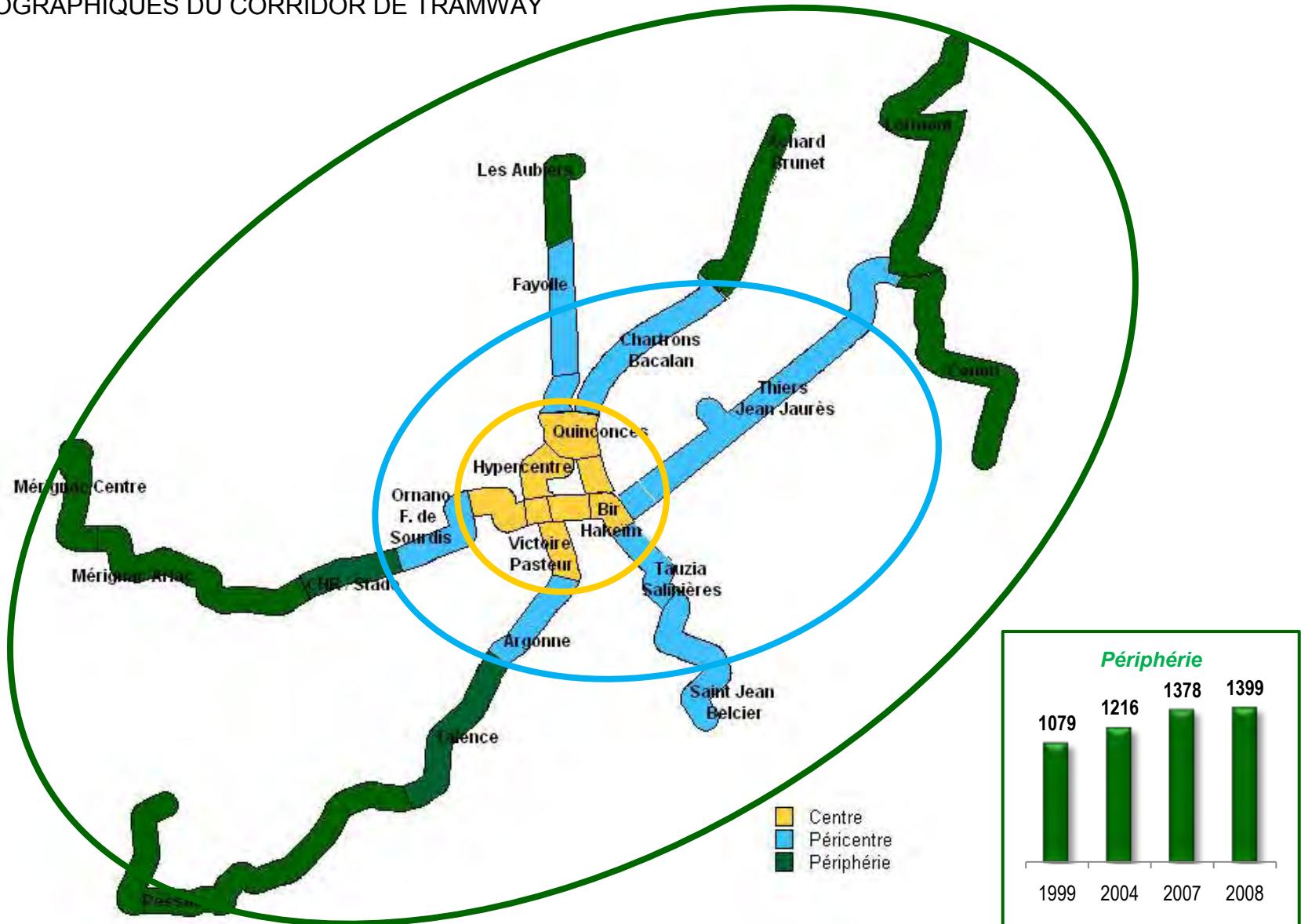
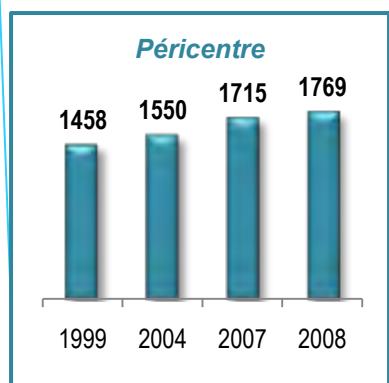
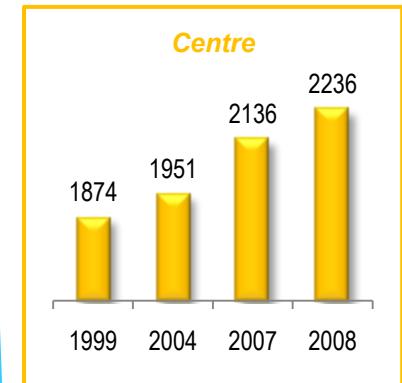
	1999-2007		2007-2008		1999-2008	
Bordeaux	573	15,8%	96	2,3%	669	18,4%
Cenon	94	34,8%	32	8,8%	126	46,7%
Lormont	67	30,2%	30	10,4%	97	43,7%
Mérignac	20	11,9%	7	3,7%	27	16,1%
Pessac	2	8,0%	1	3,7%	3	12,0%
Talence	15	10,8%	9	5,8%	24	17,3%
TOTAL	771	111,5%	175	34,7%	946	154,1%

Source : CCIB 2008



Source : CCIB 2008

LES TROIS ZONES GEOGRAPHIQUES DU CORRIDOR DE TRAMWAY



3/ UNE EVOLUTION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS DIFFERENTE SELON LA ZONE GEOGRAPHIQUE CONCERNEE

L'analyse de l'évolution des établissements depuis 1999 nous a permis de distinguer trois grandes zones distinctes (Cf. carte p 17) :

- le centre-ville de Bordeaux
- le péricentre ; tronçons situés entre les cours et les boulevards
- la périphérie de Bordeaux (Cenon, Lormont, Pessac, Mérignac et Talence)

3.1 / Un centre-ville dynamique après une phase de travaux pénalisante.

Le corridor centre, principale concentration d'entreprises, **enregistre la plus forte augmentation en nombre d'établissements**, avec un solde positif de 362 unités entre 1999 et 2008.

Cependant cette zone avec un taux de croissance de 19.3%, se situe **en retrait des deux autres secteurs géographiques** (+21.3% pour le péricentre et + 29.7% pour la périphérie).

➔ **La hausse du nombre d'établissements est essentiellement localisée sur le corridor non riverain même si le corridor riverain reste dynamique** (293 unités soit +22.3%, contre 69 unités soit +12.4%).

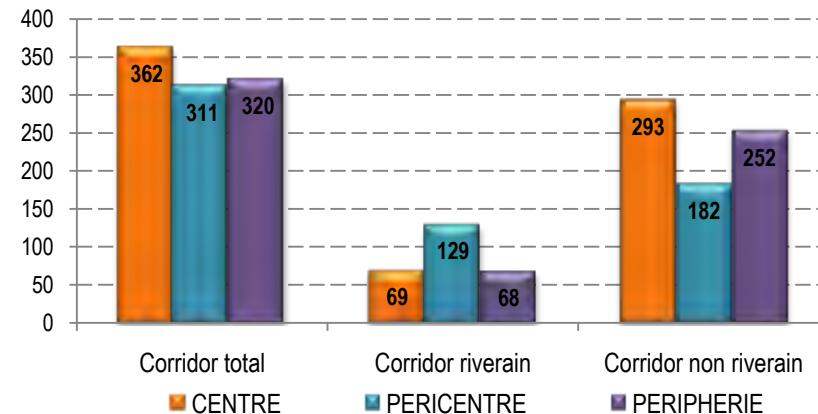
Deux éléments expliquent ce phénomène :

- La volonté des établissements en particulier commerciaux de se trouver à proximité du tramway afin de capter la clientèle utilisant ce mode de transport sans avoir à subir les inconvénients directs du tramway (travaux, accès motorisé difficile...)
- Les locaux disponibles relativement limités le long des axes du tramway en centre-ville, celui-ci empruntant des axes où la densité commerciale était importante laissant ainsi peu de marge pour de nouvelles implantations.

➔ Par ailleurs on constate **une forte accélération depuis la mise en service du tramway**

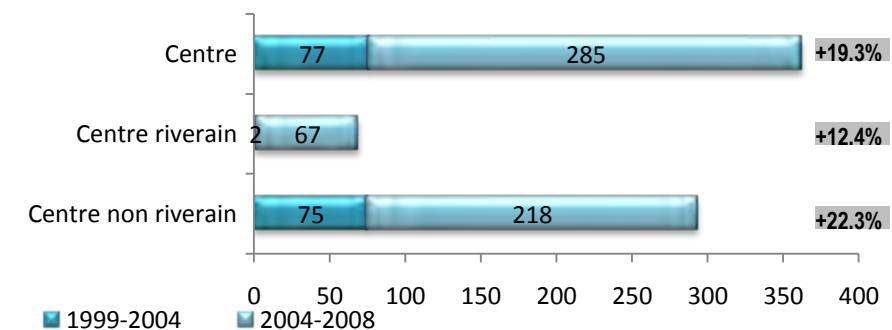
- Jusqu'en 2004 date de la mise en place du tramway, le corridor centre était le secteur le moins dynamique (+4.1%), loin derrière la CUB (+12.3%). Le corridor riverain, pénalisé par le chantier du tramway, stagnait.

Variation du nombre d'établissements dans les zones géographiques du corridor tramway entre 1999 et 2008



Source : CCIB 2008

Variation du nombre d'établissements dans le corridor CENTRE entre 1999, 2004 et 2008



Source : CCIB 2008

- Depuis 2004, le centre connaît une hausse de +14.6%. Cette évolution illustre bien l'accélération de l'attractivité du corridor centre puisqu'elle équivaut à la croissance moyenne du corridor et qu'elle s'approche de celle de la CUB (15.8%).

Nous pouvons par ailleurs souligner la **forte croissance du nombre d'établissements aux interconnexions**. La rupture de charge sur ces sites entraîne en effet des flux piétons importants que cherchent à capter les établissements situés à proximité. C'est en particulier le cas aux Quinconces et Bir Hakeim (+70 soit +39.3% et +30 unités soit +33%). Pey Berland connaît une croissance moins rapide (15.7%) en raison du tissu important d'entreprises déjà présentes sur la zone. Elle est en revanche marquée par une forte mutation (progression de la part de services +3points, 70.5%, et forte baisse de la part des commerces -5.9points, 24.2%).

3.2 / Le péricentre une zone contrastée

Le péricentre connaît la croissance la plus modérée en unités (+311) mais elle dépasse la tendance du centre pour ce qui est de la progression relative de ses établissements.

Là aussi le corridor riverain est moins recherché (+18.5% contre +23.9% pour le non riverain). L'écart de tendance est cependant moins marqué que dans le centre.

On note par ailleurs de fortes disparités en fonction des tronçons. En effet, la majorité des tronçons de ce secteur connaissent un taux d'évolution limité. En revanche, deux tronçons ont enregistré une croissance particulièrement dynamique, ce qui a tiré la croissance de l'ensemble du péricentre :

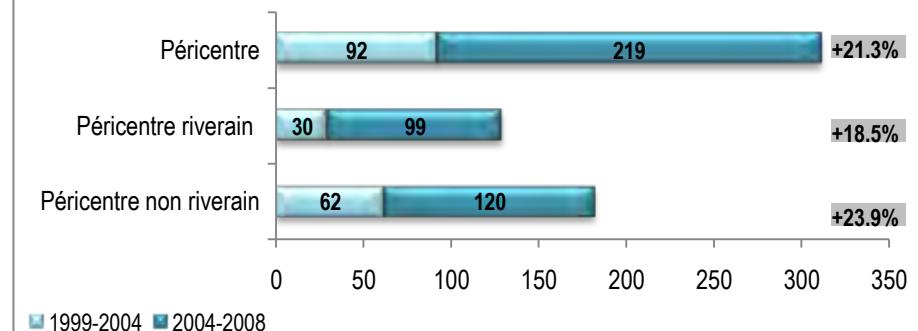
- **Les quais** (+22.7% soit 82 unités) qui ont bénéficié de travaux de revalorisation importants pour devenir un lieu de promenade et de loisirs prisé, provoquant l'implantation de nombreux établissements en particulier de restauration. Cette restructuration s'est par ailleurs accompagnée d'opérations d'aménagement commercial, la plus importante étant la reconversion des hangars en locaux commerciaux puis en centre de marques.

Evolution du nombre d'établissements par zone géographique

	1999 - 2004		2004 - 2007	
	Solde	Evolution	Solde	Evolution
Centre	77	4,1%	185	9,5%
Péricentre	92	6,3%	165	10,6%
Périphérie	137	12,7%	106	8,7%
Total corridor	306	6,9%	456	9,7%
Hors corridor	2051	13,4%	1889	10,9%
Cub	2357	12,0%	2345	Source : 10,6% 2008

	2007-2008		1999-2008	
	Solde	Evolution	Solde	Evolution
Centre	100	4,7%	362	19,3%
Péricentre	54	3,1%	311	21,3%
Périphérie	77	5,8%	320	29,7%
Total corridor	232	4,5%	994	22,5%
Hors corridor	1038	5,4%	4978	32,6%
Cub	1270	5,2%	5972	Source : 30,4% 2008

Variation du nombre d'établissements dans le corridor PERICENTRE entre 1999, 2004 et 2008



Source : CCIB 2008

- L'avenue Thiers grâce aux nombreux projets urbains qui ont engendré un apport de population important sur la rive droite ainsi que les opérations de restructuration urbaines accompagnées d'implantations de locaux commerciaux en pied d'immeuble (ex : ZAC Pont rouge). Ce tronçon est par ailleurs marqué par une forte mutation des établissements, avec en particulier la disparition des commerces automobiles au profit des activités de services (-17 commerces automobiles soit -81% contre +24% de services, en particulier agences bancaires et agences immobilières).

3.3 / Une périphérie marquée par un clivage rive droite – rive gauche

Le corridor en périphérie, moins doté en entreprises gagne 321 unités entre 1999 et 2008. C'est le secteur qui enregistre la plus forte progression : +29.7%. Son évolution se rapproche donc de la tendance de la CUB.

Le corridor non riverain est particulièrement dynamique. Sa croissance sur l'ensemble de la période est de 10 points supérieure à la celle de la CUB (+40,8% soit 252 unités), grâce à une forte poussée des effectifs entre 1999 et 2004 (+20,9% soit + 129 unités).

→ Une opposition rive droite – rive gauche

Les amplitudes d'évolution sont radicalement opposées en fonction du côté de la rive où l'on se situe. En effet,

- Les tronçons de la périphérie situés rive gauche enregistrent une croissance faible voire une diminution du nombre d'établissements.

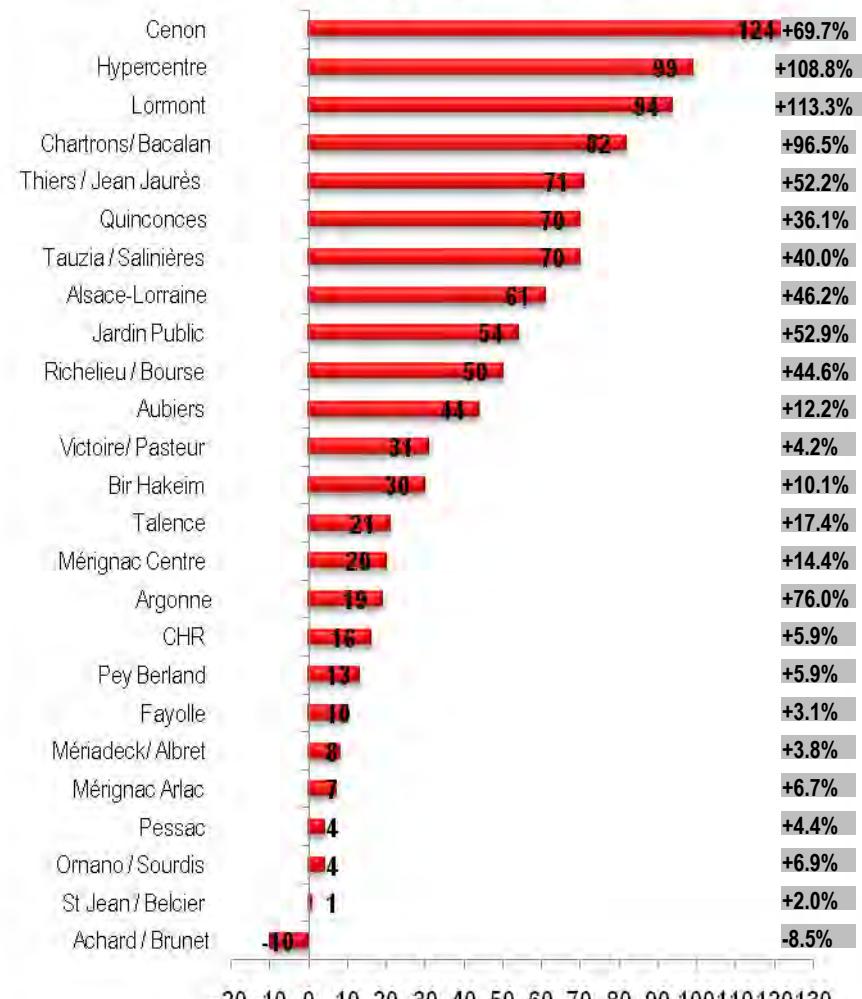
Ainsi, l'ensemble des communes limitrophes à Bordeaux évoluent à un rythme moins soutenu que la moyenne du corridor (15.1% contre 22,5%).

Le secteur de Achard Brunet est la seule zone à perdre des établissements, en raison notamment du départ des entreprises de transport et logistique (-10 unités soit -8.5%).

Le corridor des Aubiers connaît en revanche une progression forte porté par le dynamisme du quartier Ravezies, avec 44 établissements supplémentaires soit une croissance de + 51.8%.

Enfin, on peut noter que les centres villes de Pessac et Mérignac connaissent à partir de 2004, un tassement de leur croissance (respectivement de 16% à 0%, et de 9.4% à 7%) en raison des travaux du tramway.

Variation du nombre d'établissements par secteur géographique du corridor tramway entre 1999 et 2008



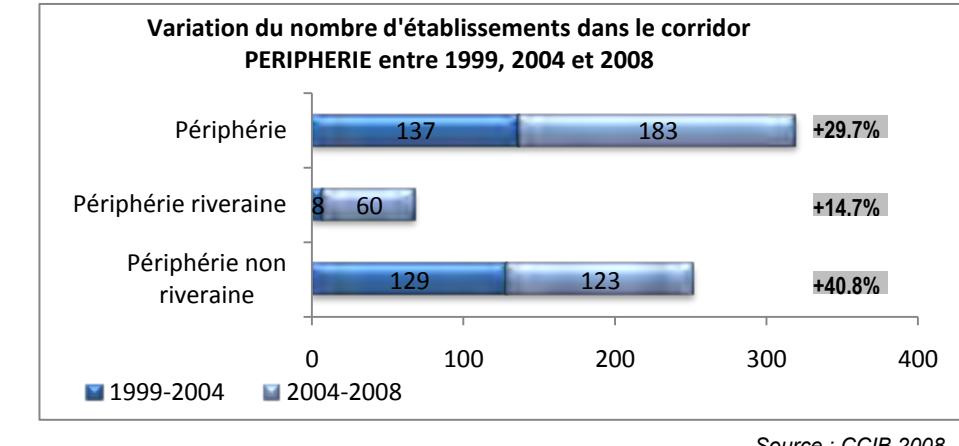
- A l'inverse, le corridor de la rive droite est extrêmement dynamique.

Lormont et Cenon disposent des tronçons parmi les plus attractifs du corridor (+94 et +124 unités, soit +43.7% et +46.7%). La dynamique observée sur ce secteur s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs : l'arrivée du tramway qui a indéniablement désenclavé ce territoire, la rénovation urbaine qui a changé en profondeur l'image de ces quartiers, mais surtout, la mise en place du dispositif de la zone franche.

En effet, lorsque l'on interroge les chefs d'entreprises sur leur motif d'implantation dans le corridor des communes de Lormont, Cenon et Floirac, ils sont 12.9% à citer la proximité du tramway et **62% à citer les avantages liés à la zone franche urbaine** en premier lieu lorsqu'il s'agit d'activités du secteur industriel (73%).

Toutefois, après 2004, Lormont voit son taux de croissance ralentir, passant de +27% à +12.1%, alors que le tronçon était plus dynamique que les autres entre 1999 et 2004.

Cenon et Floirac restent en revanche sur une dynamique forte +28,6% entre 2004 et 2008.



4 / L'EFFET DU TRAMWAY SUR LES MOUVEMENTS D'ENTREPRISES DANS LE CORRIDOR: UN TURN OVER EN HAUSSE DEPUIS 1999

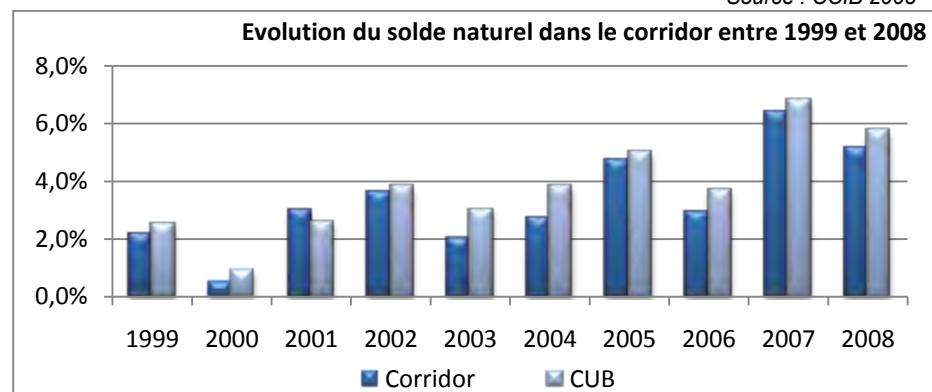
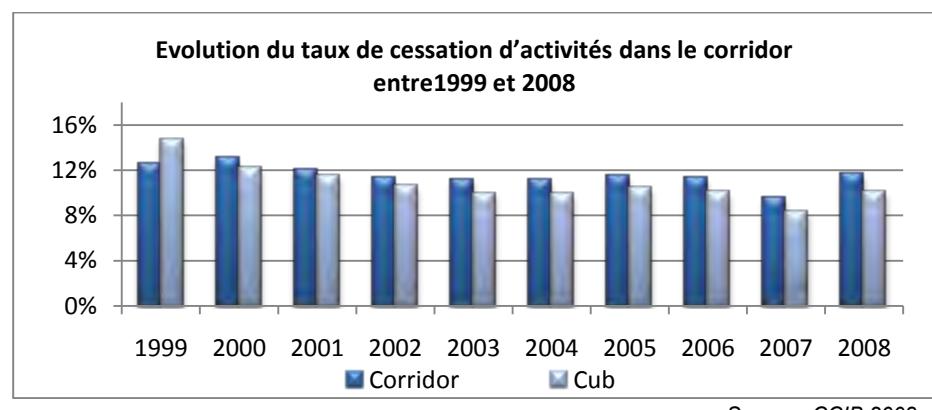
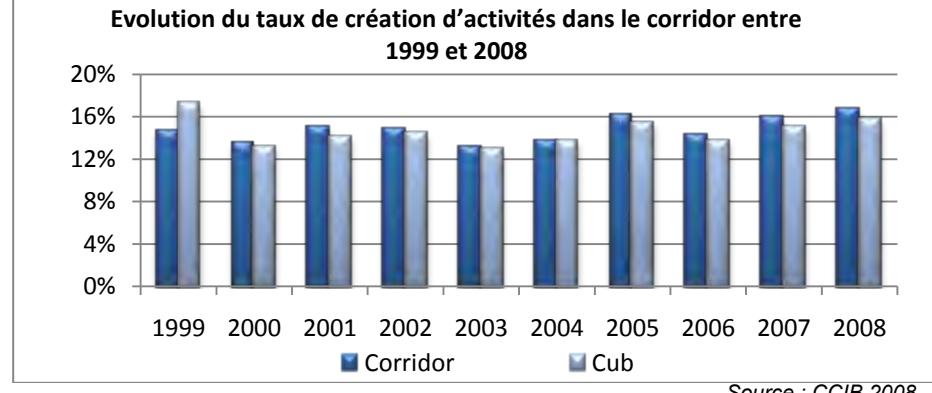
→ Depuis 2000, les taux de création et de cessation d'entreprises ont toujours été supérieurs dans le corridor par rapport à ceux de la CUB.

Par ailleurs, l'écart entre les valeurs du corridor et de la CUB tend à se creuser depuis 2004 :

- Pour le taux de création, il était en effet de +0,1 points en 2004, + 0,8 points en 2007 et +1 point en 2008
- Pour le taux de cessation, l'écart était de 1,2 points en 2004, 1,3 point en 2007 et 1,5 point d'écart en 2008.

Le turn-over des établissements est donc plus important dans le corridor. Il se crée plus d'établissements, mais il en disparaît également un plus grand nombre. **Le tramway aurait donc un effet accélérateur sur la rotation des entreprises.**

Le solde naturel dans le corridor reste en deçà de la moyenne CUB, le taux de cessation sur le corridor étant proportionnellement plus important.



SYNTHESE - Progression du nombre d'établissements : un corridor moins dynamique que la CUB et sensible au chantier du tramway

✓ 5404 établissements recensés dans le corridor du tramway (soit 21.1% de la Cub) en 2008

- Une forte concentration d'établissements dans le centre et plus particulièrement l'hyper centre
- Cenon et Lormont très bien pourvues
- La rive gauche (Pessac, Mérignac, Talence) plus faiblement dotée

✓ Un gain de 994 établissements entre 1999 et 2008.

✓ Un corridor attractif (+22.5%) mais en retrait par rapport à l'agglomération (30.4%)

✓ Des établissements qui évoluent selon :

- l'état d'avancement du chantier du tramway
- la position des entreprises dans le corridor

✓ Une évolution des activités en 4 phases

- 1999 - 2002 : le corridor riverain perd des établissements à cause du chantier
- 2002 - 2005 : la croissance du nombre d'établissements s'accélère grâce à la mise en service de la phase 1 du tramway
- 2005 - 2007 : la croissance du nombre d'établissements est ralentie par le chantier de la phase 2 du tramway
- 2007 - 2008 : le corridor riverain rattrape son retard avec à un taux de croissance supérieur à celui du corridor non riverain et supérieur à la moyenne communautaire.

✓ Le centre-ville est dynamique après une phase de travaux pénalisante

- La hausse du nombre d'établissements est essentiellement localisée sur le corridor non riverain même si le corridor riverain reste dynamique
- La zone connaît une forte accélération depuis la mise en service du tramway

✓ Le péricentre est une zone contrastée

- La croissance du secteur est tirée par les quais rive gauche et l'avenue Thiers qui ont enregistré une croissance particulièrement soutenue.
- Le reste de la zone est, quant à elle, marquée par un taux d'évolution limité avec un impact indéniable lié à la ZFU.

✓ Une périphérie marquée par un clivage rive droite – rive gauche

- Les tronçons de la périphérie situés rive gauche enregistrent une croissance faible voire une diminution du nombre d'établissements.
- A l'inverse, le corridor de la rive droite est extrêmement dynamique.

✓ Les entreprises du corridor connaissent un turn-over bien supérieur à celui de la Cub avec un taux de création et de cessation toujours supérieurs à celui de la CUB (sauf pour 1000

2 / ENQUETE

L'INFLUENCE DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE DANS SON CORRIDOR

1/ LE TRAMWAY, UN MOTIF D'IMPLANTATION POUR 35% DES ENTREPRISES INSTALLEES APRES LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY

→ 35% des entreprises concernées, déclarent que le tramway a été un facteur déterminant dans le choix d'implantation de leur activité.

- Les entreprises du corridor non riverain, sont un peu plus nombreuses que celles du corridor riverain à évoquer le tramway comme argument d'implantation (37% contre 31%).

- Le taux de réponse est invariant quel que soit le territoire de localisation concerné.

- Toutefois, certains tronçons semblent plus recherchés pour leur proximité du tramway : les entreprises de Lormont (40%), de MéridiaDeck (43%), de l'interconnexion Pey Berland (56%) et du Quai des Chartrons (67%) citent plus souvent la proximité du tramway comme motif d'implantation. (Cf. Annexe 3)

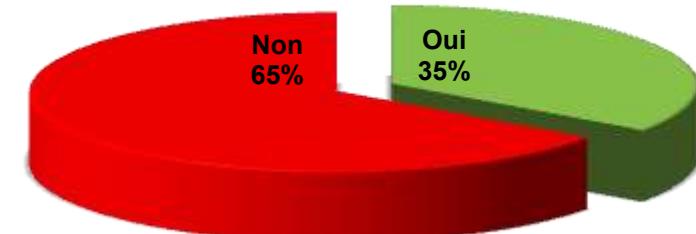
- Les services liés à l'économie résidentielle sont plus nombreux à évoquer le tramway comme motif d'implantation (43%).

- Les services productifs se classent dans la moyenne avec 37% de répondants.

- Les commerces sont moins nombreux que la moyenne (27%)

- Les activités industrielles ne sont que 19%.

La proximité du tramway a-t-elle été un facteur déterminant dans le choix de cet emplacement ?



Répondants :

Phase 1 entreprises installées depuis 2005 : 188

Phase 2 entreprises installées depuis 2007 : 27

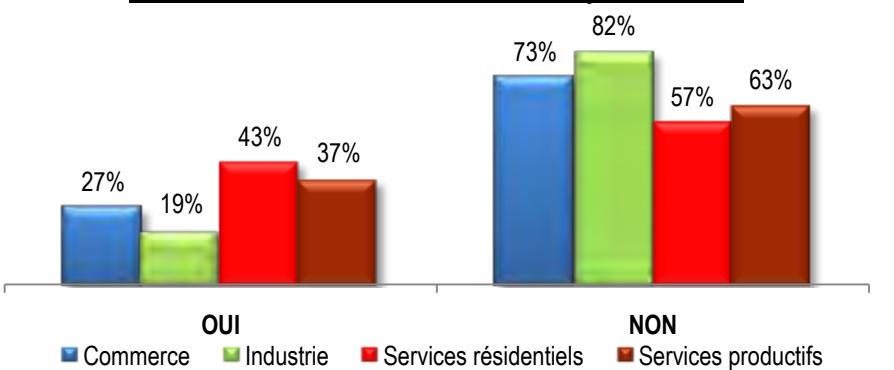
Source : enquête tramway 2008

La proximité du tramway a-t-elle été un facteur déterminant dans le choix de cet emplacement ?

	Oui	Non
Corridor riverain	31%	69%
Corridor non riverain	37%	63%
Corridor total	35%	65%

Source : enquête tramway 2008

La proximité du tramway a-t-elle été un facteur déterminant dans le choix de cet emplacement ?



Source : enquête tramway 2008

2 / UN IMPACT DU TRAMWAY LARGEMENT RECONNU AU NIVEAU DE L'AGGLOMERATION MAIS PLUS MODERE AU NIVEAU DE L'ACTIVITE DES ENTREPRISES

2.1 / Un impact positif sur la dynamique économique de l'agglomération.

➤ **Une grande majorité des chefs d'entreprises (81%) fait un bilan positif de l'impact du tramway sur la dynamique commerciale et économique de leur ville d'implantation**, dont 32% très positif.

- L'industrie et le commerce donnent des taux de réponses légèrement moins bons avec 76% et 78% d'opinions positives
- Les services quant à eux jugent l'impact du tramway à 82% positif.
- Enfin, ce sont les chefs d'entreprises du centre qui donnent le plus de réponses positives (84%), devant le péricentre (80%) et la périphérie (75%). (Cf. Annexe 4)

➤ **Il en va de même pour l'impact du tramway sur l'attractivité et la fréquentation du quartier d'implantation jugé positif à 63%**

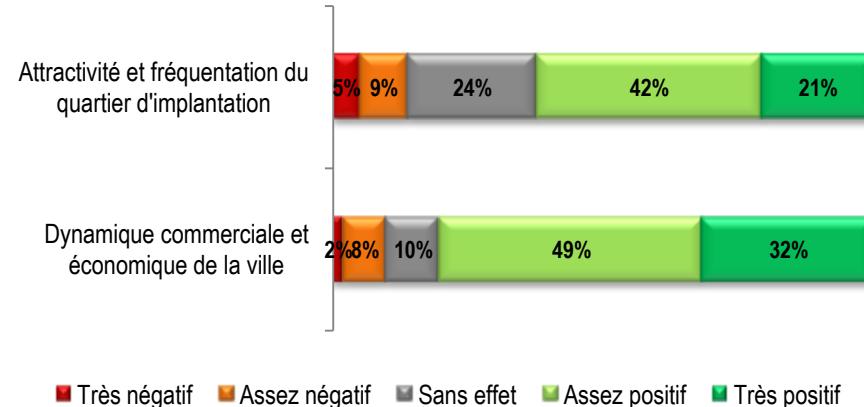
- L'industrie et le commerce offrent ici aussi des taux de réponses positives inférieurs à la moyenne, respectivement de 55% et 62%.
- Les services sont encore une fois plus optimistes avec 66% d'impact jugé positif.
- Ce sont les chefs d'entreprises du centre également qui donnent le plus de réponses positives (68%), devant le péricentre (61%) et la périphérie (55%).

2.2 / Une influence modérée, mais majoritairement positive, sur leur propre activité

Les avis sont plus modérés lorsqu'il s'agit de juger l'impact du tramway sur l'activité de l'entreprise interrogée. En effet, ils sont **61% à le juger sans effet**. Par ailleurs, **ceux qui estiment qu'il a eu un effet pensent qu'il est davantage positif que négatif (27% contre 11%)**

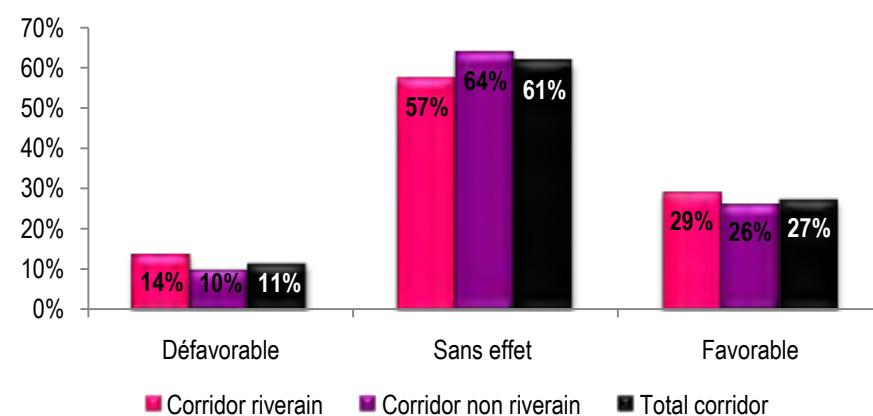
De plus, on peut noter **une nette évolution positive des réponses par rapport à l'année 2007** et la fin des travaux de la phase 2. En effet, la part des établissements qui jugent l'impact favorable a augmenté de 7 points en un an.

Le tramway a eu un impact très positif, assez positif neutre, assez négatif ou très négatif sur...



Source : enquête tramway 2008

Depuis la mise en service du tramway, avez-vous ressenti une évolution de votre activité et clientèle...?



Source : enquête tramway 2008

Les chefs d'entreprises qui bénéficient d'une mise en service depuis au moins 3 ans, jugent l'impact du tramway sur leur propre activité et clientèle plus positif que ceux concernés par la phase 2 (31% contre 18%).

L'impact du tramway est logiquement plus ressenti par les chefs d'entreprises du corridor riverain que non riverain. Ils sont en effet plus nombreux à déclarer un effet favorable comme défavorable.

→ L'impact du tramway le plus ressenti par les chefs d'entreprises sur leur activité est l'accessibilité à leur établissement.

66% jugent qu'il a été positif dont 28% très positif. 15% seulement estiment que le tramway a eu un effet négatif sur l'accessibilité à leur établissement. Le taux de réponse positive est plus important dans le corridor non riverain que dans la partie riveraine.

→ Le second porte sur le nombre de clients de l'établissement.

Là encore, il est d'avantage ressenti de façon positive (30%) que négative (11%). On note cependant que la majorité juge que la mise en service du tramway est sans effet (59%).

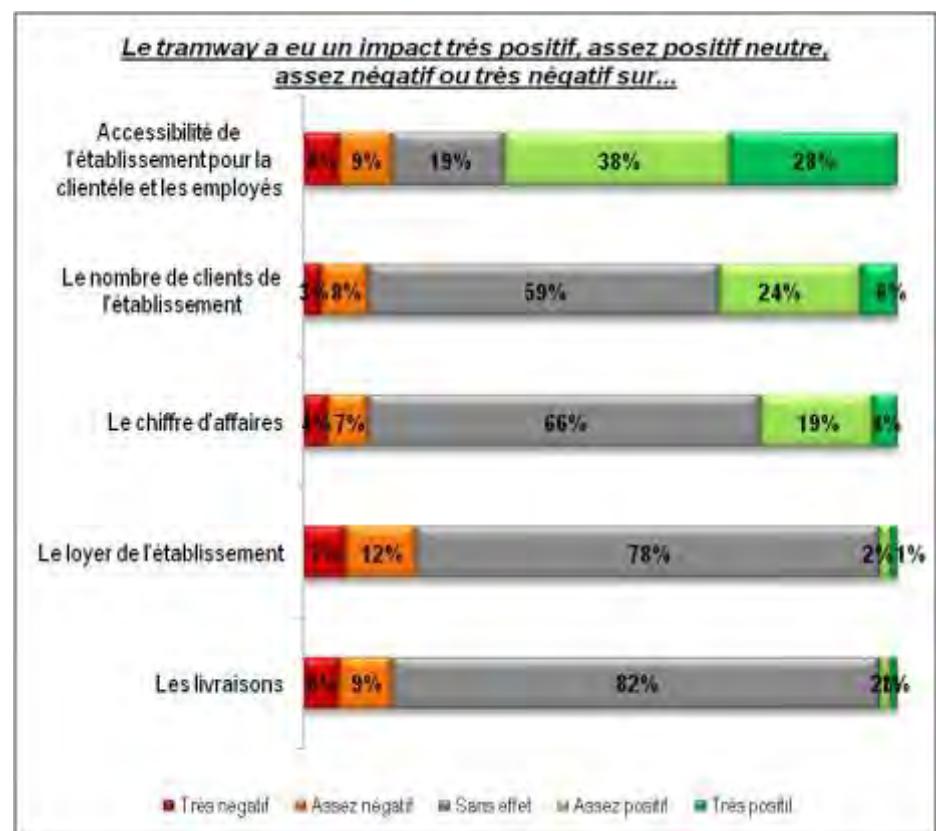
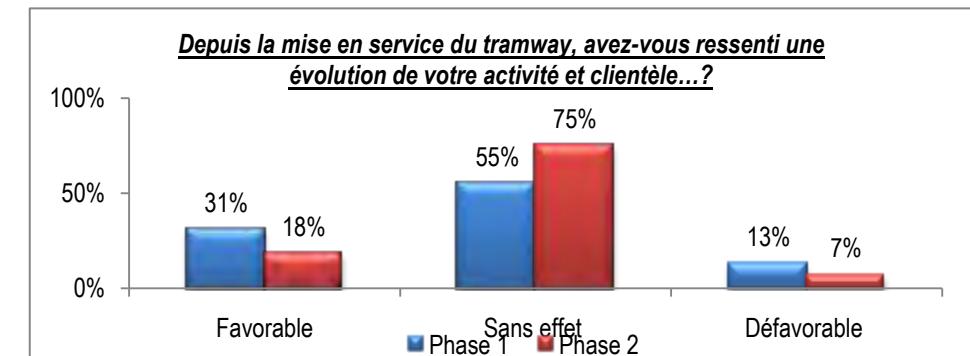
→ Le troisième sur le chiffre d'affaires

De la même manière que pour le nombre de clients l'impact est d'avantage positif (23%) que négatif (11%) mais reste majoritairement sans effet (66%).

→ L'impact sur le loyer et les livraisons reste marginal :

Il est majoritairement sans effet (78% et 82%) et il apparaît d'avantage négatif (19% et 15%) que positif (3% pour les deux).

N'ont été pris en compte dans la question sur les loyers que les réponses des locataires.



→ **Enfin l'impact du tramway sur des indicateurs économiques propres à leur entreprise est minoritaire.**

En effet, 66% des patrons trouvent que le tramway n'a pas eu d'effet sur le chiffre d'affaire de leur entreprise et 59% sur le nombre de leurs clients.

Mais quand un effet est admis, celui-ci est plutôt positif :

- 23% pour le chiffre d'affaire quelle que soit la localisation de l'entreprise interrogée, contre 11% de négatif,
- 30% pour le nombre de clients (34% pour le corridor riverain) vs 11% de négatif.

2.3 / Une modification réelle des pratiques de déplacement des employés

→ **Un chef d'entreprise sur deux estime que le tramway a eu un impact sur les pratiques de déplacement de ses employés.**

Un impact nettement plus évoqué par les entreprises du centre (60%), particulièrement celle du centre riverain (66%) et celles qui bénéficient du tramway depuis au moins 3 ans (53%).

L'impact se réduit à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville et que la densité urbaine et les difficultés d'accès diminuent.

→ **Plus du tiers des chefs d'entreprises estiment que leurs employés utilisent plus le tramway depuis sa mise en service.** Néanmoins ceux - ci déclarent majoritairement (51%) que moins de 10% de leurs employés utilisent ce mode de transport. (Cf. Annexe 13)

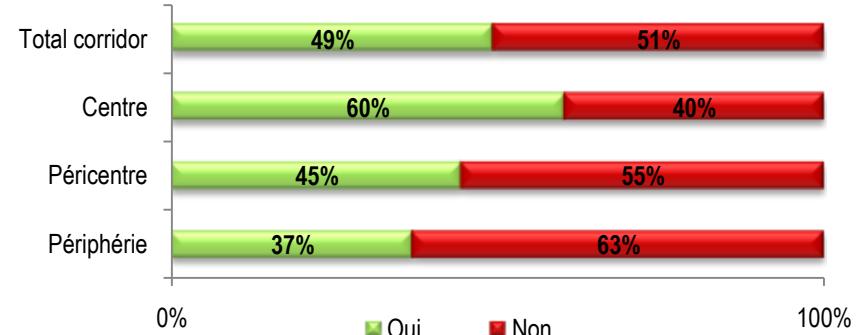
Les autres modes de déplacements augmentent peu, même si l'on peut souligner la hausse des déplacements doux.

→ **La voiture semble moins utilisée par les employés pour accéder à leur établissement.**

13% des chefs d'entreprises estiment que ce mode de déplacement est en diminution.

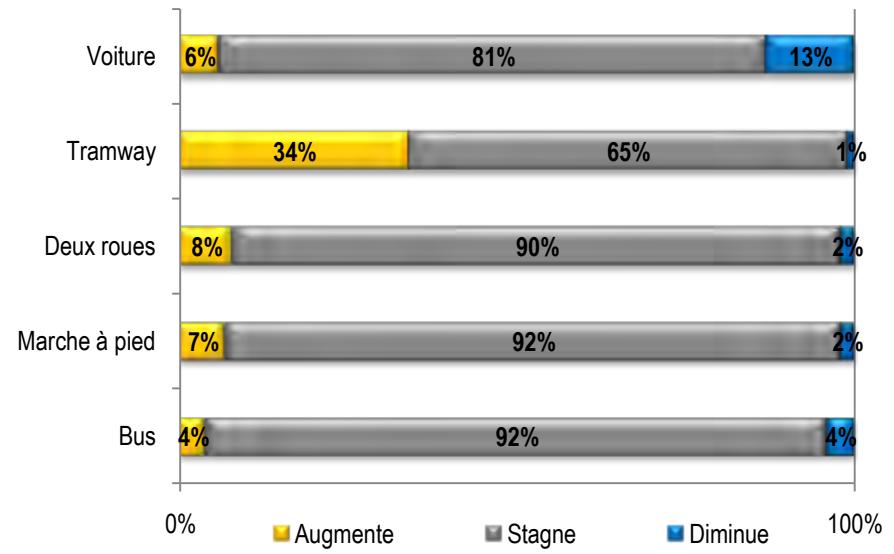
Si en 2007, 54% des chefs d'entreprises pensaient que la voiture était utilisée par les trois quart de leurs employés, ils ne sont plus que 16% à le penser aujourd'hui.

Le tramway a - t - il eu un impact sur les pratiques de déplacement de votre clientèle pour se rendre à votre établissement ?



Source : enquête tramway 2008

Quelle est l'évolution dans l'utilisation des différents modes de déplacements de vos employés depuis la mise en service du tramway ?



Source : enquête tramway 2008

→ **82% des entreprises de plus de 10 salariés n'ont mis aucune action en place pour faciliter le déplacement de leurs employés.**

Les commerces interrogés sont les plus mauvais élèves, leur part s'élève à 96%. De plus, les résultats de l'enquête 2008 par rapport aux années précédentes ne montrent pas un développement de ces pratiques, bien au contraire. (Cf. Annexe 14)

2.4 / Une influence très faible et plutôt négative sur les loyers et les livraisons

→ **Plus des ¾ des entrepreneurs n'attribuent pas au tram un effet sur les loyers de l'établissement (78%) et sur les livraisons (82%).**

Mais, quand ils lui reconnaissent un impact, celui-ci est très souvent négatif.

- Le tramway entraînerait une hausse des loyers pour 19% des répondants

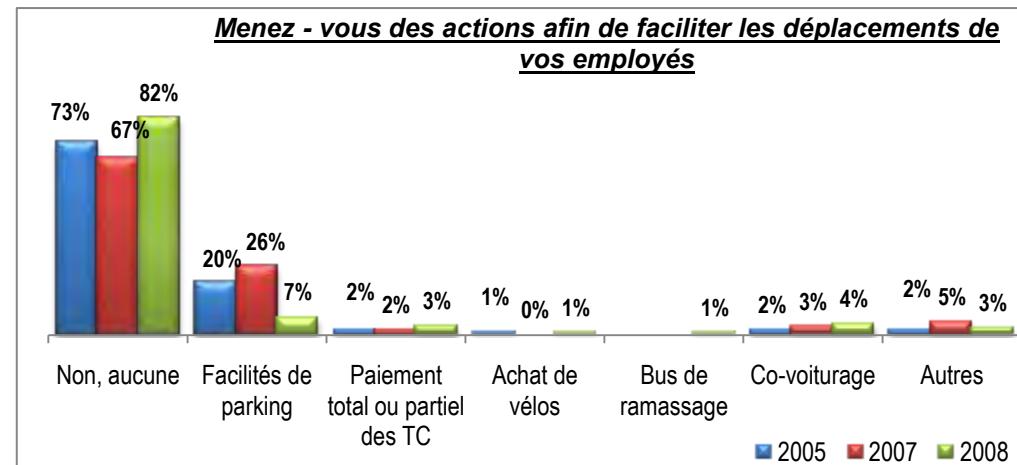
- Il serait la cause de difficultés de livraisons pour 15% des chefs d'entreprises en raison de la l'accessibilité rendue plus difficile (piétonisation des rues, réduction des aires de stationnement, implantation de bornes d'accès, camions trop gros,...).

2.5 / Une satisfaction forte, quant au fonctionnement du réseau, qui tend cependant à diminuer

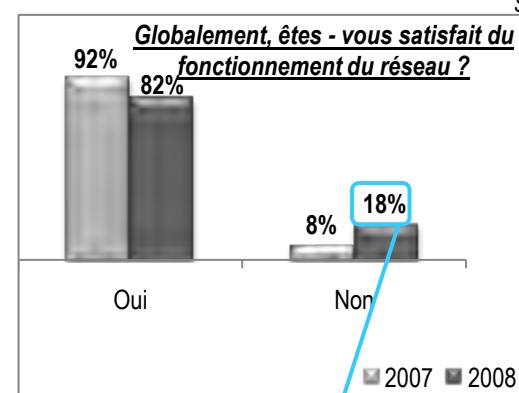
→ **82% des responsables d'entreprises sont satisfaits du fonctionnement du réseau (horaires, fréquence...).**

Ce taux si il reste élevé est en baisse de 10 points par rapport celui de 2007. Les insatisfactions portent avant tout sur la fréquence et les horaires des tramways. Les entrepreneurs sont également nombreux (32.5%) à évoquer les trop nombreux dysfonctionnements du réseau suite à des pannes ou des grèves.

→ **Les insatisfaits sont surreprésentés parmi les chefs d'entreprises installés en centre-ville (23%), principaux utilisateurs et bénéficiaires de ce mode de transport.**



Source : enquête tramway 2008



Source : enquête tramway 2008

Pourquoi ?

	Effectifs	%
Fréquence insuffisante, trop de monde, attente, amplitude horaire	103	62%
Trop de pannes, frères, retards, dysfonctionnements	54	33%
Réseau pas assez étendu, itinéraire, temps de parcours	16	10%
Autres (pertes de clientèle, problèmes de circulation,...)	13	8%
Inconfort, insécurité	8	5%
Non concerné	6	4%
Problèmes de stationnements, park-relais	4	2%

Source : enquête tramway 2008

3/ UN REEL IMPACT DU TRAMWAY SUR LA COMPOSITION DU TISSU ECONOMIQUE DU CORRIDOR

3.1 / Vers une spécialisation dans les activités de services

→ Le secteur des services est celui qui est le plus représenté dans le corridor du tramway, avec 3343 établissements, soit 61.9% des entreprises.

Il est par ailleurs le secteur qui connaît la plus forte croissance (+28.7%) ce qui renforce son poids par rapport aux autres activités.

On note par ailleurs que la représentation des services est plus importante que sur la CUB mais dans des proportions moins fortes qu'en 1999 (3,8% contre 5%).

Le corridor est donc marqué par une spécialisation vers les activités de services mais de façon moins rapide que la CUB.

→ Les commerces connaissent une dynamique proche de celle de la CUB avec un taux de croissance de +9.0%.

On dénombre ainsi 1276 établissements commerciaux dans le corridor du tramway, soit 105 unités supplémentaires par rapport à 1999.

Le poids des activités commerciales est cependant en baisse par rapport aux autres catégories d'activités

En effet, la progression des établissements commerciaux ne permet pas aux commerces de maintenir leur représentativité. Elles perdent près de 3 points, passant de 26.4% en 1999 à 23.6% en 2008. Le secteur du commerce reste toutefois mieux représenté dans le corridor que dans la CUB (en 2008, 23.6% contre 19.2%). Cette forte proportion est cependant en grande partie due au poids important du centre-ville de Bordeaux principale concentration commerciale dans le corridor.

→ L'industrie est sur une dynamique de croissance légèrement inférieure à celle de la CUB (+22.3% contre +27.2%).

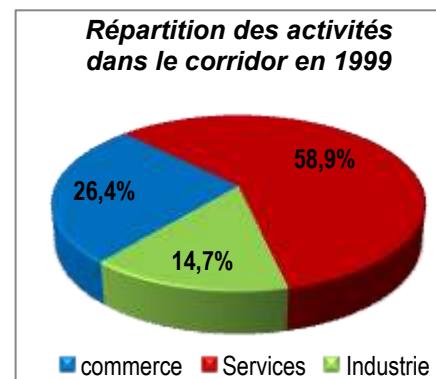
Avec un gain de 144 établissements entre 1999 et 2008, elle comptabilise en 2008, 788 établissements.

Cette progression permet au secteur de l'industrie de maintenir son poids par rapport aux autres activités, aux alentours de 14%.

Evolution du nombre d'établissements du corridor tramway par secteur d'activités entre 1999 et 2008

	Commerce		Services		Industrie	
	Solde	Evolution	Solde	Evolution	Solde	Evolution
Total Corridor	105	9,0%	745	28,7%	144	22,3%
Riverain	-4	-0,9%	232	22,3%	34	15,5%
Non riverain	109	15,5%	513	32,9%	110	25,8%
Hors Corridor	333	10,0%	3550	44,4%	1095	27,8%
Total CUB	442	9,8%	4293	40,5%	1245	27,2%

Source : enquête tramway 2008



Source : enquête tramway 2008

3.2 / Une évolution du nombre d'établissements contrastée selon le type d'activité

Les services comptent 5 des 6 plus fortes progressions d'effectifs dans le corridor du tramway. Il s'agit :

- des services fournis aux entreprises (+207 unités)
- des restaurants (+138 unités)
- des services divers (+121 unités)
- des activités immobilières (+92 unités)
- des professions libérales (+79 unités).

Les activités de réparations d'articles personnels et les services commerciaux liés aux loisirs sont les deux seuls services à enregistrer une perte d'établissements (respectivement -2 et -6 établissements).

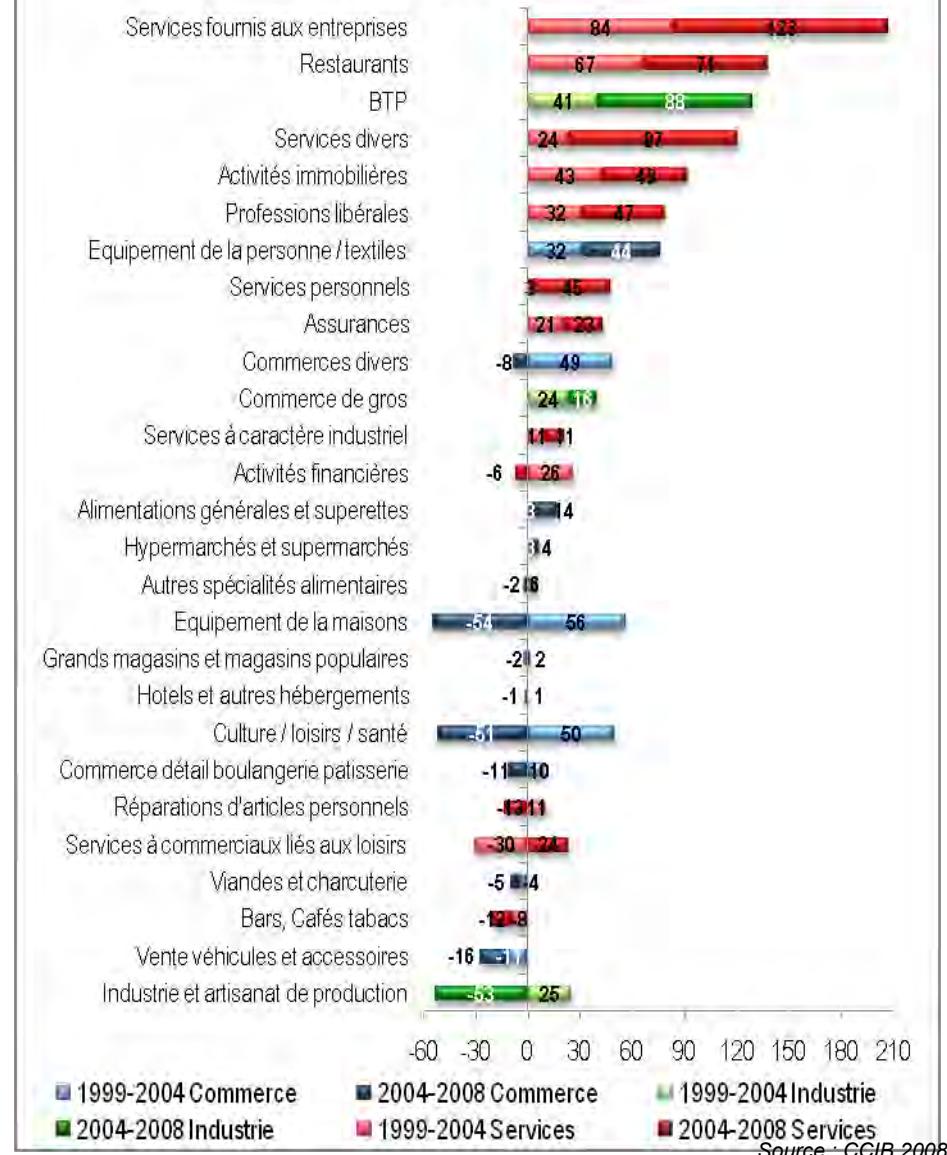
Les activités commerciales connaissent de plus faibles progressions à l'exception de l'équipement de la personne / textiles, des commerces divers et des alimentations générales et superettes dont les effectifs progressent nettement.

- L'équipement de la maison, les commerces de Culture, loisirs et santé, et les boulangeries et pâtisseries ont une évolution similaire. Après un gain d'établissements entre 1999 et 2004, ces activités accusent une forte baisse de leurs nombres d'établissements dès la mise en service du tramway. Entre 1999 et 2008, leurs effectifs sont stables ou diminuent légèrement (respectivement de + 2 unités, - 1 et - 1 unités)
- Les commerces de viandes et charcuterie et de vente de véhicules et accessoires perdent des établissements (-9 et -25 unités) et les fermetures d'établissements continuent de d'augmenter après 2004.

Les activités industrielles évoluent de manière opposées selon que les entreprises appartiennent au groupe du BTP ou de l'industrie et artisanat de production.

- Le BTP connaît la troisième plus forte progression d'entreprises (+129 unités)
- L'industrie et l'artisanat de production accuse la plus forte perte d'établissements (- 28 unités), enclenchée après 2004.

Variation du nombre d'établissements par secteurs d'activités dans le corridor du tramway entre 1999-2004 et 2004-2008



SYNTHESE - L'influence du tramway sur l'activité économique : une spécialisation vers les services

✓ **Une prédominance des services dans le corridor**

- 61.9% de services
- 23.6% de commerces
- 14.6% d'activités industrielles

✓ **Le corridor se spécialise dans les activités de services au détriment du commerce...**

✓ ... même si l'effectif des commerces ne cesse de progresser depuis 1999.

✓ **L'impact du tramway est reconnu par les chefs d'entreprises du corridor :**

- largement au niveau de l'agglomération (81%).
- Plus modérément au niveau de leur propre activité.

✓ **Un entrepreneur sur deux estime que le tramway a eu un impact sur les pratiques de déplacement de ses employés.**

- La voiture semble moins utilisée par les employés pour accéder à leur établissement.
- L'utilisation du tramway est en hausse pour 34% des chefs d'entreprise.

✓ **Malgré ce constat, 82% des entreprises de plus de 10 salariés n'ont mis aucune action en place pour faciliter le déplacement de leurs employés.**

✓ **82% des entrepreneurs sont satisfaits du fonctionnement du réseau (horaires, fréquence...)**

✓ **Les insatisfaits sont surreprésentés parmi les chefs d'entreprise installés en centre ville.**

3 / OBSERVATOIRE STATISTIQUE ET ENQUETE
ZOOM SUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES

L'analyse par secteur d'activité se base à la fois sur une étude des **données de cadrage**, indicateurs économiques exclusivement quantitatifs et sur les **résultats**, quantitatifs et qualitatifs, **de l'enquête** par sondage menée auprès d'un millier de chefs d'entreprises implantés dans le corridor du tramway.

A / DES ACTIVITES COMMERCIALES DYNAMISEES PAR LE TRAMWAY DANS LE CORRIDOR NON RIVERAIN

1/ UNE CROISSANCE GENERALE DU CORRIDOR PROCHE DE LA CELLE DE LA CUB

→ Les activités commerciales regroupent 23.6% des établissements du corridor.

Depuis 1999, elles enregistrent une hausse de 9.5%, se situant ainsi dans la tendance de la CUB (9.8%) et ce quelque soit la période. (Cf. page 29)

Cette tendance masque cependant des évolutions très différentes selon la localisation des établissements commerciaux dans le corridor :

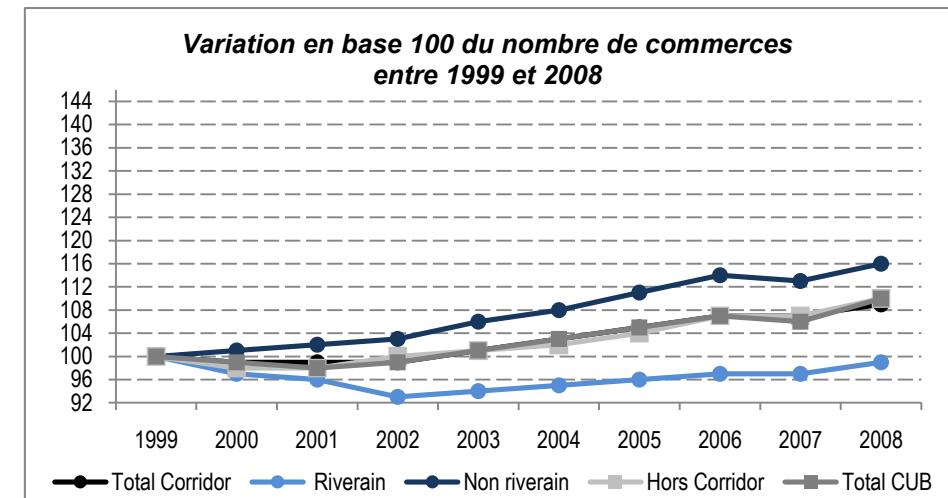
- Le corridor riverain enregistre une légère diminution du nombre d'établissements de -1.3% en 9 ans.
- Le corridor non riverain connaît en revanche une croissance nettement supérieure à la moyenne de la CUB (+16.3% contre +9.8%)

1.1 / Un corridor non riverain plus dynamique que la CUB

→ Dès 1999, le corridor non riverain est dynamisé par l'annonce du projet tramway.

Alors que la CUB perd des établissements commerciaux entre 1999 et 2002 (-0.6%), le corridor non riverain accueille de nouveaux commerces (+20 unités, soit +2.7%).

→ Par la suite, le nombre de commerces continue de croître plus rapidement dans le corridor non riverain que dans la CUB (+13.2% contre +6.1%).



Source : CCIB 2008

Nombre d'établissements commerciaux dans le corridor tramway entre 1999 et 2008

	99-02	02-04	04-08	99-08
Total Corridor	-1,1%	3,8%	6,6%	9,5%
Riverain	-7,0%	1,6%	4,4%	-1,3%
Non riverain	2,7%	5,1%	7,8%	16,3%
Hors Corridor	-0,4%	2,7%	7,6%	10,0%
Total Cub	-0,6%	3,3%	6,9%	9,8%

Source : CCIB 2008

Evolution du nombre de commerces dans le corridor tramway entre 1999 et 2008

	1999	2002	2004	2008
Total Corridor	1164	1151	1195	1274
Riverain	459	427	434	453
Non riverain	705	724	761	820
Hors Corridor	3326	3313	3402	3659
Total Cub	4490	4464	4613	4932

Source : CCIB 2008

1.2 / Un corridor riverain en difficulté

→ A l'inverse, la zone riveraine n'a toujours pas retrouvé en 2008 l'effectif de commerces qu'elle comptait en 1999 (459 unités).

- Entre 1999 et 2002, le nombre d'établissements commerciaux baisse de façon importante dans le corridor riverain (-7% soit - 32 unités), en raison du chantier de la phase 1 qui arrive dans un contexte général de diminution du nombre de commerces.

- Après 2002, le corridor riverain redevient attractif.

Mais sa croissance reste faible (6.1% contre 10.5% pour la CUB et 13.5% pour le corridor non riverain) et ne compense pas la baisse importante de la phase de travaux.

→ Les commerces d'équipement de la personne se démarquent de cette évolution, avec une hausse de 76 unités entre 1999 et 2008.

Il en va de même pour les commerces divers et l'alimentaire qui gagnent respectivement 83 et 13 établissements.

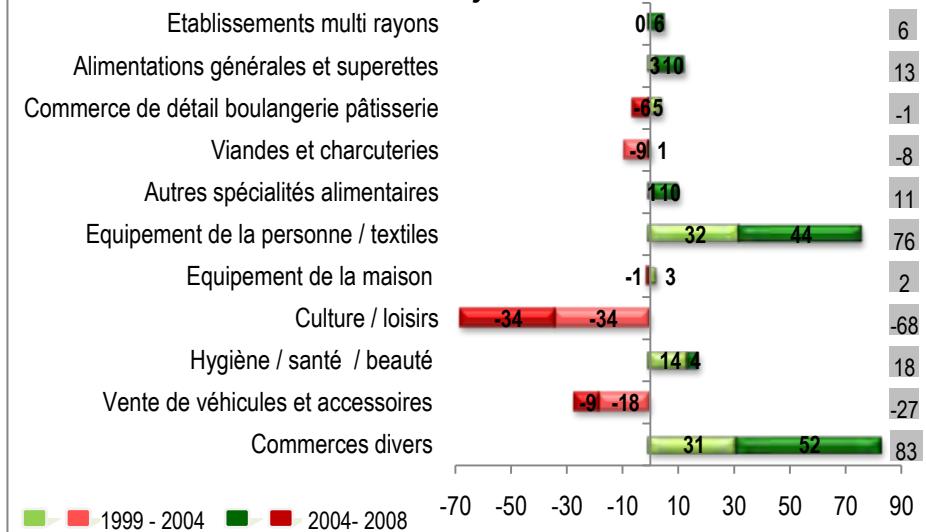
- L'équipement de la maison, les grands magasins et les boulangeries connaissent quant à eux une stagnation des effectifs. Elle correspond à une forte hausse des effectifs entre 1999 et 2004, annulée par une baisse équivalente du nombre d'établissements pour 2004 – 2008.

- En revanche les commerces de viandes et charcuterie, de vente véhicules et accessoires et de la culture et du loisir accusent des pertes conséquentes, avec - 8, - 27 unités et - 68 unités.

Ces tendances d'évolution ne se distinguent pas nettement de celles observées dans la CUB. Le profil d'évolution de l'offre commerciale au sein du corridor demeure donc proche de celui de la CUB à l'exception des commerces de vente de véhicules et accessoires qui pâtissent des problèmes d'accès automobile engendrés par les aménagements du tramway.

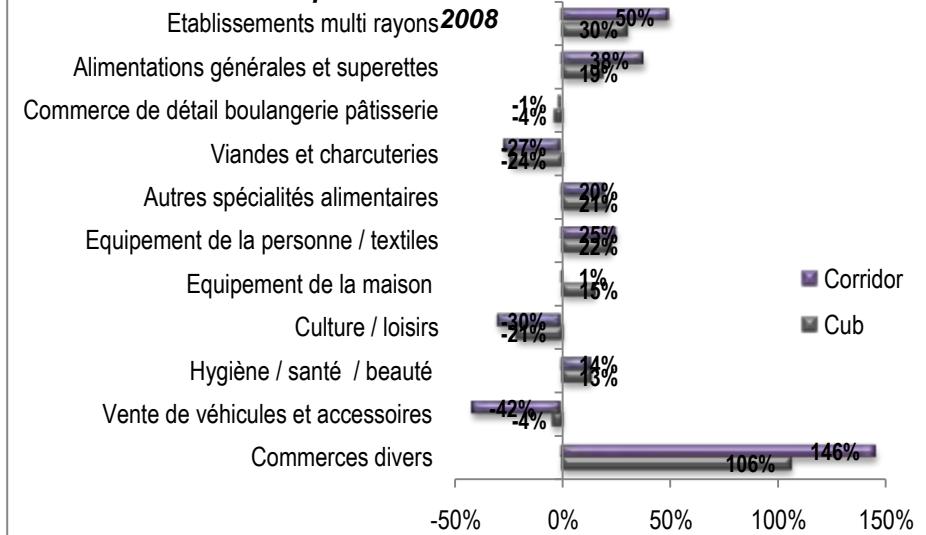
→ Les services commerciaux, à savoir les bars, cafés – tabac, les hôtels et autres hébergements, les restaurants, les services personnels, et les services de réparations d'articles personnels n'ont pas été intégré à cette analyse dans la mesure où la nomenclature de l'observatoire du tramway les classe dans la catégorie des « services ». Pourtant le tramway a tendance à dynamiser ces activités, dont le comportement pourrait être proche du commerce (Cf. INFRA)

Evolution du nombre d'établissements commerciaux dans le corridor du tramway entre 1999 - 2004 et 2008



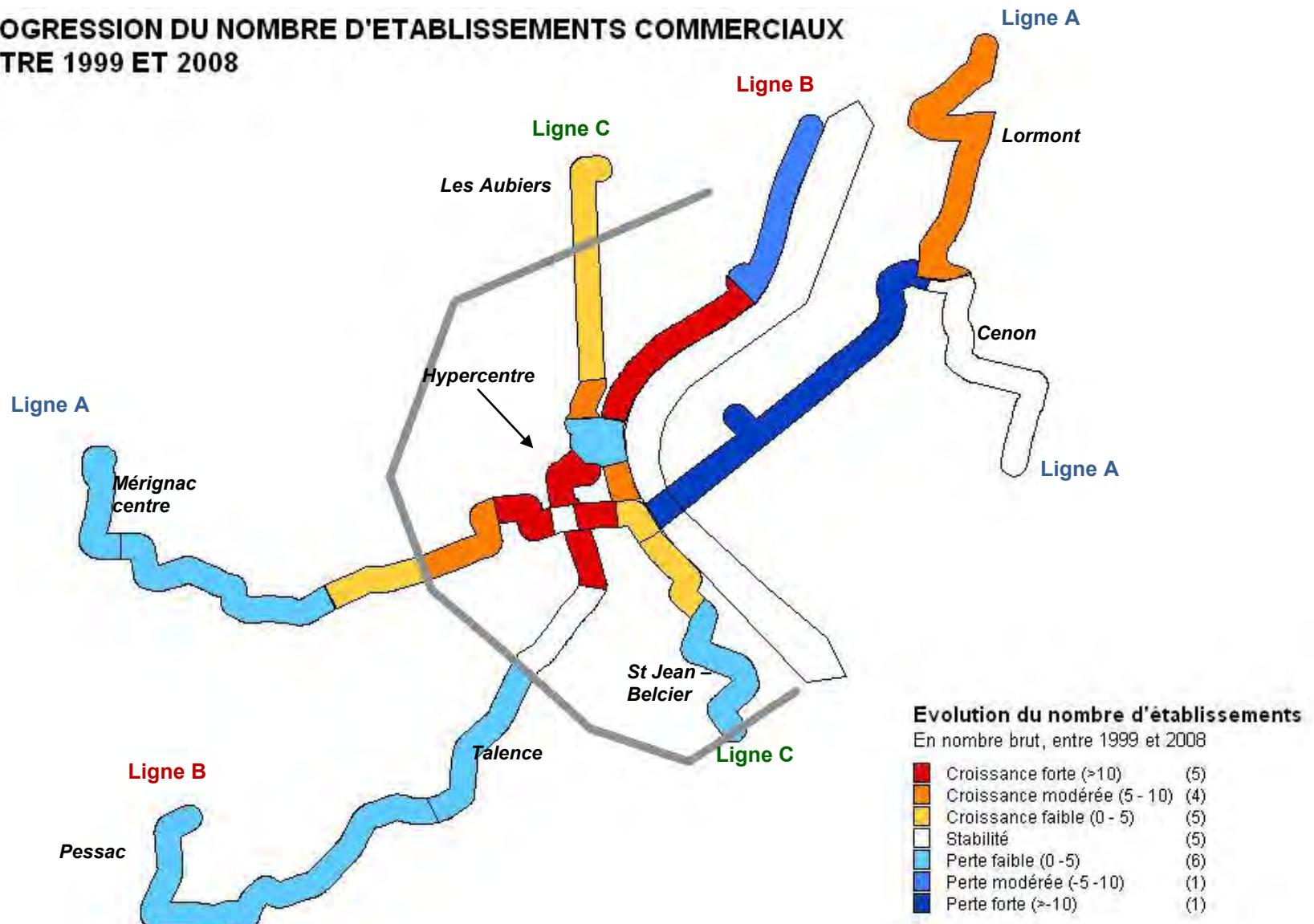
Source : CCIB 2008

Evolution en % du nombre d'établissements commerciaux pour le corridor et la Cub entre 1999 et 2008



Source : CCIB 2008

PROGRESSION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS COMMERCIAUX ENTRE 1999 ET 2008



Evolution du nombre d'établissements
En nombre brut, entre 1999 et 2008

- Croissance forte (>10) (5)
- Croissance modérée (5 - 10) (4)
- Croissance faible (0 - 5) (5)
- Stabilité (5)
- Perte faible (0 - 5) (6)
- Perte modérée (-5 - 10) (1)
- Perte forte (>-10) (1)

2/ DE FORTES DISPARITES GEOGRAPHIQUES

2.1 / Un renforcement du centre-ville de Bordeaux

Le centre ville de Bordeaux, traditionnellement commerçant (33.2% des établissements commerciaux du corridor sont situés dans cette zone) **connait entre 1999 et 2008, la plus forte progression du corridor, avec une croissance de +15% soit près de 100 commerces supplémentaires.**

Contrairement à la tendance observée sur l'ensemble du corridor, cette croissance concerne à la fois la zone riveraine et la non riveraine.

Le corridor non riverain reste cependant plus dynamique avec + 84 commerces entre 1999 et 2008, soit une croissance de 18.3%, contre +7% pour le corridor riverain.

Les secteurs « hypercentre », « Alsace-Lorraine », « Mériadeck/Albret » et « Victoire/Pasteur » enregistrent tous un gain supérieur à 15 unités. Ils se classent parmi les cinq plus fortes croissances du corridor. (Cf. Annexe 5)

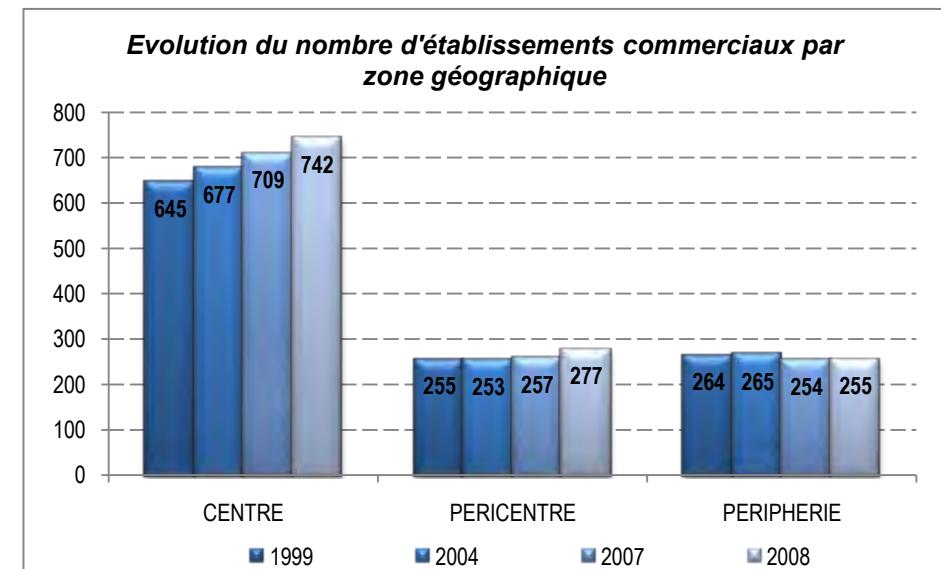
Les interconnexions sont en revanche en retrait. Le secteur des Quinconces, au croisement des lignes B et C, perd même quelques établissements.

Enfin, on peut souligner que cette croissance concerne particulièrement le secteur de l'équipement de la personne qui regroupe à lui seul la moitié des établissements créés.

➔ **Le centre ville de Bordeaux, première concentration commerciale de l'agglomération semble donc avoir été dynamisé par la mise en place du tramway en particulier dans le corridor non riverain.**

2.2 / Une évolution contrastée dans le péricentre

Les quais des Chartrons enregistrent une forte progression, avec 28 établissements supplémentaires (soit +58.1%) grâce à la reconversion des hangars en 2004, puis à l'implantation du Quai des marques. (Cf. Annexe 5)



A l'opposé, le tronçon « Thiers - Jean Jaurès » est fortement touché par la diminution du nombre des actifs (-11 établissements soit -14.3%). Cette diminution s'explique notamment par le départ des concessionnaires automobiles (17 établissements) relocalisés pour partie sur les quais de Bègles. Les aménagements de la voie qui limitent fortement le stationnement ont aussi sans doute modifié l'offre de cet axe.

Les autres secteurs enregistrent une hausse limitée voire une stagnation de leurs effectifs (cous de l'Argonne).

Le corridor riverain enregistre un gain de +6.7%. Sa croissance est en retrait par rapport à celle de la zone non riveraine (9.4%). Mais le corridor riverain affiche toutefois un réel dynamisme en comparaison à la tendance générale à la baisse du nombre de commerces dans l'ensemble du réseau.

➔ **Le péricentre, zone de transit entre le centre-ville de Bordeaux et les périphéries, évolue peu.** Seuls les Quais, qui sont devenu un véritable lieu de destination grâce aux aménagements urbains importants et à l'implantation du Quai des Marques ont enregistré une hausse significative de leurs effectifs.

2.3 / Des pôles secondaires de périphérie globalement affaiblis

La périphérie est marquée par une diminution de – 3.4 % du nombre de commerces.

Cette zone est la seule à perdre des établissements commerciaux. Ce déficit s'explique par un très fort retrait des commerces dans le corridor riverain (- 23 établissements), que la croissance du corridor non riverain (+ 15 établissements) ne parvient pas à compenser.

➔ **La meilleure accessibilité au centre ville de Bordeaux semble donc accentuer son attractivité, au détriment de la périphérie.**

Les pôles secondaires de Talence, Mérignac et Pessac voient ainsi le nombre de commerces diminuer légèrement :

- Talence perd 5 commerces, soit une baisse de - 11.9%
- Mérignac perd 1 commerce, soit une baisse de -2.2%
- Pessac perd 1 des 2 commerces implantés dans le corridor. (Cf.

Annexe 5)

Seul Lormont bénéficie d'une hausse du nombre de commerces grâce à la combinaison d'opérations de rénovation urbaine et des avantages de la ZFU.

Le tramway a tendance à renforcer les pôles commerciaux de rang R+1 au détriment des pôles secondaires.

La meilleure accessibilité associée à une offre plus diversifiée et de meilleure qualité dans un cadre urbain renouvelé, ont renforcé le centre-ville de Bordeaux au détriment des autres centralités.

3 / ENQUETE - LE TRAMWAY FACTEUR DE MODIFICATION DU PAYSAGE COMMERCIAL

→ 40% des chefs d'entreprises enquêtés ont constaté une modification dans l'offre commerciale de leur rue ou de leur quartier.

Elle est particulièrement ressentie par les responsables implantés avant la mise en place du tramway (44%). (Cf. Annexe 6)

La perception de l'impact du tramway sur le tissu commercial est moins importante en périphérie (34%) où les activités commerciales sont moins nombreuses et les mutations moins importantes que dans le centre ou le péricentre (respectivement 42% et 43%). (Cf. Annexe 6)

→ Ce changement se caractérise, par la fermeture de commerces indépendants pour 57% des chefs d'entreprises interrogés au profit de l'implantation de franchises ou grandes enseignes (28%) et des activités de services (20%).

Des divergences existent cependant en fonction du lieu d'implantation (Cf. Annexe 6):

Le développement de franchises ou d'enseignes nationales semble plus marqué dans le centre-ville de Bordeaux, 34% des responsables établissements l'ayant cité.

La fermeture des commerces a été en revanche particulièrement relevée dans le péricentre (65% des réponses).

Le développement des activités de services est moins observé en périphérie (17.7%). C'est le péricentre qui évoque le plus cette modification (22.8%) tandis que le taux de réponse des entreprises du centre est proche de la moyenne (21.1%).

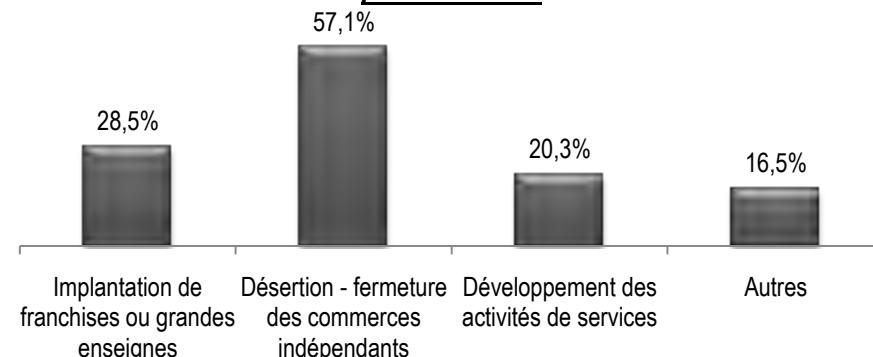
A noter également que ce sont les chefs d'entreprises de services qui relèvent le plus cette tendance (23.7%) tandis que les commerçants ne sont que 12.6% à l'évoquer.

Depuis la mise en service du tramway, avez-vous constaté des modifications dans l'offre commerciale environnante ? Les commerces dans votre rue ou quartier ont-ils changé ?



Source : enquête tramway 2008

Quelles modifications avez-vous observées plus précisément ?



Source : enquête tramway 2008

4 / ENQUETE - 41% DES COMMERCANTS JUGENT L'IMPACT DU TRAMWAY FAVORABLE

→ Avec 41% d'*opinions favorables*, les commerçants sont majoritairement satisfaits du tramway.

18% jugent l'effet du tramway défavorable et 40% l'estiment neutre.

C'est par ailleurs dans le secteur du commerce que l'impact du tramway est jugé le plus favorable (25% pour les services, 13% pour l'industrie).

Ce taux reste identique quelque soit le positionnement dans le corridor. Cependant, la part de responsables jugeant que l'effet du tramway est défavorable est nettement plus importante dans la partie riveraine que dans la partie non riveraine (26% contre 14%).

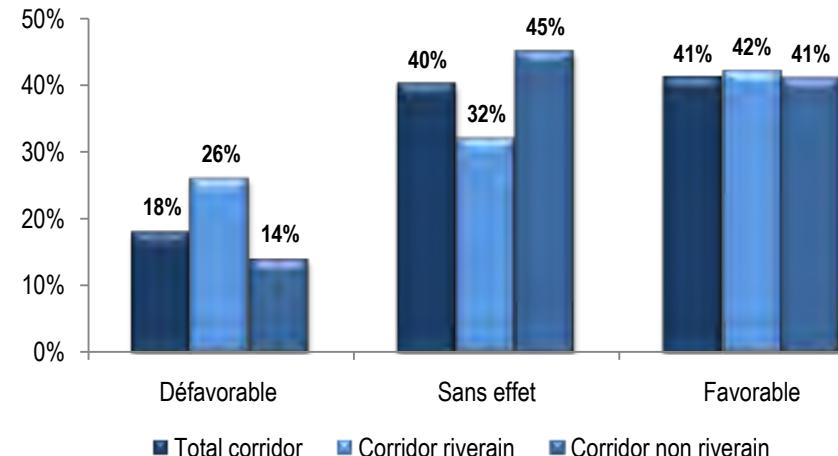
On trouve également moins de chefs d'entreprises pour lesquels le tramway serait sans effet dans le corridor riverain (32% contre 45%).

Les responsables des commerces alimentaire et des établissements multi-rayons connaissent des taux de satisfactions encore supérieurs (respectivement 53% et 50%).

A l'inverse, les responsables de **commerces non alimentaires affichent une insatisfaction de 10 points supérieure** à la moyenne des établissements du corridor, et tout particulièrement les activités des groupes Culture Loisirs Santé, Vente de véhicules et accessoires et les commerces divers. Ils conservent cependant un taux de satisfaction au niveau de la moyenne du corridor.

Enfin l'équipement de la personne reste dans une fourchette de réponses proche de la moyenne des commerçants. On peut cependant souligner que ce sont les établissements du **corridor riverain qui connaissent la plus forte satisfaction (50%)**.

Depuis la mise en service du tramway, avez-vous ressenti une évolution de votre activité et clientèle...?



Source : enquête tramway 2008

Depuis la mise en service du tramway, avez-vous ressenti une évolution de votre activité et clientèle...?

	Répondants / parc	Favorable		Sans effet		Défavorable	
		riverain	non riverain	riverain	non riverain	riverain	non riverain
Viandes et charcuterie	4/22	0%	75%	0%	25%	0%	0%
Boulangerie pâtisserie	14/85	21%	43%	7%	21%	7%	0%
Établissements multi rayons	4/18	25%	25%	25%	25%	0%	0%
Culture loisirs	28/162	18%	29%	7%	21%	14%	11%
Hygiène, santé, beauté	42/147	21%	24%	19%	17%	12%	7%
Vente véhicules et accessoires	12/38	25%	17%	17%	17%	25%	0%
Équipement de la personne textiles	58/376	10%	31%	9%	33%	2%	16%
Autres spécialités alimentaires	8/65	0%	38%	0%	63%	0%	0%
Équipement de la maison	27/168	22%	7%	4%	37%	15%	15%
Alimentations générales et superettes	4/47	0%	25%	50%	25%	0%	0%
Commerces divers	32/140	3%	16%	13%	41%	16%	13%

Source : enquête tramway 2008

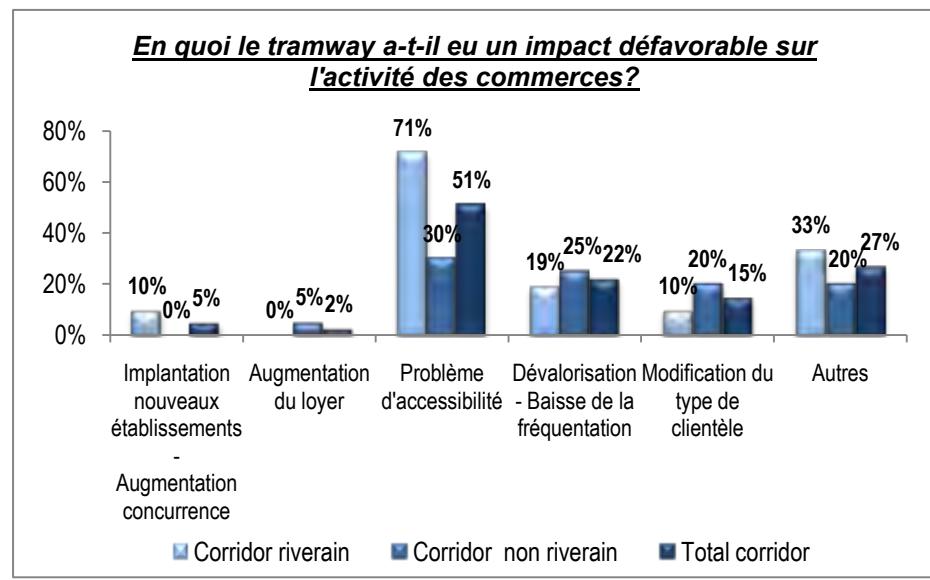
→ Les commerçants du centre-ville de Bordeaux affichent le plus fort taux de satisfaction avec un ressenti favorable pour 45% d'entre eux.

La périphérie qui pourtant voit son effectif de commerces diminuer au profit du centre ville, connaît peu de commerçants insatisfaits (13%)
Enfin, les commerçants du péricentre sont beaucoup plus partagés. On y compte autant d'opinions favorables (33%), que défavorables (33%) ou neutres (35%).

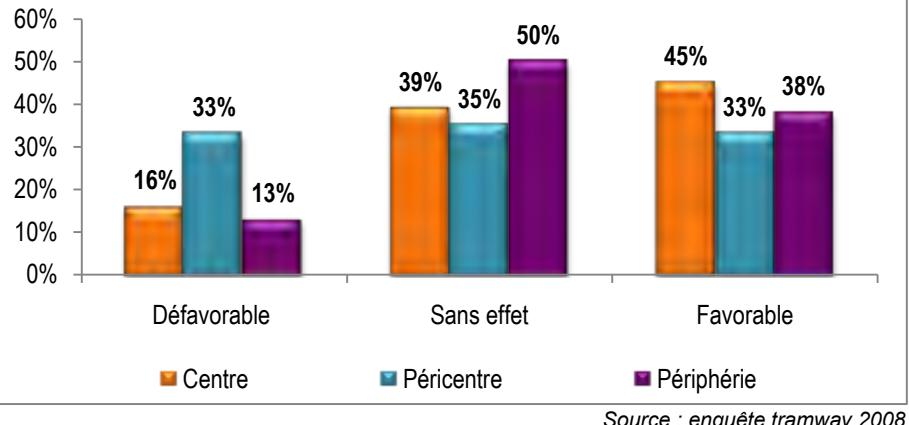
Les facteurs favorables évoqués par les commerçants ne se distinguent pas des autres activités. Seul l'élargissement de la clientèle pour les établissements du corridor riverain est presque deux fois plus cité que la moyenne (32%).

→ Les problèmes d'accessibilité sont particulièrement ressentis chez les commerçants du corridor riverain (71% contre 53% en moyenne, et à l'inverse peu dans le corridor non riverain 30%).

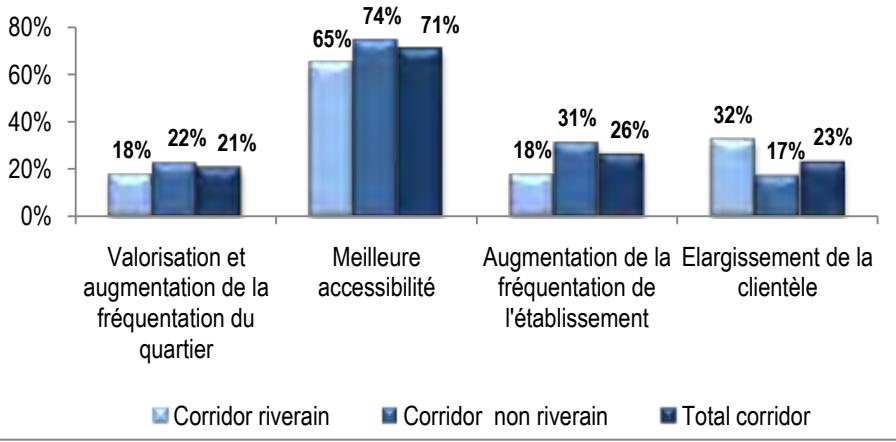
Les commerçants du corridor riverain évoquent par ailleurs plus une augmentation de la concurrence liée au tramway (10% contre 3% en moyenne)



Depuis la mise en service du tramway, les commerçants du centre, du péricentre ou de la périphérie ressentent une évolution de leur activité et clientèle...



En quoi le tramway a-t-il eu un impact favorable sur l'activité des commerces?



5/ ENQUETE - UN FAIBLE IMPACT DU TRAMWAY SUR LA CLIENTELE QUI NE NECESSITE PAS, SELON LES COMMERCANTS, DE MODIFIER LEUR OFFRE

5.1 / Une évolution peu ressentie sur le profil des clients

88% des commerçants ont une clientèle de passage importante ou minoritaire.

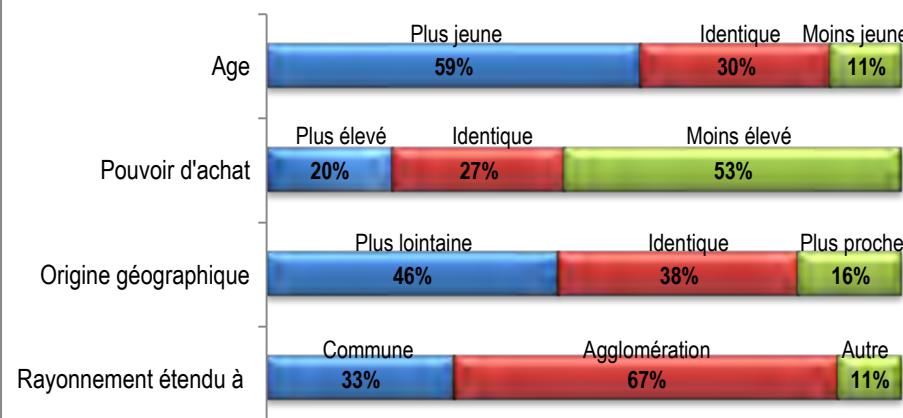
→ **51% d'entre eux estiment que le tramway a eu un impact positif sur cette clientèle** particulièrement lorsque le commerce se situe en centre ville (57% d'opinions positives)

→ **26% ont constaté une modification du profil de leur clientèle.** Cette évolution serait plus marquée dans le péricentre (33%). Elle est en revanche peu ressentie en périphérie (18%) (Cf. Annexe 7). Par ailleurs proportion est toujours supérieure dans le corridor riverain (Cf. Annexe 8).

Les chefs d'entreprises qui ont noté un changement, capterait désormais une clientèle :

- plus jeune (pour 59% d'entre eux),
- avec un pouvoir d'achat moins élevé (55%),
- provenant de plus loin qu'avant (44%).

Modification du profil de la clientèle des commerces



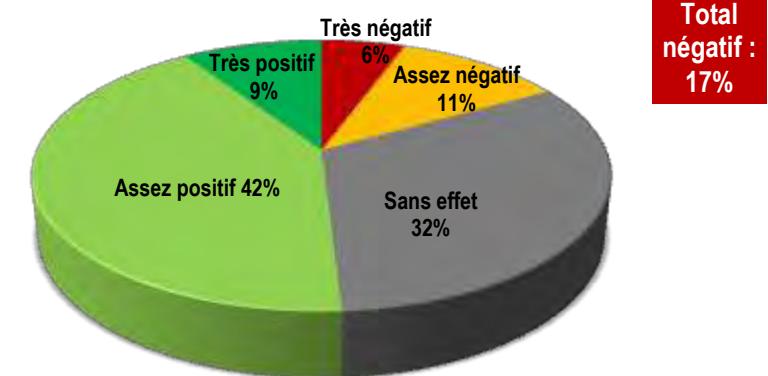
Source : enquête tramway 2008

La clientèle de passage est-elle importante pour votre activité ?



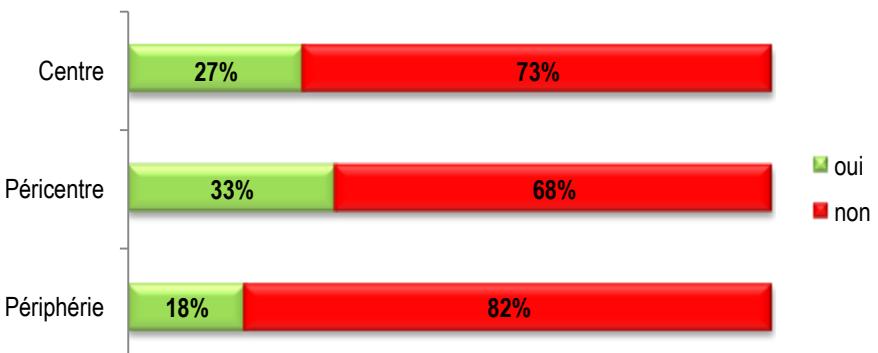
Source : enquête tramway 2008

L'impact du tramway sur la clientèle de passage des commerçants



Source : enquête tramway 2008

Depuis la mise en service du tramway, le profil de la clientèle des commerçants s'est-il modifié?



Source : enquête tramway 2008

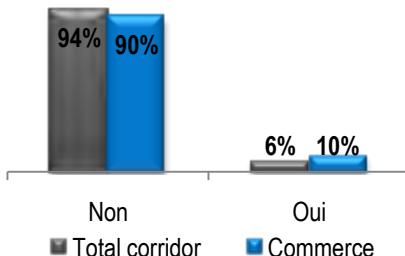
5.2 Les chefs d'entreprise ont peu modifié leur offre ou leurs locaux avec l'arrivée du tramway

→ **En effet, seul 10% d'entre eux ont modifié leur offre de produits** avec dans la majorité des cas une diversification de l'offre.

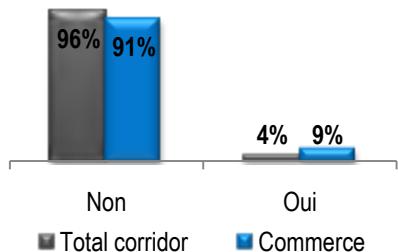
→ **9% ont modifié la gamme de leurs produits.** Parmi eux, 53% se sont orientés vers du plus haut de gamme et 47% vers du plus bas de gamme.

→ **Enfin, 5% ont engagé une adaptation de leurs locaux** avec pour 55% d'entre eux une rénovation et un embellissement des locaux.

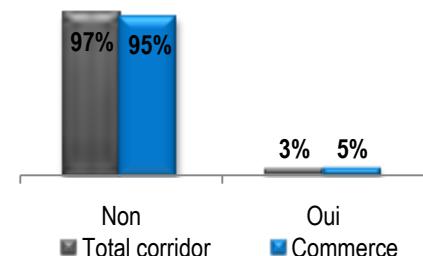
Avez - vous modifié votre offre de produits depuis la mise en service du tramway ?



Avez - vous modifié votre gamme de produits depuis la mise en service du tramway ?



Source : enquête tramway 2008
Avez - vous engagé une adaptation de vos locaux avec l'arrivée du tramway ?



Source : enquête tramway 2008

Source : enquête tramway 2008

6/ ENQUETE - UN IMPACT INDENIABLE SUR LES DEPLACEMENTS DES CLIENTS

6.1 / Un impact ressenti par 68% des commerçants

Un sentiment plus prononcé dans le centre-ville de Bordeaux (78%) que sur les autres secteurs.

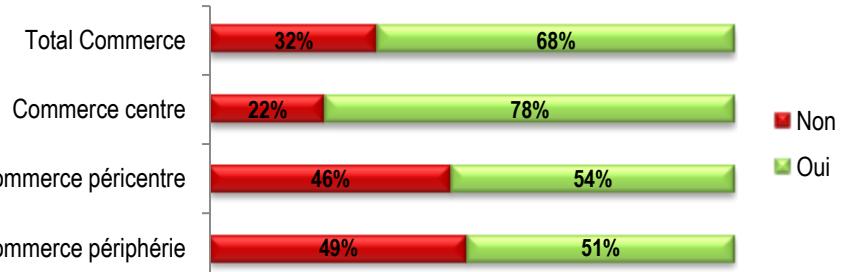
6.2 / Une chute de l'utilisation de la voiture, au profit du tramway et dans une moindre mesure de la marche à pied et des deux roues

→ 66% des commerçants jugent que le tramway a un impact favorable sur l'accessibilité de leur établissement pour la clientèle et les employés

- 64% estiment que la part de clients utilisant le tram est en augmentation. Cette proportion augmente à mesure que l'on approche du centre-ville pour atteindre 72% contre 41% pour la périphérie.

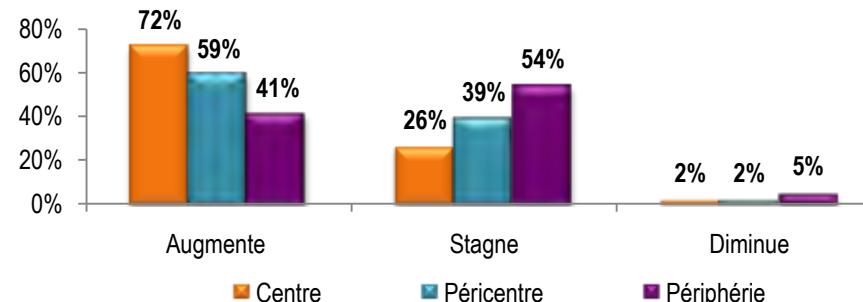
- 28% dans le corridor riverain et 13% dans le non riverain jugent au contraire, l'accessibilité plus difficile depuis le tramway.

Le tramway a - t - il eu un impact sur les pratiques de déplacement de votre clientèle pour se rendre à votre établissement ?



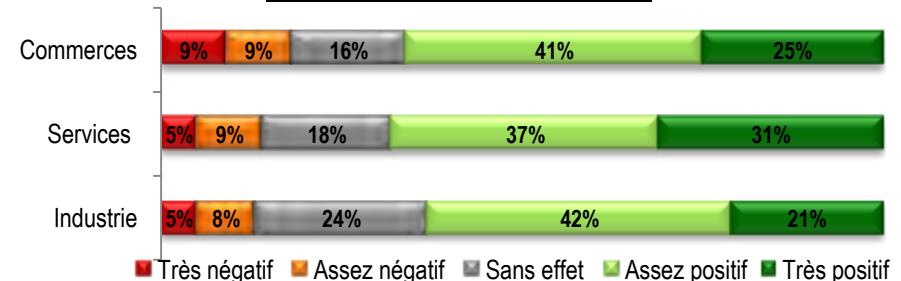
Source : enquête tramway 2008

La part de la clientèle des commerces qui se déplace en tramway a - t - elle... ?



Source : enquête tramway 2008

Le tramway a eu un impact très positif, assez positif neutre, assez négatif ou très négatif sur l'accessibilité de l'établissements pour les ...



Source : enquête tramway 2008

→ **45% des chefs d'entreprise jugent que les clients utilisent moins la voiture pour se rendre à leur établissement.**

Cette diminution est plus observée chez les clients des commerces du corridor riverain (52%) et du centre ville (55%).

A l'inverse, les habitudes de déplacements en voiture des clients des établissements de la zone périphérique n'évoluent pas et stagnent pour 66% des commerçants interrogés (Cf. Annexe 9).

→ **Dans ce contexte, le tramway concurrence largement la voiture.**

La part de clients utilisant le tramway devient très proche de celle utilisant la voiture. Les commerçants ne sont plus que 27% à penser que c'est le mode de transport utilisé par plus de la moitié de la clientèle, alors qu'ils étaient 60% à le penser l'année dernière.

De ce fait, le tramway devient un mode de transport privilégié par la clientèle. (44% des chefs d'entreprise estiment que plus de 30% de leurs clients viennent en tramway).

→ **Les 2 roues et la marche à pied sont des modes de transport encore minoritaires pour les clients des commerces interrogés.**

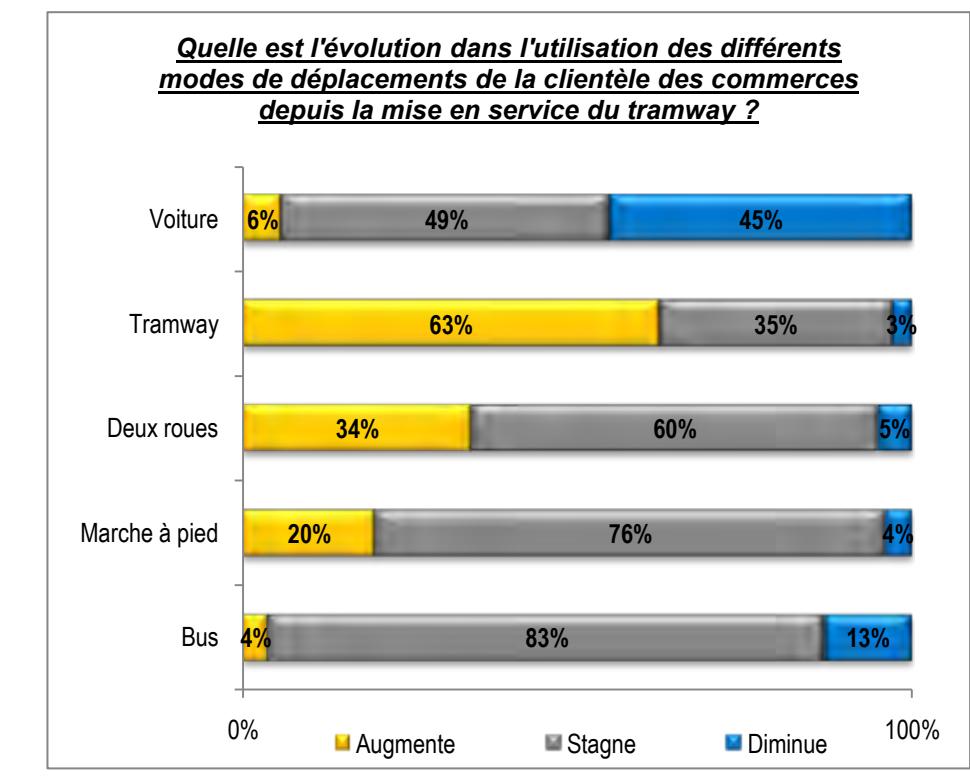
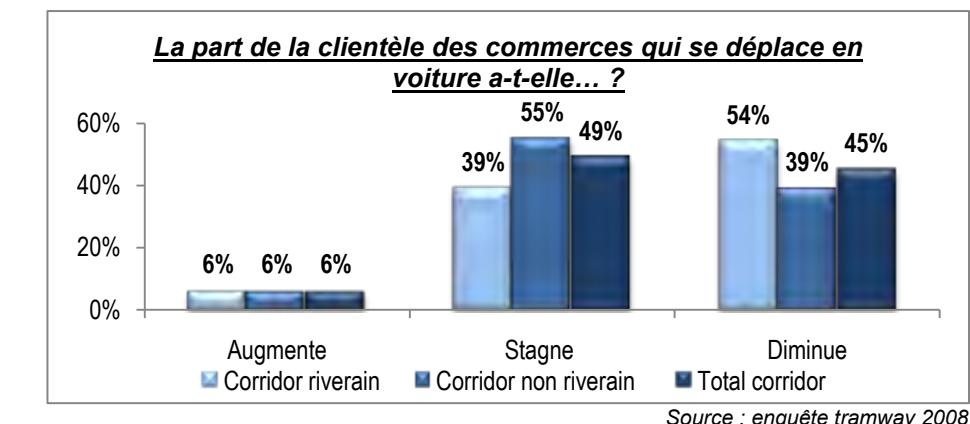
Mais leur tendance évolution serait plutôt à la hausse (faible augmentation).

Les commerçants ont en effet constaté une plus importante utilisation des deux roues (34% en augmentation vs 5% en diminution) et de la marche à pied (20% en augmentation vs 4% en diminution) par leurs clients.

→ **Enfin, les bus restent très peu utilisés.**

Ils sont 79% à penser que moins de 10% de leurs clients utilisent ce mode de transport pour venir chez eux.

De plus, ils sont plus nombreux à juger le recours au bus en diminution (13%) qu'en augmentation (4%). Pour la grande majorité d'entre eux (83%), l'utilisation du bus stagne.



SYNTHESE - Progression des activités commerciales : des commerces attirés par le centre ville et par le corridor non riverain

✓ *Le tramway renforce les commerces du centre ville de Bordeaux au détriment des pôles commerciaux secondaires de l'agglomération.*

- Les commerces sont plus dynamiques dans le centre ville de Bordeaux que dans la CUB (+15% contre +9.6%)
- La périphérie est touchée par une diminution de – 3.4 % du nombre de commerces.

✓ *Le corridor non riverain est plus attractif que la CUB pour les commerces (un gain de +16.3% contre +9.6% entre 1999 et 2008)*

✓ *Le corridor riverain souffre des phases de chantier du tramway...*

- Il perd des commerces pendant les travaux (-7% entre 1999 et 2002)

✓ *... et reste moins attractif depuis la mise en service du tramway*

- Malgré un retour des commerces, il n'a toujours pas retrouvé son effectif de 1999 (453 établissements en 2008, contre 459 en 1999).

✓ *Les commerçants sont majoritairement satisfaits du tramway (41%), plus encore lorsqu'ils sont installés dans le centre ville (45%)*

✓ *Un quart d'entre eux constate que le tramway a modifié le profil de leur clientèle.*

✓ *68% remarquent que le tramway modifie les habitudes de déplacement de leurs clients*

- Les clients utilisent moins la voiture (45%)
- La part de clients utilisant le tram est en augmentation (64%)

✓ *40% des chefs d'entreprises sondés, notent enfin une modification de l'offre commerciale de leur rue ou quartier*

- 57% dans le sens d'une désertion ou la fermeture de commerces indépendants
- 28% dans le sens de l'implantation de franchises ou grandes enseignes
- Une minorité de commerçants ont modifié leur offre commerciale (10%) ou leurs locaux (5%).

✓ *La modification de l'offre commerciale, constatée par 40% des commerçants, semble essentiellement due à une restructuration du tissu existant avec l'arrivée de nouveaux établissements ou de nouvelles enseignes.*

B/ DES SERVICES MOINS IMPACTES PAR L'IMPLANTATION DU TRAMWAY

1/UNE PREDOMINANCE DES SERVICES DANS LE CORRIDOR DU TRAMWAY

1.1 / Le secteur des services est le plus dynamique du corridor

→ **Les services connaissent une progression de +28.6 % depuis 1999 (+743 établissements).**

Deux phases peuvent être distinguées :

- Une croissance qui reste modérée jusqu'en 2004
- Une accélération à partir de la mise en service du tramway.

L'évolution reste cependant en deçà de la moyenne CUB (40.5%).

→ **Le corridor riverain est moins dynamique que le corridor non riverain.**

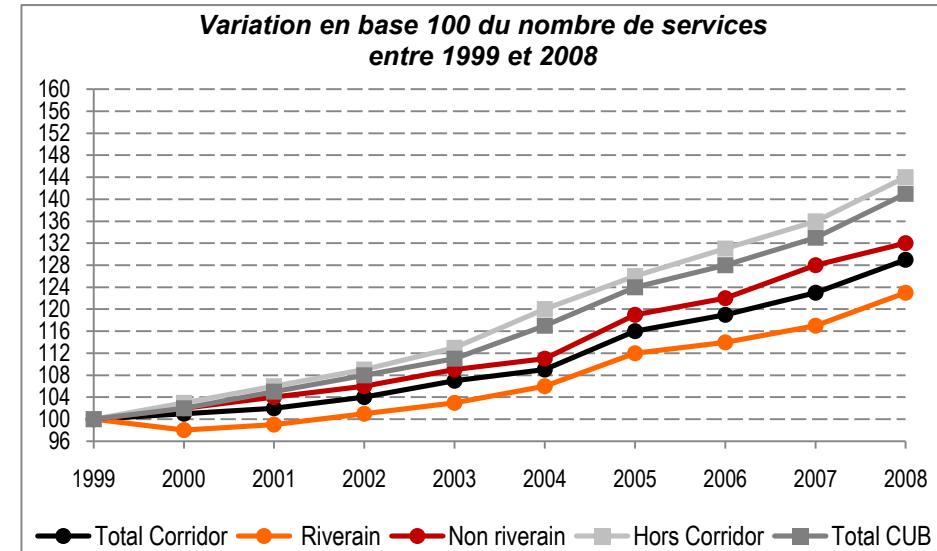
Celui-ci perd des établissements sur une courte période entre 1999 et 2001. Son taux de croissance est par la suite moins dynamique que le corridor non riverain mais l'écart reste néanmoins modéré (+21.1% contre +25.6% entre 2002 et 2008).

→ **Cinq des six activités qui ont enregistré la plus forte progression du nombre d'établissements dans le corridor du tramway sont des services** (Cf graphique p30).

Il s'agit :

- des services aux entreprises (+207 unités),
- des restaurants (+138 unités),
- des services divers (+121 unités),
- des activités immobilières (+92 unités),
- des professions libérales (79 unités).

Il est cependant difficile de dégager une corrélation directe entre ces évolutions et le tramway. En effet, on retrouve des taux de croissance similaires ou supérieurs sur l'ensemble de la CUB. Il en va de même pour les services accusant un fort recul.



Source : CCIB 2008

Nombre d'établissements de services dans le corridor du tramway entre 1999 et 2008

	1999	2002	2004	2008
Total Corridor	2600	2700	2835	3343
Riverain	1039	1053	1102	1275
Non riverain	1561	1647	1733	2068
Hors Corridor	7992	8705	9560	11542
Total Cub	10592	11405	12395	14885

Source : CCIB 2008

Evolution du nombre d'établissements de services dans corridor du tramway entre 1999 et 2008

	99-02	02-04	04-08	99-08
Total Corridor	3,8%	5,0%	17,9%	28,6%
Riverain	1,3%	4,7%	15,7%	22,7%
Non riverain	5,5%	5,2%	19,3%	32,5%
Hors Corridor	8,9%	9,8%	20,7%	44,4%
Total Cub	7,7%	8,7%	20,1%	40,5%

Source : CCIB 2008

Le secteur des services balayant un grand nombre d'activités, il nous a semblé nécessaire de faire une distinction entre **les services de la sphère productive** dont l'activité est tournée vers les entreprises et ceux de la **sphère résidentielle** orientés vers les personnes.

1.2 / Les services productifs ne semblent pas rechercher la proximité du tramway

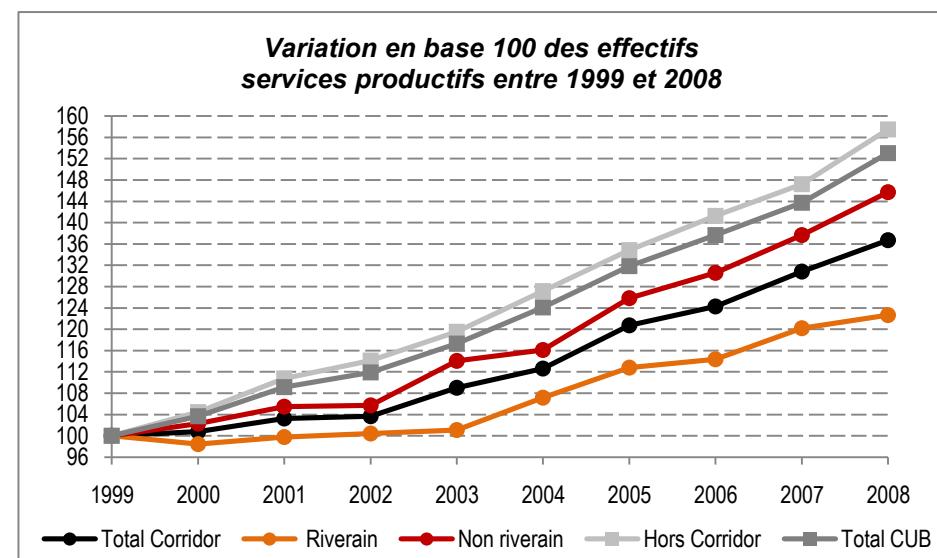
Les services productifs regroupent :

- les services aux entreprises,
- les professions libérales,
- les services à caractère industriel,
- les services commerciaux liés aux loisirs,

→ **Les services productifs enregistrent une croissance plus forte que l'ensemble des services** (+36.7%), mais elle reste néanmoins inférieure à celle de la CUB (+53%) et l'écart tend à se creuser même après la mise en service du tramway (+21.4% contre +23.3% pour la Cub entre 2004 et 2008).

→ **La différence entre l'évolution du corridor riverain et du corridor non riverain est par ailleurs plus marquée pour les services productifs que pour l'ensemble des services.** Elle va par ailleurs en s'accentuant à partir de 2003 (+17.9% entre 1999 et 2008 pour les services contre +21.4% pour les services productifs).

Le tramway ne constitue donc pas un facteur d'attractivité majeur pour les établissements des services de la sphère productive. Leur activité est liée aux entreprises situées sur le territoire où à l'extérieur de celui-ci. Leur implantation se fera donc plus en lien avec les lieux de développement de celles-ci, en particulier au sein des zones d'activité, ou sur les principaux nœuds de communication.



Source : CCIB 2008

Effectif des services productifs dans le corridor du tramway entre 1999 et 2008

	1999	2002	2004	2007	2008
Total Corridor	1142	1184	1286	1494	1561
Riverain	446	448	478	536	547
Non riverain	696	736	808	958	1014
Hors Corridor	4197	4791	5338	6179	6610
Total Cub	5339	5975	6624	7673	8171

Source : CCIB 2008

Evolution du nombre de services productifs dans le corridor du tramway entre 1999 et 2008

	99-02	02-04	04-07	07-08	99-08
Total Corridor	3,7%	8,6%	16,2%	4,5%	36,7%
Riverain	0,4%	6,7%	12,1%	2,1%	22,6%
Non riverain	5,7%	9,8%	18,6%	5,8%	45,7%
Hors Corridor	14,2%	11,4%	15,8%	7,0%	57,5%
Total Cub	11,9%	10,9%	15,8%	6,5%	53,0%

Source : CCIB 2008

1.3 / Les services à caractère commercial sont dopés par le tramway

Les services à caractère commercial regroupent les bars, cafés – tabac, les restaurants, les hôtels et autres hébergements, les services de réparation d'articles personnels et les services personnels (blanchisserie, coiffure, soins de beauté...).

→ **Les services à caractère commercial semblent rechercher la proximité du tramway.** En effet, dès 2002, cette catégorie de services devient plus dynamique dans le corridor riverain que dans la moyenne CUB. L'axe du tramway conserve ensuite son avance avec deux périodes d'accélération : la première l'année suivant la mise en services de la phase 1 (2004-2005), la seconde encore plus nette en 2007. (Cf. Annexe 10)

Les services à caractère commercial dont l'activité ne nécessite pas de transport de marchandises cherchent donc à profiter de la meilleure accessibilité et de l'effet vitrine qu'offre le tramway. Ils bénéficient également de la valorisation urbaine liée à la mise en place de ce mode de transport, et en particulier pour les bars et restaurants de la création d'espaces publics autour du tracé et qui offre la possibilité d'implanter des terrasses.

1.4/ L'immobilier, les assurances et la finance sont en forte croissance mais sans lien avec le tramway

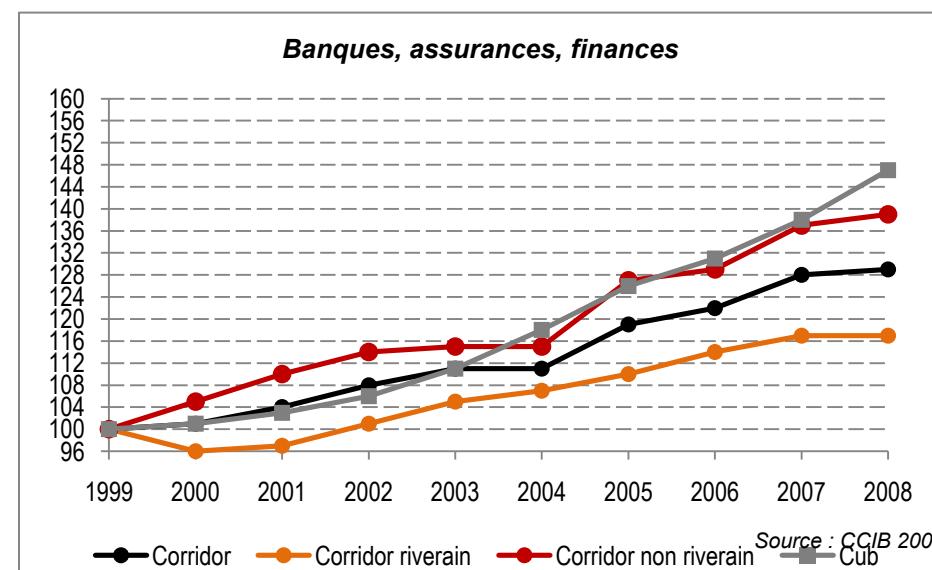
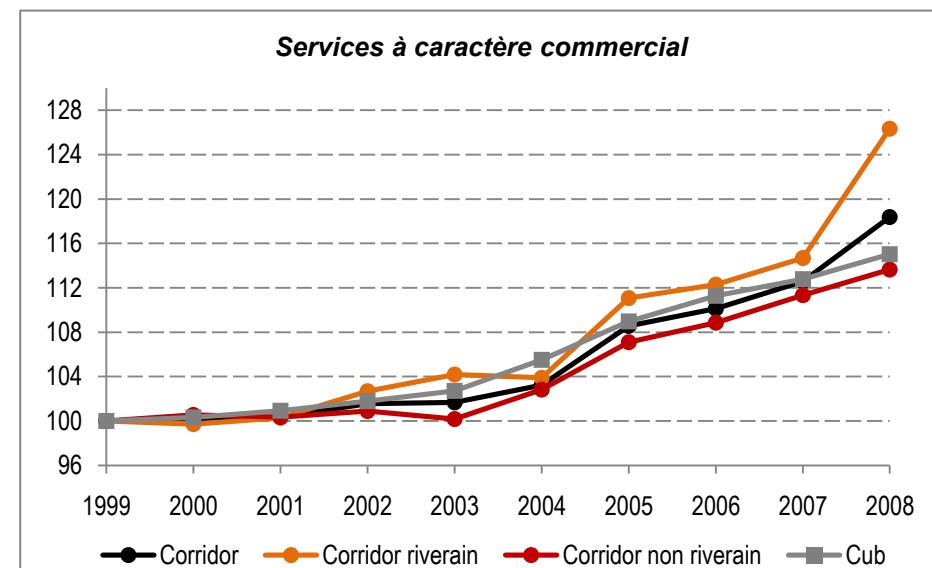
→ **Les services liés à l'immobilier, aux assurances et à la finance enregistrent une croissance forte entre 1999 et 2008 dans le corridor tramway (+28.2%).**

Celle-ci ne semble cependant pas corrélée à la présence du tramway, puisque ces activités progressent à un rythme encore plus soutenu dans la CUB (+47% pour la même période).

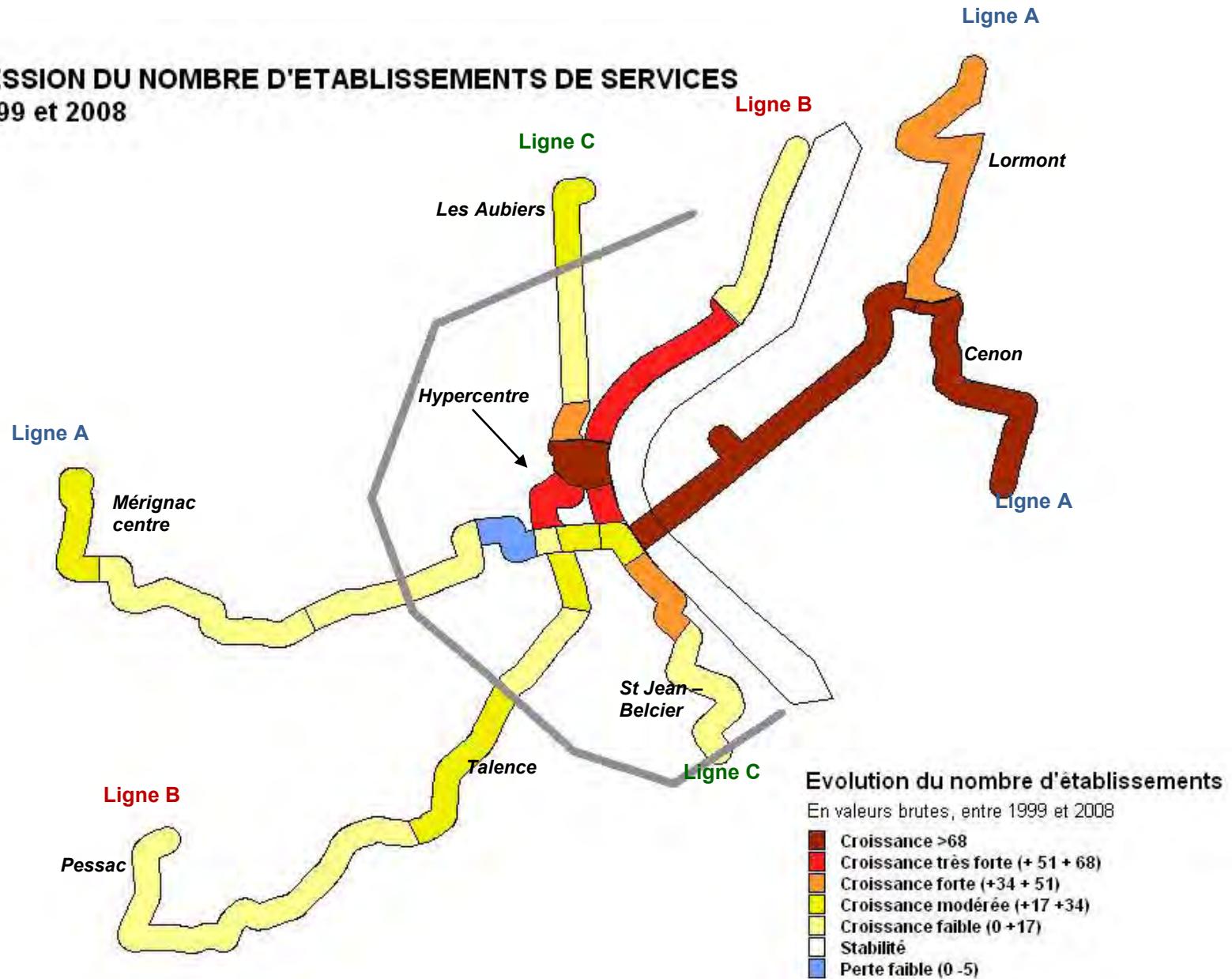
→ **La présence du tramway aurait plutôt tendance à freiner l'implantation de ces activités dans le corridor.**

En effet, si le corridor connaît une croissance similaire à celle de la CUB jusqu'en 2003 (+10.5% vs +10.7%), dès 2004 les taux de croissance dans la CUB dépassent largement ceux observés dans le corridor du tramway (+24.7% vs +15.9%).

Par ailleurs, le corridor riverain de situe encore en deçà avec une croissance de 9% depuis 1999. (Cf. Annexe 10)



PROGRESSION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS DE SERVICES
Entre 1999 et 2008



2 / LA CROISSANCE DES SERVICES GAGNE L'ENSEMBLE DES ZONES GEOGRAPHIQUES

→ **La dynamique des services est un phénomène qui touche l'ensemble du corridor**, sans distinction dans la localisation des établissements.

La progression des services semble corrélée à l'évolution du nombre de commerces. En effet :

- Le centre-ville de Bordeaux qui se caractérise par une croissance soutenue des commerces enregistre la croissance la plus modérée du nombre de services +19.3% entre 1999 et 2008. (Cf. Annexe 11)
- Le péricentre qui accuse une perte d'établissements commerciaux, enregistre la plus forte progression de services, avec un taux de 29.7%.
- La périphérie enfin qui connaît une évolution contrastée enregistre une croissance de 21.3%.

→ **Il existe cependant de fortes différences au sein de ces zones**

Deux zones de fortes croissances peuvent en réalité être observées :

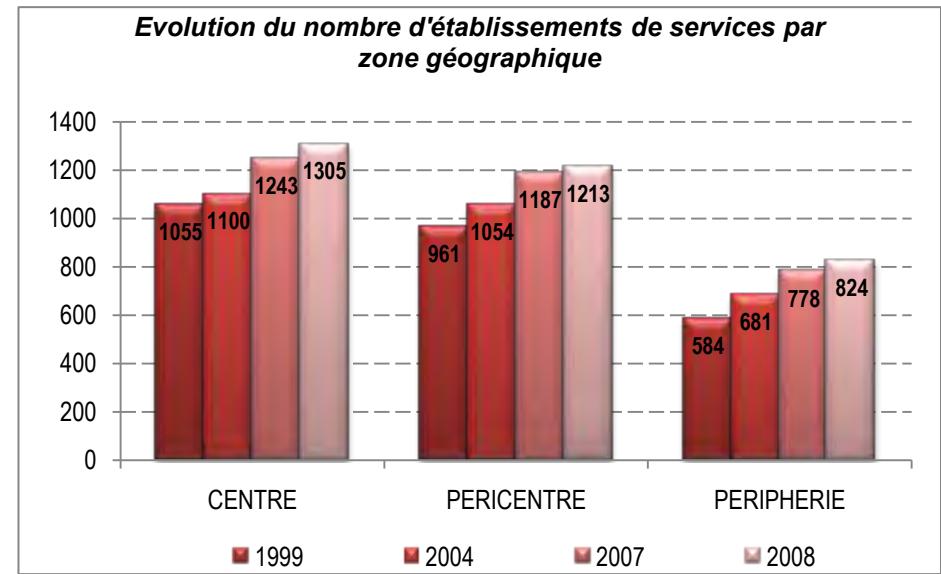
- **La rive droite** connaît une croissance de +49% entre 1999 et 2008. Les professions libérales (+152%), l'assurance (+143%), les activités immobilières (+92%), les services aux entreprises (+63%) et les restaurants (+62%) enregistrent les meilleures progressions.

Au contraire, des services plus tournés vers la sphère résidentielle accusent une baisse : les bars, cafés tabac (-40%), les hôtels (-12%) et les services de réparation d'articles personnels (-13%).

L'avenue Thiers, qui subit une baisse importante de ses effectifs commerciaux, accueille massivement des assurances (+183% soit +11 unités), activités immobilières (+100% soit +14 unités) et professions libérales (+100% soit +8 unités).

- **Les quais** qui se sont transformés en zone de loisirs et de détente prisé des habitants de l'agglomération et qui ont vu se développer un grand nombre d'établissements de restauration.

Les autres tronçons restent sur des taux de progression plus limités.



3 / ENQUETE - LES SERVICES : UNE ACTIVITE MOINS IMPACTEE PAR LE TRAMWAY

→ **65% des responsables des activités de services jugent que le tramway a été sans effet sur l'évolution de leur activité.** 25% positif et 10% négatif.

Il existe cependant une différence importante en fonction du type de service concerné.

En effet, **les services de la sphère résidentielle sont plus impactés par la présence du tramway** et ont des taux de réponses qui se rapprochent plus de ceux du commerce.

Les services de la sphère productive estiment en revanche à 74% que le tramway est sans effet sur leur activité soit un niveau avoisinant celui du secteur de l'industrie (80%).

L'écart d'appréciation des effets du tramway entre les deux formes de services corrobore les différences de stratégie d'implantation constatées auparavant.

→ **Les services du centre ville affichent le plus fort taux de satisfaction avec un ressenti favorable de 33%.**

Cette valeur est encore plus nette pour les services liés à l'économie résidentielle avec un taux de 35%, même si ce résultat n'atteint pas le taux de satisfaction des commerçants du centre ville (45%).

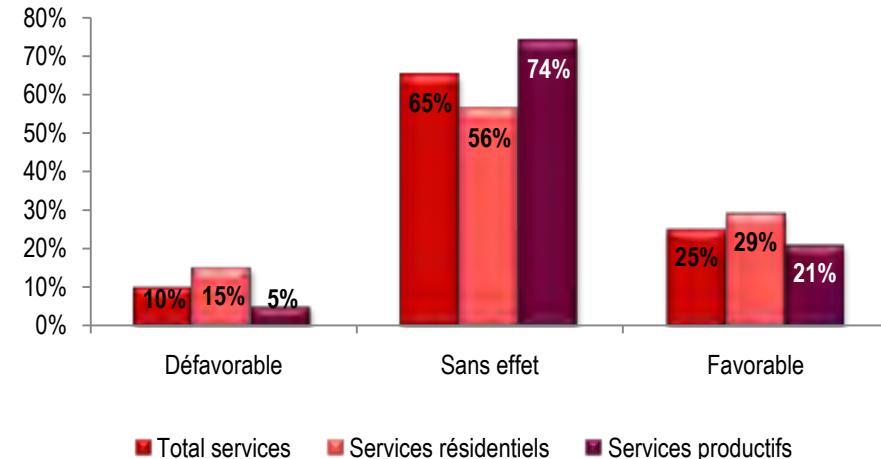
Les services du péricentre et de la périphérie perçoivent en revanche beaucoup moins l'effet du tramway.

Respectivement 68% et 71% des chefs d'entreprises interrogés affirment que le tramway n'a pas d'effet sur leur activité et clientèle.

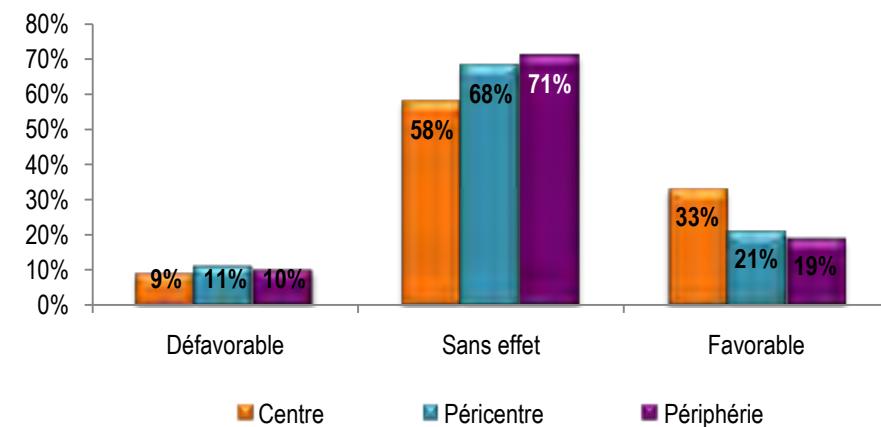
C'est encore plus net pour les services productifs de périphérie pour lesquels les réponses « sans effet » atteignent 83%.

Les services de l'économie résidentielle en périphérie affichent un taux d'insatisfaction plus important avec 20%, qui dépasse celui des commerçants de la même zone (13%).

Depuis la mise en service du tramway, les services ressentent une évolution de leur activité et clientèle...



Depuis la mise en service du tramway, les services du centre, du péricentre ou de la périphérie ressentent une évolution de leur activité et clientèle...



→ **Les responsables qui jugent que le tramway a un impact favorable sur la clientèle citent en premier motif la meilleure accessibilité à leur établissement.** Ce constat concerne aussi bien les services (72%) que les commerces (71%). Ce motif reste moins évoqué dans le corridor riverain (66%).

L'augmentation de la fréquentation des établissements vient en deuxième position comme chez les commerçants. Mais ce motif est plus ressenti par les services (33% de réponses contre 26%).

La valorisation de la localisation associée à la fréquentation du quartier se classe en 3^{ème} position avec 21% de réponses, tandis que cette raison vient en 4^{ème} position chez les commerçants.

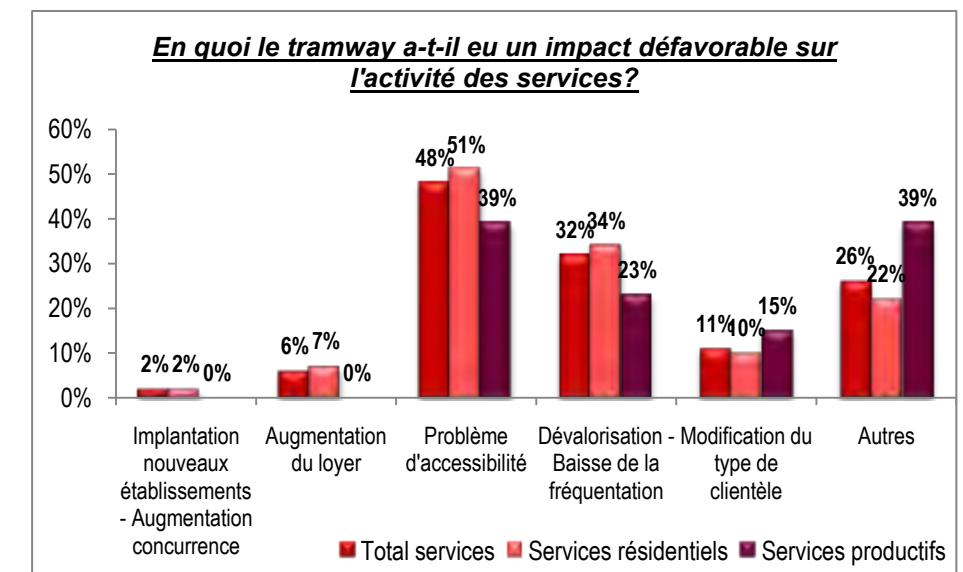
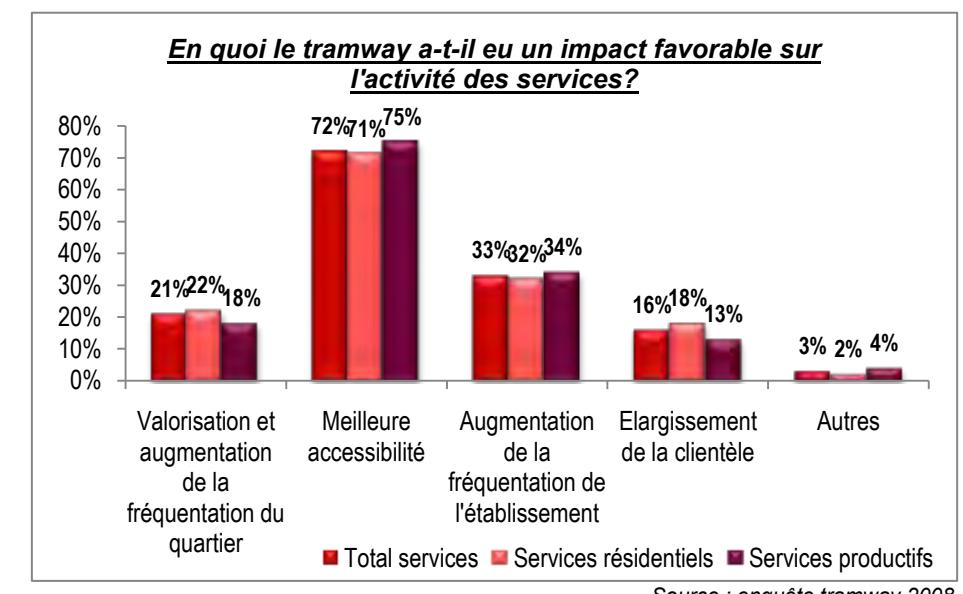
L'élargissement de la clientèle est le dernier motif évoqué. Avec 16% de réponses il est évoqué deux fois moins souvent que chez les commerçants.

→ **Les services et tout particulièrement les services productifs ressentent moins les problèmes d'accessibilité que la moyenne** (51% et 39%) mais ce motif reste tout de même le premier invoqué pour expliquer l'impact défavorable du tramway.

La dévalorisation et la baisse de la fréquentation de l'établissement et la modification du type de clientèle se classent, comme chez les commerçants, en 3^{ème} et 4^{ème} position pour expliquer l'impact défavorable du tramway.

Toutefois, les problèmes de baisse de fréquentation sont plus évoqués par les services (32% contre 22% pour les commerces). Ils le sont encore plus fortement par les services résidentiels pour lesquels ce motif arrive en deuxième position (34%). En outre, ce sont les services productifs qui observent le plus une modification de leur type de clientèle (15% contre 10% pour les services résidentiels).

Les services productifs n'évoquent ni l'augmentation de la concurrence, ni celle des loyers comme motif d'impact défavorable. Par ailleurs, l'augmentation de la concurrence est moins évoquée par les services résidentiels que par les commerces (2% contre 5%). La hausse des loyers reste également peu évoquée même si à l'inverse elle est plus souvent citée par les services résidentiels que par les commerces (6% contre 2%).



SYNTHESE - Progression des services : des services moins impactés par le tramway

✓ **Les services à caractère commercial (banques, assurances, agences immobilières, restaurants...) sont dopés par l'accessibilité, l'effet vitrine et la valorisation urbaine offerte par le tramway**

- Dès 2002, ils sont plus dynamiques que dans la CUB (+17% contre +13%)
- Le corridor riverain est particulièrement recherché (+23%)

✓ **Les services productifs et l'immobilier, les assurances et la finance connaissent des croissances fortes mais sans lien avec le tramway**

- La croissance des **services productifs** est la plus forte des services (36.7%) mais reste en retrait par rapport à la CUB (+53%)
- L'**immobilier, les assurances et la finance** gagnent 28.2% établissement, quand la CUB progresse de +47%.

✓ **La croissance des services gagne l'ensemble des zones géographiques avec de fortes différences au sein du réseau**

- **La rive droite et les quais** sont les deux zones de plus fortes croissances (+49% et 27.7 % entre 1999 et 2008)

✓ **65% des responsables des activités de services jugent que le tramway a été sans effet sur l'évolution de leur activité et de leur clientèle**

• **les services de la sphère résidentielle (banques, assurances, agences immobilières, restaurants...)** sont plus impactés par la présence du tramway (seulement 56% de neutres) et ont des taux de réponses qui se rapprochent plus de ceux du commerce.

• **Les services de la sphère productive** sont 74% à juger l'impact du tramway neutre, soit un niveau avoisinant celui du secteur de l'industrie.

• **Les services du centre ville** affichent le plus fort taux de satisfaction 33%.

• **Les services du périphérique et de la périphérie** perçoivent beaucoup moins l'effet du tramway.

C / DES ACTIVITES INDUSTRIELLES EVITANT LE CORRIDOR RIVERAIN DU TRAMWAY

1/ UNE CROISSANCE GENERALE DES ACTIVITES INDUSTRIELLES PROCHE DE CELLE DE LA CUB

→ Le secteur de l'industrie qui comprend le BTP et l'artisanat de production (fabrication d'articles liés à l'équipement de la maison et à la production) regroupe 14.6 % des établissements. C'est le secteur d'activité le moins représenté ans le corridor tramway.

Le nombre d'établissements industriels a enregistré à l'image des autres secteurs d'activité une croissance plus faible dans le corridor que dans la CUB : 21.8% contre 27%.

L'écart se crée à partir de 2001, durant la phase de travaux. A partir de 2002, on observe un retour de la croissance sur le même rythme que la CUB. Elle ne permet cependant pas de combler le retard pris à cette période.

L'évolution du nombre d'établissements industriels est par ailleurs marquée par de fortes différences en fonction du positionnement par rapport à l'axe du tramway.

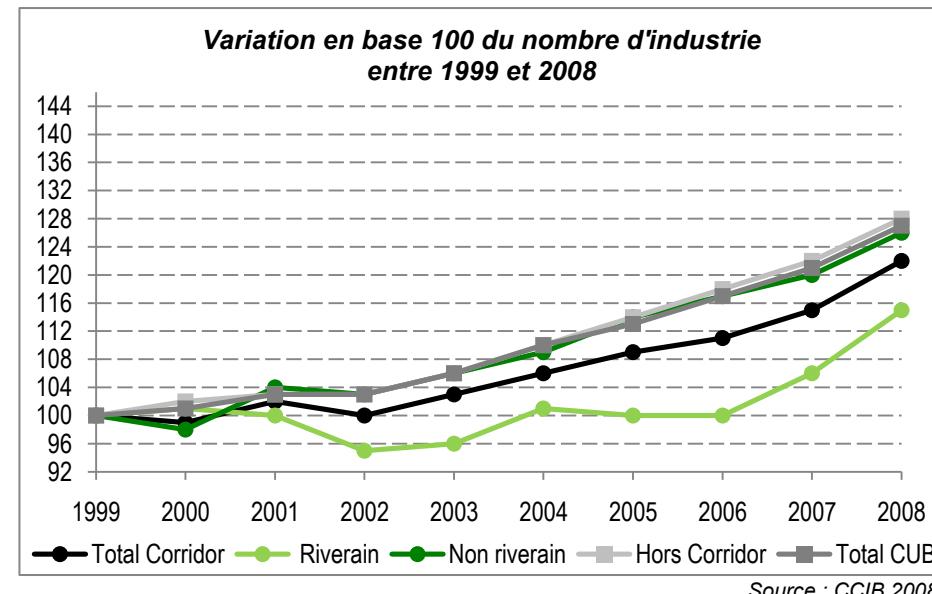
En effet, le corridor non riverain se situe dans les mêmes tendances que la moyenne CUB. Il est donc très peu impacté par le passage du tramway. Le corridor riverain en revanche voit fluctuer ses effectifs de façon importante en fonction des phases de travaux.

Jusqu'en 2003, les établissements industriels sont en baisse (-6.7%) tandis que la CUB connaît une hausse des établissements (+1.7%).

- Le corridor riverain redevient ensuite attractif jusqu'en 2004 (+6.7% contre +6.2% pour le corridor non riverain). Le nombre d'établissements atteint alors les valeurs connues en 1999 (221 unités).

- La phase 2 du chantier entraîne ensuite deux années de stagnation du nombre d'entreprises.

- Dès 2007, le nombre d'établissements repart à la hausse et connaît même un rattrapage du corridor riverain (+14% contre +7.6% pour le corridor non riverain).



Nombre d'établissements industriels dans le corridor tramway entre 1999 et 2008

	1999	2002	2004	2008
Total Corridor	647	646	687	788
Riverain	220	208	222	252
Non riverain	427	438	465	536
Hors Corridor	3933	4070	4340	5028
Total Cub	4580	4716	5027	5816

Source : CCIB 2008

Evolution du nombre d'établissements industriels dans le corridor entre 1999 2004 et 2008

	99-02	02-04	04-08	99-08
Total Corridor	-0,2%	6,3%	14,7%	21,8%
Riverain	-5,5%	6,7%	13,5%	14,5%
Non riverain	2,6%	6,2%	15,3%	25,5%
Hors Corridor	3,5%	6,6%	15,9%	27,8%
Total Cub	3,0%	6,6%	15,7%	27,0%

Source : CCIB 2008

2/ DES EVOLUTIONS CONTRASTÉES EN FONCTION DES ACTIVITÉS

Chacune des activités qui composent le secteur de l'industrie a par ailleurs connu une évolution différente au cours des dernières années.

On note en effet :

- une forte baisse des activités de l'industrie et de l'artisanat de production (-11.9%).

- compensée par une explosion des activités du BTP (+129 unités, soit une hausse de 87.8%) et dans une moindre mesure du commerce de gros (15.2%).

La dynamique du BTP reste cependant au même niveau que pour la moyenne de la CUB (+87.8% contre +87.6% pour la Cub). Elle est par ailleurs essentiellement localisée sur les communes couvertes par le dispositif de la ZFU. Enfin, 91% des chefs d'entreprises de cette activité estiment que le tramway n'a aucune influence sur leur activité et clientèle. (Cf. Annexe 12)

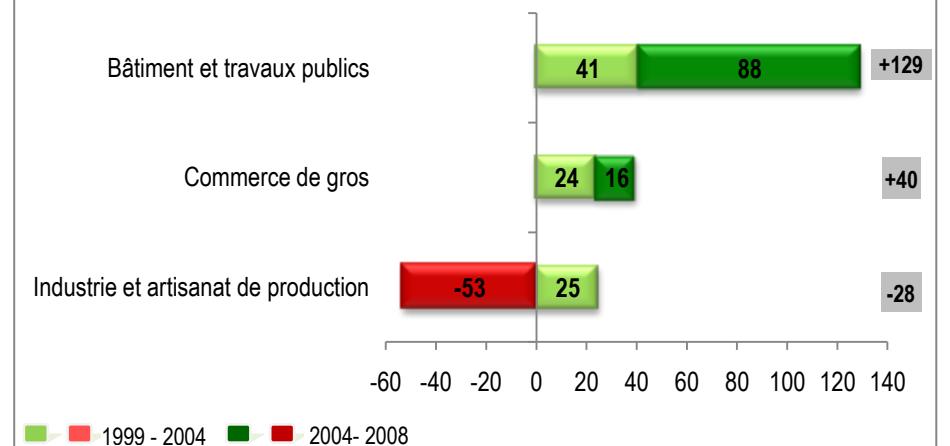
La forte croissance du BTP sur le corridor tramway ne semble donc pas liée à la présence de celui-ci.

En revanche, les contraintes liées au fonctionnement des activités de l'industrie et de l'artisanat de production (accessibilité, livraisons, espace d'entreposage...) jouent à l'évidence au détriment corridor,

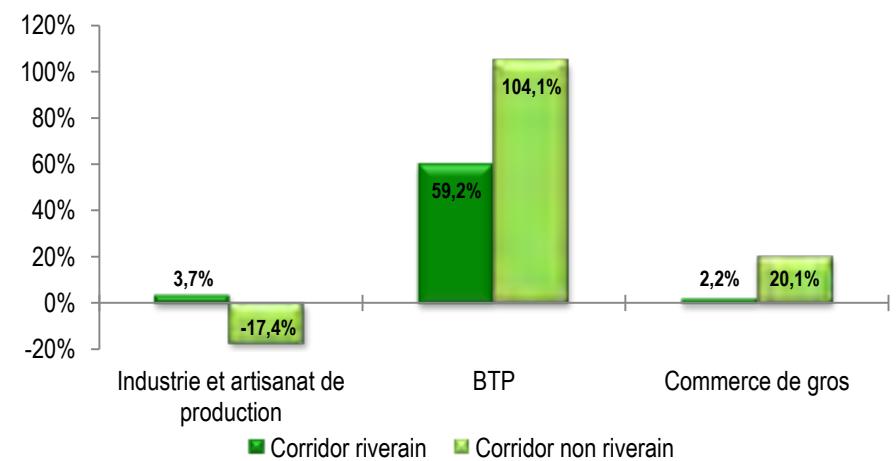
Ainsi, le corridor riverain perd 27 établissements (-17.4%), le corridor non riverain et la CUB enregistrant à l'inverse une croissance de 3.7%.

A ce sujet, parmi les 6% de chefs d'entreprises industrielles qui jugent l'impact du tramway défavorable (Cf. page 58), 75% d'entre eux citent en premier lieu les problèmes d'accessibilité comme explication. C'est ainsi l'industrie qui relève le plus ce motif d'insatisfaction, loin devant les commerces (55%) et les services (45%).

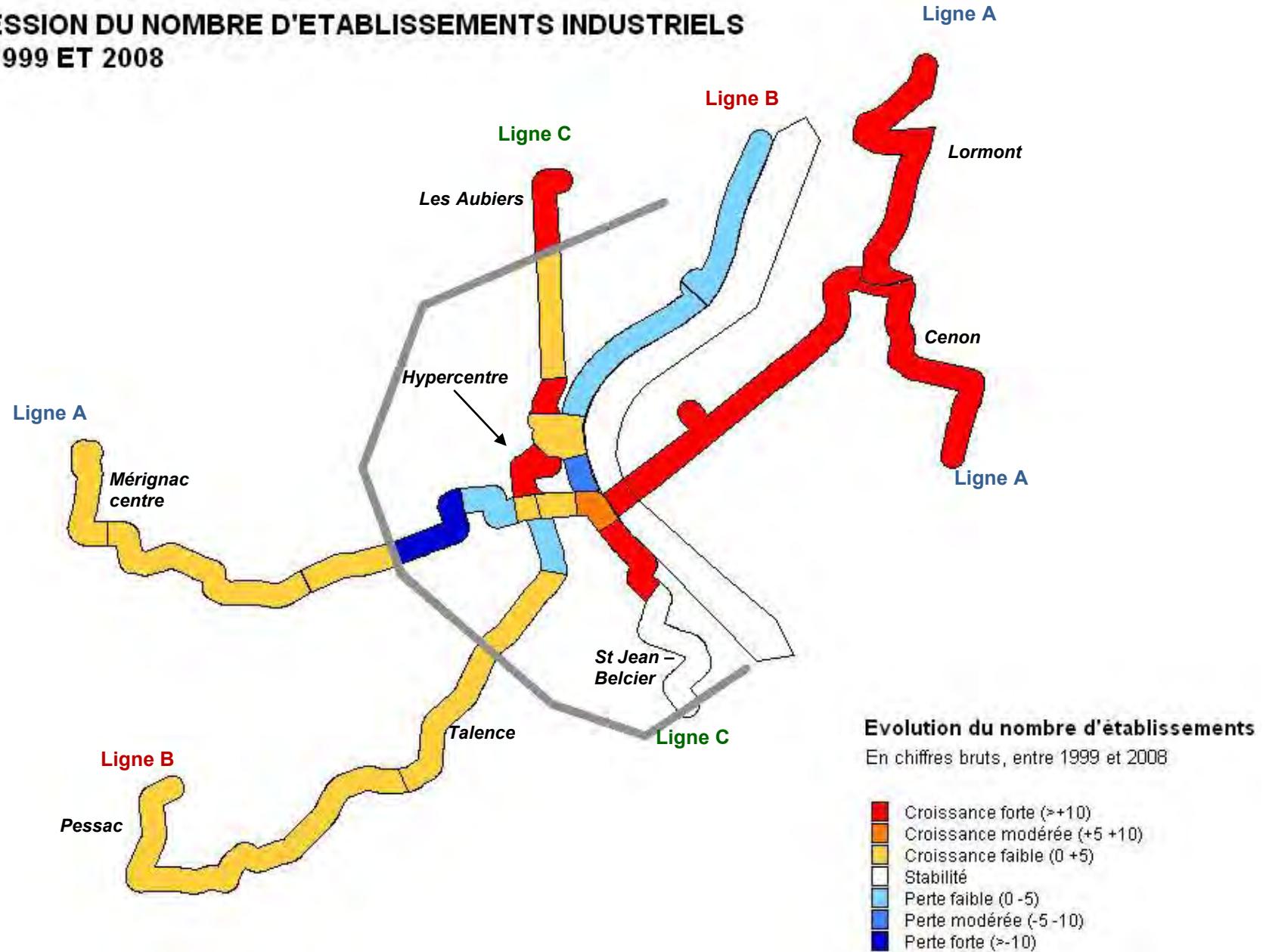
Evolution du nombre d'établissements industriels dans le corridor du tramway entre 1999, 2004 et 2008



Evolution des établissements industriels entre 1999 et 2008 selon leur localisation dans le corridor du tramway



PROGRESSION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS ENTRE 1999 ET 2008



3 / ENQUETE - DES INDUSTRIES PEU IMPACTEES PAR LE TRAMWAY

→ **L'impact du tramway sur l'activité et la clientèle de l'industrie est très limité.**

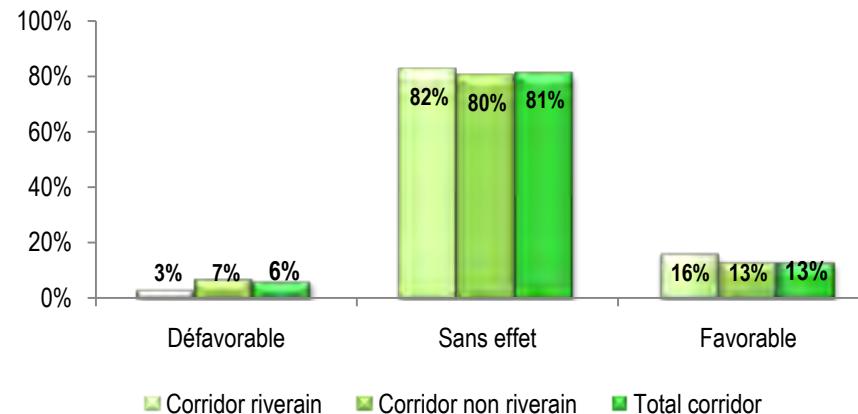
En effet 81% des industriels interrogés affirment ne pas ressentir l'effet du tramway et parallèlement le plus faible taux de défavorables (6%) et de favorables (13%)

→ **Les établissements industriels du centre-ville paraissent néanmoins plus sensibles aux impacts du tramway.**

Leurs taux de réponses se rapprochent de la moyenne du corridor. 27% d'entre eux jugent l'impact du tramway favorable, 12% l'estiment défavorable et 61% le trouve sans effet.

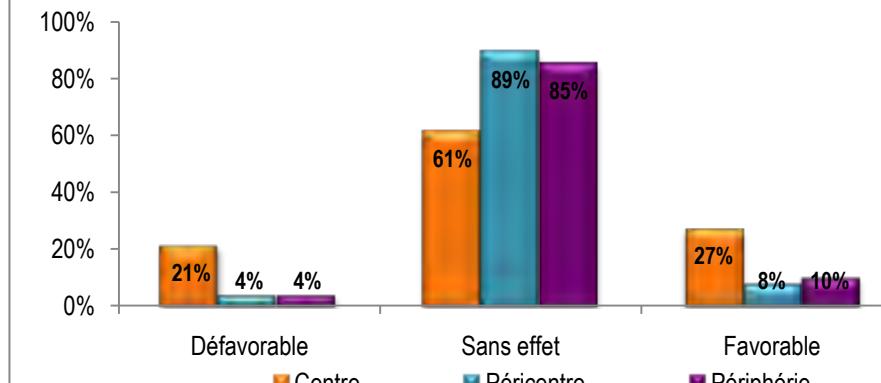
Le tissu industriel de cette zone est en effet marqué par une surreprésentation des activités artisanales à destination des particuliers ; fabrication de vêtements, d'articles de bijouterie, de maroquinerie, de tapisserie, d'arts de la table, ébénisterie, torréfacteurs, confiseurs,... Les activités artisanales liées à l'équipement de la maison et de la personne (21% contre 6 % ailleurs) ainsi que l'industrie et l'artisanat de production (39% contre 21%), ont une activité plus sensible aux effets du tramway (76%).

Depuis la mise en service du tramway, les industries ressentent une évolution de leur activité et clientèle...



Source : enquête tramway 2008

Depuis la mise en service du tramway, les industries du centre, du péricentre ou de la périphérie ressentent une évolution de leur activité et clientèle...



Source : enquête tramway 2008

SYNTHESE - Progression des activités industrielles : *fuite de l'industrie et explosion du BTP*

✓ *Les activités industrielles (BTP, artisanat de production et commerce de gros) connaissent une croissance générale proche de celle de CUB mais inférieure (21.8% contre 27.2%)*

✓ *Leur évolution est marquée par de fortes différences en fonction du positionnement par rapport à l'axe du tramway*

- Le corridor riverain voit fluctuer ses effectifs de façon importante en fonction des phases de travaux.
- Le corridor non riverain est très peu impacté par le passage du tramway

✓ *Le solde positif global d'industries résulte de :*

- **une forte baisse des activités de l'industrie et de l'artisanat de production (-11.9%).**
- **une explosion des activités du BTP (+87.8%), et dans une moindre mesure du commerce de gros (15.2%), surtout liée à la ZFU et beaucoup moins liée au tramway.**

➔ *L'impact du tramway sur l'activité et la clientèle de l'industrie est très limité.*

- Seuls les établissements industriels du centre sont plus sensibles aux impacts du tramway (27% de sentiment favorable)