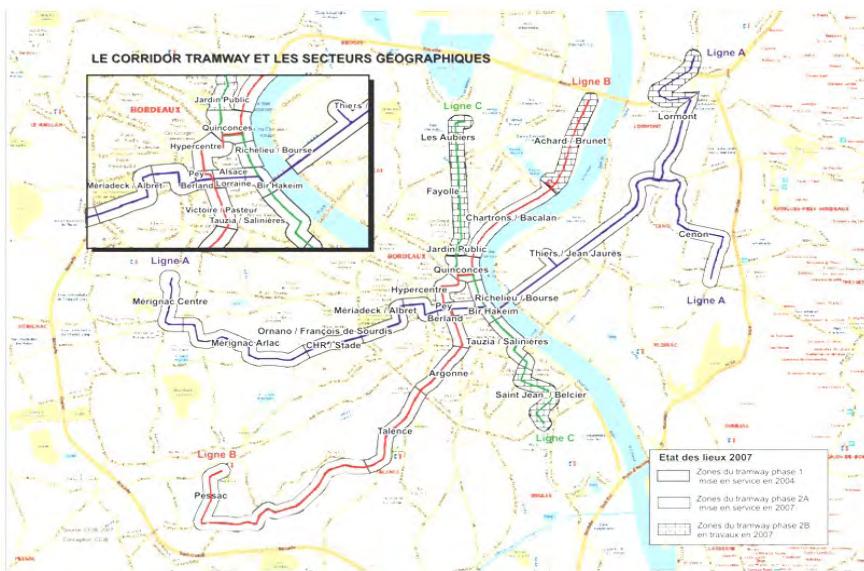


Observatoire des effets du TRAMWAY tramway sur l'activité économique

1999-2008

10 années d'observation ...



L'introduction d'un nouveau mode de transport comme le tramway n'est pas sans répercussions pour l'ensemble des commerçants, artisans, industriels et prestataires de services implantés sur son tracé ou à proximité. 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 pour assurer notamment un suivi permanent des entreprises concernées par le tramway.

CHIFFRES REPERES 2008

- 5.404** établissements se situent dans le corridor du tramway (soit de 21,1% des établissements de la CUB), 36,7% sont situés dans le corridor riverain et 63,3% dans le corridor non riverain du tramway.
- Une densité d'établissements variable selon la localisation**
- 61,9% des établissements du corridor proposent des services** aux entreprises (productifs) ou aux personnes (économie résidentielle), **23,6% sont des commerces**, et **14,6% des activités industrielles** (BTP, industrie ou artisanat de production).

EVOLUTION 1999/2008

- Un gain net de 994 établissements.**
- Progression** de 9,5% pour les activités commerciales, de 28,6% pour les services et de 21,8% pour les activités industrielles.
- Un « **turn over** » **important** (avec des taux de création mais aussi de cessation d'activité supérieurs à la moyenne CUB depuis 1999).
- Une tertiarisation des activités situées sur le corridor tramway**, mais moins rapide qu'en moyenne communautaire.
- Une dynamique récente du corridor riverain:**
- 1999/2002: + 86 établissements**: le corridor riverain perd des établissements à cause du chantier (-1,7%), la croissance profitant au corridor non-riverain (+ 4,3%).
- 2002/2005: + 457 établissements**: la croissance s'accélère grâce à la mise en service de la phase 1 (+7,8% pour le corridor riverain, +11,6% non riverain).
- 2005/2007 : + 219 établissements**: la progression du nombre d'établissement est ralentie par le chantier phase 2 (+3% pour le corridor riverain et +5,2% non riverain).
- 2007 /2008**: le corridor riverain rattrape son retard de (+5,6%) et progresse plus encore que la moyenne de la CUB (+5,2%), la progression du corridor non riverain s'essoufflant (+3,8%).

Méthodologie de l'Observatoire et résultats 2008

Les analyses de l'Observatoire sont menées à l'échelle du *corridor* du 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** : état des lieux quantitatif de 2008 et évolution économique depuis 1999.
- Les **Résultats de l'enquête** : issus d'un sondage mené auprès de 1.000 entreprises du corridor en décembre 2008.

La nomenclature des activités a été modifiée selon la typologie de l'INSEE pour une meilleure représentativité des tendances d'évolution des trois grands groupes d'activités (commerce, industrie et services) et de leur stratégie d'implantation.

Les services ont été dissociés en deux sous-groupes :

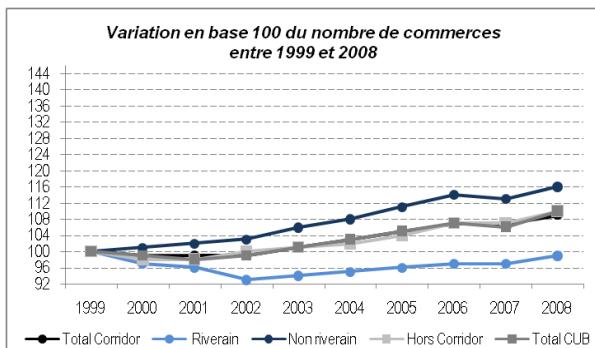
- Les **services productifs** dont l'activité est liée aux entreprises. Il s'agit des services aux entreprises, des professions libérales, des services à caractère industriel, des services commerciaux liés aux loisirs.
- Les **services de la sphère de l'économie résidentielle** ont une activité en lien 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.

Répartition des établissements en 2008

	Nbre ets	Part ets %
Corridor	5404	21,1%
Hors Corridor	20227	78,9%
Cub	25631	100%

	Nbre ets	Part ets %
Riverain	1983	36,7%
Non riverain	3421	63,3%
Total corridor	5404	100%

Une croissance des activités commerciales du corridor proche de celle de la CUB mais une évolution très contrastée entre un corridor non-riverain très attractif et un corridor riverain pénalisé par la phase des travaux.



En 2008, les activités commerciales regroupent 23,6% des établissements du corridor tramway.

Depuis 1999, elles ont enregistré une hausse de 9,5%, proche de celle de la CUB (+9,8%).

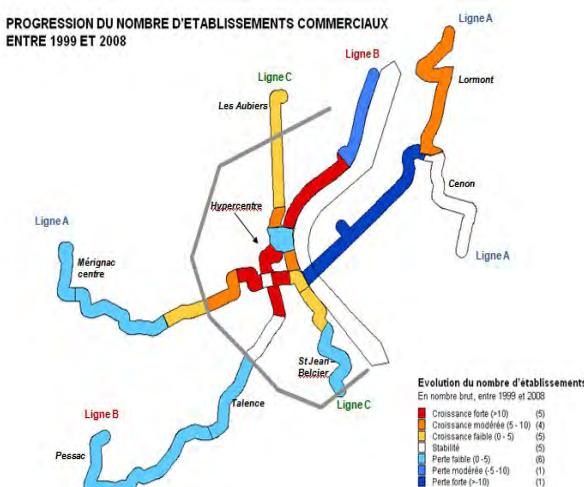
Cependant ce chiffre résulte de deux réalités différentes:

- ◆ une diminution de 1,3% de l'activité commerciale en 9 ans pour le corridor riverain,
- ◆ une croissance de 16,3%, plus dynamique que celle de la CUB, pour le corridor non-riverain.

Après une période de baisse entre 1999 et 2002 qui correspond aux travaux de la phase 1 du tramway (chute de 7% du nombre d'établissements), le corridor riverain redevient attractif à partir de 2002 et plus encore de 2004, ce qui lui permet de se rapprocher du nombre de commerces qu'il comptait en 1999.

Le corridor non-riverain est quant à lui dynamisé, dès 1999, par l'annonce de la mise en place du tramway.

De fortes disparités géographiques dans l'activité commerciale entre un centre-ville très dynamique, un péricentre contrasté et une périphérie affaiblie

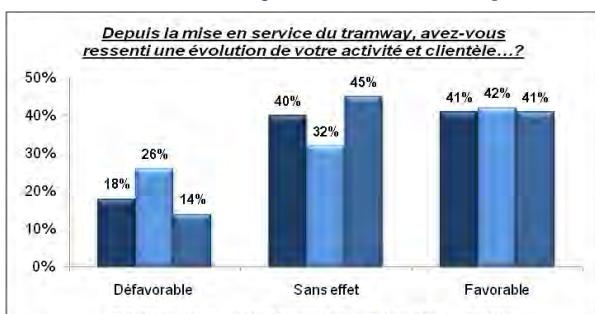


Le **centre ville** de Bordeaux, qui concentre 33,2% des commerces du corridor, est le pôle majeur de la croissance observée entre 1999 et 2008 avec +15%, particulièrement pour la zone non-riveraine (+18,3%), contre +7% pour la zone riveraine. Le secteur de l'équipement à la personne représente la moitié du gain net d'établissements sur la période.

Situation contrastée pour le **péricentre** (zone située entre les cours et les boulevards) avec une progression du nombre d'établissements de 9,4% depuis 1999, pour la zone non-riveraine et de 6,7% pour la zone riveraine. On y trouve un secteur à très forte croissance, les Chartrons avec +58,1% (impact aménagements urbains, quais des marques), mais aussi un secteur en recul, le tronçon Thiers-Jean Jaurès avec -14,3% (départ des concessionnaires automobiles, relocalisés), au profit d'autres activités.

La **périphérie**, à l'exclusion de Lormont, perd quelques établissements commerciaux, essentiellement sur le corridor riverain (-23), malgré le gain de 15 établissements dans le corridor non-riverain.

Un effet Tramway indéniable et positivement ressenti par les commerçants



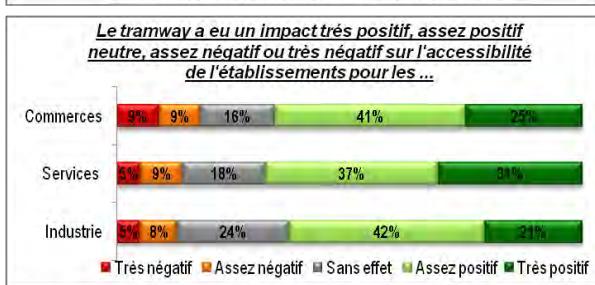
41% des commerçants interrogés indiquent une évolution favorable de leur activité et clientèle depuis la mise en service du tramway (contre 40% qui l'estiment neutre) et plus encore lorsqu'ils sont installés dans le centre-ville (45%).

40% des enquêtés ont constaté une modification de l'offre commerciale de leur rue ou de leur quartier, avec fermeture de commerces indépendants, implantation de franchises ou de grandes enseignes ou encore développement d'activités de services.

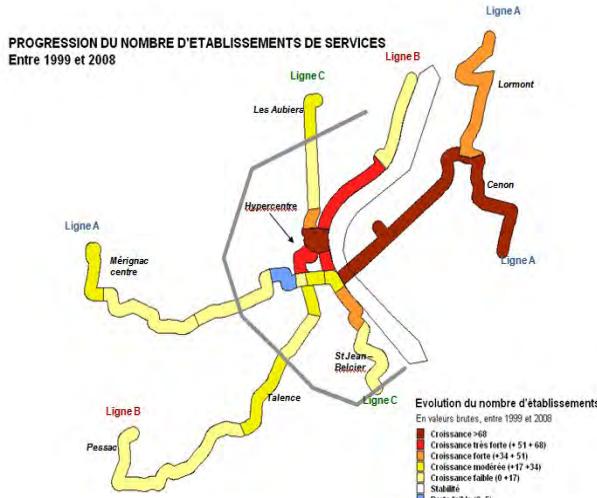
66% ont une clientèle de passage importante pour leur activité et 51% considèrent que le tramway a un impact positif sur celle-ci.

26% ont constaté une modification du profil de leur clientèle, particulièrement dans le centre et péricentre et dans le corridor riverain: clientèle plus jeune (pour 59% des répondants), avec un pouvoir d'achat moins élevé (pour 53%) ou plus élevé (pour 20%) et provenant de plus loin qu'avant (46%). Mais 10% seulement des commerçants interrogés ont modifié leur offre de produits et 5% ont engagé une adaptation de leur locaux.

68% des commerçants estiment que le tramway a un impact sur les pratiques de déplacement de leur clientèle, impact qui est favorable pour l'accessibilité de leurs employés et clients pour 66% d'entre eux. La part des clients utilisant le tramway augmente au détriment de la voiture.



Une progression du secteur des services sur tout le corridor, mais en dessous de la moyenne communautaire



Le secteur des services qui représente 61,9% des établissements du corridor tramway, enregistre une croissance forte (+28,6%) sur la période 1999-2008, moins forte cependant que la moyenne de la CUB (+40,5%).

On constate une accélération de la croissance du secteur à partir de la mise en service du tramway.

Comme pour les commerces, le corridor non riverain est plus dynamique que le corridor riverain sur la période (+32,5% et +22,7%).

La croissance des services se retrouve sur l'ensemble des tronçons avec cependant de fortes disparités. La rive droite et les quais sont les deux zones de plus forte croissance (+49% et 27,7%) mais sur des types de services différents : services productifs pour la première et restauration pour la seconde.

La progression des services semble corrélée à l'évolution du nombre de commerces. Ainsi le centre-ville de Bordeaux qui connaît une bonne dynamique commerciale enregistre un taux de croissance des services inférieur aux autres zones (20% contre 29,7%).

Des dynamiques de croissance différentes selon les catégories de services

Evolution 1999-2008	CUB	Corridor Riverain	Corridor Non-Riverain
Services Commerciaux	+15%	+26,3%	+13,7%
Banques, Assurances, Finances, Immobilier	+47%	+16,6%	+39,2%
Services Productifs	+53%	+22,6%	+45,7%

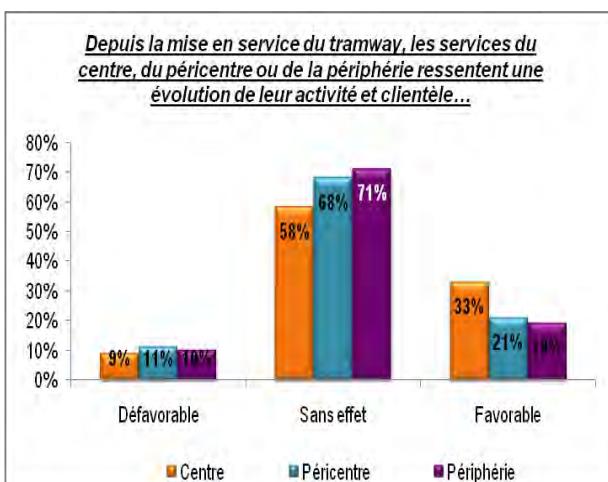
Une distinction importante existe entre services de la sphère résidentielle et services productifs.

L'activité des services de la sphère résidentielle est soumise aux flux de clientèle. C'est en particulier le cas pour les services commerciaux (bars, restaurants, coiffure, soins de beauté..).

Dès 2002, ce type de services enregistre un taux de croissance plus élevé dans le corridor riverain que dans le non riverain ainsi que sur la CUB. Ces activités recherchent donc la proximité du tramway pour une meilleure accessibilité, un effet vitrine et une valorisation urbaine.

Les autres services de la sphère résidentielle (Banques, Finances, Assurances, Immobilier) ainsi que **les services productifs** (services aux entreprises, professions libérales...) enregistrent des croissances fortes mais sans lien apparent avec le tramway. En effet, les taux de croissance de ces activités tendent à diminuer à mesure que l'on s'approche du tracé du tramway.

Un impact du tramway plutôt peu ressenti par les responsables sur leur activité de service ou sur leur clientèle



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.

Il convient cependant de nuancer ce chiffre en fonction des catégories de services interrogées.

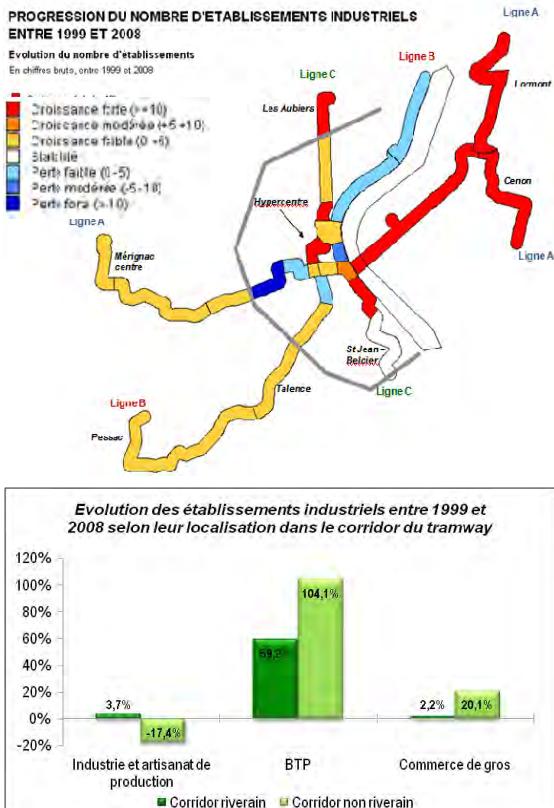
En effet les responsables des **services de la sphère résidentielle** sont ceux qui déclarent avoir le plus ressenti la présence du tramway sur leur activité (seulement 56% de neutre), soit un taux de réponse proche de ceux du commerce.

Les services de la sphère productive, sont en revanche 74% à juger son impact neutre.

Enfin, c'est en centre-ville que les taux de satisfaction de la mise en service du tramway sur l'évolution de l'activité sont les plus importants (33%), alors qu'en périphérie l'effet du tramway est peu ressenti (71% sans effet).

C'est toujours le motif de l'accessibilité qui oriente les différents ressentis (positifs ou négatifs) sur l'impact du tramway.

Une activité industrielle plutôt affranchie de l'influence du tramway



Le nombre d'établissements industriels (14,6% des établissements situés sur le corridor tramway en 2008), augmente de 21,8% sur la période 1999/2008, contre 27,2% dans l'ensemble de la CUB.

Cette croissance est particulièrement liée au BTP (+87,8% taux identique à la moyenne CUB) et dans une moindre mesure au commerce de gros (+15,2%). Cette hausse compense la baisse des activités de l'industrie et de l'artisanat de production (-11,9%).

Une évolution marquée par de fortes différences entre la zone riveraine et non-riveraine

Le corridor riverain voit fluctuer ses effectifs de manière marquée en fonction du phasage des travaux qui rendent plus difficiles les contraintes liées au fonctionnement des activités de l'industrie. Le corridor non-riverain est lui, au contraire, très peu impacté par la mise en place du tramway.

Le tramway n'entraîne à priori pas d'effet particulier sur l'activité industrielle, si ce n'est une gêne lors des travaux. La forte croissance dans le corridor rive droite s'explique largement par la présence de la zone franche urbaine (73% des chefs d'entreprises du secteur de l'industrie déclarent s'être implantés sur ce secteur pour bénéficier des avantages liés à la zone franche).

Les résultats de l'enquête montrent que l'impact du tramway sur l'activité et la clientèle de l'industrie est très limité. Seuls les responsables des établissements du centre-ville sont plus sensibles aux impacts du tramway (27% de sentiment favorable).

L'influence du tramway sur l'activité économique vue par les responsables des établissements du corridor

(enquête auprès des 1000 responsables d'établissements situés le long du corridor tramway)

- ◆ Un impact jugé positif ou très positif sur la dynamique commerciale et économique de leur ville d'implantation pour 81% des responsables interrogés.
- ◆ Un impact positif ou très positif sur l'attractivité et la fréquentation de leur quartier d'implantation pour 66% des répondants.
- ◆ Une influence plus modérée sur leur propre activité (27% jugent l'impact favorable contre 61% sans effet) mais en augmentation de 7 points par rapport à 2007. Cependant, le jugement est plus favorable pour les responsables d'établissements qui ont été concernés par la phase 1 de la mise en service du tramway (31%) que par la phase 2 .
- ◆ L'impact du tramway est jugé positivement par 66% des responsables pour l'amélioration de l'accessibilité de leur établissement, tant pour leur clientèle que pour leurs employés.
- ◆ Le tramway contribue également à l'augmentation du nombre de leurs clients pour 30% d'entre eux (la majorité le jugeant néanmoins sans effet) et à l'amélioration de leur chiffre d'affaires pour 23% d'entre eux (contre 66% le jugeant sans effet).
- ◆ Le tramway a été le facteur d'implantation déterminant pour 35% des responsables d'établissements interrogés et pour 43% lorsqu'il s'agit d'activités en lien avec l'économie résidentielle.
- ◆ Un responsable sur deux estime que le tramway a eu un impact sur le mode de déplacement de ses employés (60% pour les entreprises du centre), au détriment de l'usage de la voiture et 82% sont satisfaits du mode de fonctionnement du réseau , chiffre néanmoins en baisse par rapport à 2007.

Contacts

Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux
12 place de la Bourse
33076 Bordeaux Cedex

Laurent PUTZ :
05 56 79 52 71 - lputz@bordeaux.cci.fr

Laure DUMAS :
05 56 79 52 28 - dumas@bordeaux.cci.fr

