

Déplacements et commerces

*Recommandations
pour observer les impacts d'un TCSP
sur les activités économiques*

Certu

centre d'études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections:

Dossiers: Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références: Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats: Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>



Les récentes lois portant sur l'urbanisme ont mis à jour la nécessité de renforcer les liens entre urbanisme et déplacements, de conjuguer les cultures techniques et de les décloisonner au sein des services de l'État, des collectivités locales et des agences d'urbanisme et de développement.

Pour répondre à ce besoin, un programme portant sur l'Interface entre l'Urbanisme et les Déplacements (IUD) a été commandé au Certu dès 2001 par plusieurs directions d'Administration centrale appartenant au ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, au ministère de l'Écologie et du développement durable et au ministère Délégué à la ville et à la rénovation urbaine.

Pour ses orientations, comme dans sa production, ce programme est ouvert aux élus et aux organisations professionnelles publiques et privées des secteurs concernés. Il fait l'objet d'une valorisation collégiale dans les trois domaines de la planification, de l'aménagement et de la politique de la ville.

Son objectif principal est de produire des documents méthodologiques et pédagogiques pour les collectivités locales et les services déconcentrés de l'État, et de contribuer à une évolution des pratiques dans les services.

Thèmes abordés:

- Suites des lois récentes sur la thématique des déplacements dans le champ de la planification et de la contractualisation territoriale - **IUD 1**
- Politiques de stationnement - **IUD 2**
- Intégration des pôles d'échanges du transport en commun dans l'espace urbain - **IUD 3**
- Impact des mesures PDU sur la vie économique et les commerces - **IUD 4**
- Politique de la ville et déplacements - **IUD 6**
- Aménagement urbain et sécurité des déplacements - **IUD 7**
- Mobilité locale et territoires urbains : observation et suivi - **IUD 8**
- Effet de serre, politiques de déplacements et organisation urbaine - **IUD 10**

NOTICE ANALYTIQUE

Organismes commanditaires		
Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer CERTU – Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques 9, rue Juliette Récamier – 69456 LYON Cedex 06 – Tél. : 04 72 74 58 00 Télécopie : 04 72 74 59 10		
Titre : Déplacements et commerces		
Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques		
Sous-titre :	Date d'achèvement : 2004	Langue : Français
Organisme auteur : CCI de Bordeaux	Rédactrices CCI : Céline Miécase Sarah Picart Coordonnatrice Certu : Marie-Noëlle Mille	Relecteurs : Comité de suivi et comité miroir IUD4
Résumé		
<p>Le rapport s'adresse prioritairement aux services techniques des collectivités locales ou de la CCI. Il porte des informations pour leur permettre d'une part d'évaluer l'intérêt, le travail, les budgets nécessaires à la mise en place d'un observatoire pour évaluer les effets économiques d'un TCSP et d'autre part de le mettre en œuvre dans les meilleures conditions.</p> <p>Il s'appuie sur les études conduites par les collectivités locales dotés d'un TCSP et sur l'expérience de ces dernières en ce domaine. La démarche de Bordeaux sert de référence ; elle est la plus riche à ce jour.</p> <p>Le rapport aborde ainsi les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les enjeux liés à la mise en place d'un observatoire des effets du TCSP sur l'économie - Le bilan des outils de suivi et d'évaluation des effets économiques mis en place dans différentes villes - Les éléments nécessaires à la mise en place d'un observatoire des effets du TCSP sur l'économie - Les outils d'analyse et d'exploitation de l'observatoire des effets du TCSP sur l'économie - Les moyens nécessaires à la mise en place d'un observatoire et à sa valorisation. 		
Remarques complémentaires :		
<p>Cette étude fait partie du programme intitulé « Interface urbanisme-déplacements », issu d'une commande conjointe de plusieurs directions centrales du ministère de L'Équipement au CERTU.</p> <p>Elle s'inscrit dans le cadre des travaux engagés pour le thème 4 de ce programme, portant sur « L'impact des mesures PDU sur les activités économiques et le commerce ».</p>		
Mots clés : observatoire des activités économiques et du commerce, suivi des activités économiques et du commerce, commerce et transports, commerce et tramway,	Diffusion : libre	
Nombre de pages : 188 pages	Confidentialité : Non	Bibliographie : Oui

Le Certu s'associe à la CCI de Bordeaux pour remercier l'ensemble des villes qui ont fait part de leur expérience en matière d'observation des effets d'un TCSP sur l'économie.

Sommaire

Introduction	11
1. Les enjeux liés à la mise en place d'un observatoire des effets du TCSP sur l'économie	13
1.1 L'évolution de la prise en compte du développement économique dans la problématique transports	14
1.1.1 Le cadre institutionnel de référence	14
1.1.2 Les modifications de la loi d'orientation des transports intérieurs et la loi SRU : à la recherche de plus de cohérence entre développement et déplacements	15
1.2 Les TCSP et leurs effets sur l'activité économique	16
1.2.1 Les effets du TCSP sur les activités économiques et les comportements d'achats	17
1.2.2 Les effets sur l'urbanisme, les stratégies foncières et l'immobilier d'entreprises	19
1.2.3 Les effets sur l'accessibilité et les pratiques de déplacement	20
1.3 Les intérêts et les objectifs d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'activité économique	20
1.3.1 Les différents systèmes d'observation existants	20
1.3.2 L'observatoire des effets TCSP : suivi des activités économiques et outil d'aide à la décision	21
1.3.3 Les attentes et objectifs des acteurs dans la mise en place d'un observatoire des effets du tramway.	22
Synthèse : Pourquoi mettre en place un observatoire des effets du TCSP sur l'économie ?	25
2. Le bilan des outils de suivi et d'évaluation des effets économiques mis en place dans différentes villes TCSP	27
2.1 Un tour d'horizon des systèmes d'observation dans différentes villes	27
2.1.1 Les différents systèmes d'observation existant dans les villes	27
2.1.2 La présentation des projets de tramway et des outils d'observation	32
Grenoble	36

2.2	Le contexte et le mode d'évaluation des effets du tramway à Bordeaux et à Montpellier	63
2.2.1	Bordeaux	63
2.2.2	Montpellier	73
3.	Les éléments nécessaires à la mise en place d'un observatoire des effets du TCSP sur l'économie	83
3.1	Les composantes d'un observatoire des effets du tramway sur l'économie	83
3.1.1	La périodicité	83
3.1.2	Le découpage géographique	89
3.1.3	Les populations observées	94
3.2	Les indicateurs et les sources dans l'évaluation des retombées d'un TCSP sur l'économie	96
3.2.1	Les données quantitatives	98
3.2.2	Les données qualitatives	101
3.3	Les fournisseurs d'informations au sein d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie	105
3.3.1	Les chambres de commerce et d'industrie	105
3.3.2	Les chambres de métiers	106
3.3.3	Les autres partenaires possibles	106
4.	Les outils d'analyse et d'exploitation de l'observatoire des effets du TCSP sur l'économie	109
4.1	La gestion de la base de données statistiques	109
4.1.1	Le développement de la base de données	109
4.2	La préparation de l'enquête	120
4.2.1	« L'enquête 1 000 entreprises » de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux	120
4.2.2	L'enquête de fréquentation de la clientèle de Montpellier	127
4.3	Le traitement de l'information	129
4.3.1	Les publications de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux	129
4.3.2	Les publications de l'étude de Montpellier	132
4.3.3	La représentation cartographique de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux	133

5. Les moyens nécessaires à la mise en place d'un observatoire et à sa valorisation	139
5.1 La maîtrise d'œuvre de l'observatoire et les partenariats à développer	139
5.1.1 La maîtrise d'œuvre assurée en régie	139
5.1.2 La maîtrise d'œuvre réalisée par la CCI	140
5.1.3 La maîtrise d'œuvre sous-traitée à un bureau d'études spécialisé	140
5.1.4 Les partenariats à développer dans le cadre d'un observatoire	140
5.2 Les moyens nécessaires pour la mise en place d'un outil d'observation ou de suivi des effets TCSP sur les activités économiques	142
5.2.1 Les coûts d'un outil de suivi des entreprises concernés par le TCSP	142
5.2.2 Les coûts d'un outil de suivi de la fréquentation de la clientèle	146
5.2.3 Les coûts d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie	148
SYNTHESE	153
L'état actuel de l'observation des effets d'un TCSP dans les villes françaises.	153
Les clefs de réussite pour la réalisation d'un observatoire des effets du tramway sur l'économie	154
L'intérêt de la mise en œuvre d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie	155
ANNEXE	161

Introduction

Le CERTU est engagé dans un vaste programme intitulé « Interface urbanisme–déplacements », issu d'une commande conjointe de plusieurs directions d'administration centrale.

Ce programme privilégie la transversalité. Il s'inscrit dans les travaux que les Ministères impulsent pour la mise en œuvre dans les meilleures conditions des dispositions législatives et leur évaluation.

Ce programme comprend plusieurs thèmes dont le thème 4 sur « L'impact des mesures PDU sur la vie économique et les commerces ».

Le présent rapport d'étude « Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques » fait partie des différentes études proposées pour éclairer ce thème 4.

L'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 précise qu'un bilan économique et social doit être établi et rendu public au plus tard cinq ans après la mise en place de tout grand projet réalisé avec le concours de financements publics.

Au-delà de cette obligation réglementaire, les collectivités locales comme l'Etat souhaitent connaître, entre autres, les répercussions économiques d'un projet de transport en commun d'un site propre (TCSP) qui leur demande des budgets d'investissement, de fonctionnement et des subventions très importants.

Pour y parvenir, les collectivités recherchent des outils, des méthodes pour suivre et mesurer les transformations urbaines.

La mise en place d'un observatoire doit répondre à ce souhait et à cette nécessité d'une meilleure appréhension des mutations du tissu et des activités économiques qui peuvent être déclenchées par la modification du système de déplacements qu'engendre la construction d'un TCSP.

La mise en place d'un observatoire dans ce domaine est particulièrement complexe en raison de la difficulté d'une part d'accéder à certaines informations, notamment le chiffre d'affaires, et d'autre part de les suivre dans le temps sans enquêtes lourdes. A ces raisons techniques, il faut ajouter le fait que les éventuels effets observés ne sont pas forcément imputables à l'ouvrage, mais plus à la conjoncture, au contexte socio-économique...

Il s'agit donc de proposer des pistes pour aider les collectivités locales à mettre en place un outil de suivi et d'évaluation des effets économiques d'un TCSP de surface à partir d'expériences menées dans ce domaine par certaines agglomérations.

L'étude a été réalisée par la chambre de commerce de Bordeaux en raison de son travail reconnu en ce domaine et validée par le comité de suivi du thème 4.

1. Les enjeux liés à la mise en place d'un observatoire des effets du TCSP sur l'économie

Près de 40 villes françaises sont sur le point de se doter ou sont déjà équipées de transport en commun en site propre de surface (TCSP) de type tramway ou bus en site propre.

L'impact d'un TCSP sur la ville est multiple selon le type de projet : construction ou extension d'une ligne... Selon les cas, le TCSP peut se présenter comme **un véritable outil d'une politique urbaine de développement économique d'agglomération ou bien comme un simple projet de transports collectifs.**

Un projet de tramway peut parfois avoir des incidences assez fortes sur une agglomération, en termes de modes de déplacement, mais également en matière de structuration urbaine, d'aménagement urbain, d'implantation de commerces...

Certains TCSP peuvent se limiter à un projet de transports collectifs, sans véritable projet urbain et stratégie foncière ; ils ont pour rôle de faciliter les déplacements sur une agglomération ; ce fut le cas de la première ligne de tramway à Nantes.

Dans d'autres cas, le TCSP est au cœur d'un projet urbain et d'un véritable projet de développement économique ; il se présente comme son épine dorsale, comme à Montpellier et à Grenoble.

La création d'un TCSP dans une agglomération engendre des modifications dans le système économique local. A chaque étape du projet, avant, pendant et après les travaux, correspondent des impacts économiques certains, notamment en raison des modifications de l'accessibilité. Pourtant, les enjeux économiques sont très inégalement pris en considération.

L'observation économique des effets des TCSP intéresse donc tous les acteurs locaux soucieux des mutations économiques de la ville.

La présence d'un seul et même outil d'évaluation permet aux collectivités et aux acteurs économiques d'appréhender ensemble les mutations liées à la construction d'un TCSP.

Tout d'abord la mise en place d'un observatoire permet aux collectivités de réaliser un inventaire des activités économiques concernées par le projet.

Il sert également à sensibiliser les entreprises riveraines du projet TCSP, puis à prévoir des mesures adaptées pour les accompagner pendant les travaux.

Enfin, il peut permettre à la collectivité de développer un partenariat avec les chambres consulaires, d'avoir une analyse commune des effets du tramway sur l'économie puis d'envisager des actions.

1.1 L'évolution de la prise en compte du développement économique dans la problématique transports

1.1.1 Le cadre institutionnel de référence

L'impact d'un TCSP sur une ville peut être complexe. L'Etat a très tôt senti la nécessité d'appréhender et de mesurer l'effet TCSP en posant cela dans un cadre législatif.

La mise en place d'un observatoire des effets du TCSP répond en premier lieu à une obligation légale dictée par des lois successives. Celles-ci font part de la nécessité de la création d'un outil d'évaluation accompagnant le projet de construction.

Au fil des lois, la place réservée à la problématique de développement économique dans les projets de TCSP prend davantage d'ampleur : le TCSP ne figure plus seulement comme un moyen de déplacement permettant de transporter les usagers d'un point à un autre, mais aussi comme un élément de renouvellement urbain et de développement économique.

Les politiques qui visent en particulier à contrôler, voire à réduire, la place de l'automobile dans la ville semblent surtout animées par le souci de construire un nouvel aménagement en s'appuyant sur la mise en place d'un réseau de transports collectifs tel que le tramway.

1.1.1.1 La LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982

Elle oblige les maîtres d'ouvrages à procéder à une évaluation des grands projets de transports urbains qui font l'objet de financements publics selon les critères définis à l'article 2 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, relatif aux grands projets d'infrastructures, grands choix technologiques et schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

Cette loi, qui fut inspirée par les mêmes principes que les lois de décentralisation confie aux collectivités territoriales la mission d'organiser les services de transport public.

La mission d'organisation et de mise en œuvre d'une politique de déplacements urbains et de stationnement leur est attribuée.

La LOTI définit une partie des fondements des actions à mener en matière de déplacements urbains. Pourtant, il semble que la volonté principale est la construction du réseau public de transports en commun ; la politique globale des déplacements est abordée dans une moindre mesure pour le déplacement des marchandises et la relation avec l'urbanisme et le développement économique est peu avancée.

1.1.1.2 Le décret d'application n°84-617 du 17 juillet 1984 de l'article 14 de la LOTI

Il précise que le bilan doit porter sur les effets économiques et sociaux, qu'il est établi par le maître d'ouvrage entre 3 et 5 ans après la mise en service de l'infrastructure. La collecte d'informations est organisée par le maître d'ouvrage dès la réalisation du projet ; le bilan comme l'évaluation *a priori* sont soumis à des obligations de publicité.

D'après la LOTI, les maîtres d'ouvrage sont complètement libres du choix des méthodes d'observation à mettre en œuvre pour réaliser le bilan des avantages

et des inconvénients entraînés par l'installation de la nouvelle infrastructure en matière économique.

1.1.1.3 La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : loi du 30 décembre 1996 art 14

Relatif aux Plans de déplacements urbains (PDU), la LAURE modifie l'article 28 de la LOTI. Elle renforce les PDU. Ils deviennent obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les TCSP sont intégrés aux PDU.

Les plans de déplacements urbains visent à définir dans les périmètres de transports urbains les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec un objectif d'usage équilibré des modes, de promotion des modes moins polluants et économes en énergie.

Les PDU réaffirment la nécessité de mener une réflexion globale sur les transports urbains et d'appréhender les modes de déplacement dans leur ensemble.

1.1.2 Les modifications de la loi d'orientation des transports intérieurs et la loi SRU : à la recherche de plus de cohérence entre développement et déplacements

1.1.2.1 Les modifications de la loi d'orientation des transports intérieurs du 29 juin 1999

Les modifications de la loi établissent les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et les entreprises.

Extrait de l'article 1

Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité.

Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques d'accidents, de nuisances d'émission de polluants et de gaz à effets de serre.

Article 3

La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs en tenant compte de leurs avantages et de leurs inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain de protection de l'environnement.

Cette loi prend en compte la dimension économique dans la politique des transports, la nécessité de développer les modes de transports alternatifs à la voiture **tout en respectant l'équilibre économique local.**

1.1.2.2 La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000

L'articulation de la planification urbaine et des politiques de déplacements est au cœur des objectifs de la loi SRU. Les documents d'urbanisme doivent viser désormais une maîtrise de la circulation automobile et les schémas de cohérence territoriale doivent favoriser l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis

par les transports collectifs. De plus, les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les plans de déplacements urbains.

Tous les PDU devront être conformes aux nouvelles dispositions de la loi SRU, en respectant les objectifs suivants :

- renforcer la cohésion sociale et urbaine ;
- établir un calendrier des réalisations ;
- intégrer la sécurité des déplacements ;
- développer le volet stationnement et réorienter celui sur les marchandises ;
- favoriser la réalisation des plans de mobilité des établissements ;
- mettre en place des mesures de tarification et de billettique intégrée.

L'étude de ces différentes lois sur les transports et l'aménagement urbain montre bien que les interrelations entre les transports et l'économie sont de plus en plus recherchées : évaluation des impacts, recherche d'effets sur les livraisons de marchandises, sur les déplacements des employés dans les entreprises...

Au-delà de cette prise en compte dans la législation française, il s'avère également intéressant de s'interroger précisément sur la typologie des effets générés par les TCSP.

1.2 Les TCSP et leurs effets sur l'activité économique

La nature des relations qu'entretiennent les transports et l'économie paraît assez complexe, car les interactions entre ces deux domaines sont fortes, mais difficilement identifiables. Pour une plus grande compréhension de ces effets, il faut être capable de les repérer, d'identifier leurs caractéristiques et de définir les circonstances dans lesquelles ils sont apparus.

Directs ou indirects, généraux ou particuliers, visibles ou non, positifs ou négatifs suivant les acteurs, les effets attendus d'un TCSP peuvent être multiples.

Au vu des analyses des différentes villes disposant d'un TCSP, le tramway se présente comme un élément moteur de l'évolution urbaine et des mutations commerciales ; l'impact sur les activités riveraines est incontestable, à la fois pendant les travaux et après la mise en service du TCSP.

Les « effets TCSP » **les plus visibles se situent généralement au niveau de l'aménagement urbain, de la valorisation des axes et des quartiers traversés, de la circulation et de l'accessibilité au centre-ville...**

Les retombées économiques du tramway sont multiples et fluctuent selon la nature des quartiers traversés par le TCSP : le centre-ville, les quartiers péri-centraux ou périphériques. Souvent, l'effet du transport en commun en site propre joue un rôle très important en termes d'image et de valorisation sur l'ensemble de l'agglomération.

1.2.1 Les effets du TCSP sur les activités économiques et les comportements d'achats

1.2.1.1 Les effets sur les entreprises du bâtiment et des travaux publics

Le premier effet concerne les retombées du chantier de la nouvelle infrastructure. La réalisation du réseau entraîne des milliers d'heures de travail et donc une injection massive de capitaux dans l'économie. Les retombées du TCSP sont ainsi considérables, notamment sur les entreprises du BTP.

Les entreprises locales peuvent tout à fait concourir dans plusieurs domaines de construction du tramway. Les retombées concernent généralement les entreprises, dans le domaine de l'ingénierie, du génie civil, des infrastructures et des VRD¹.

La réalisation d'un TCSP permet ainsi de jouer favorablement sur l'économie locale par une politique de grands travaux. Les conséquences pourront donc être une augmentation du PIB² et de l'emploi local.

1.2.1.2 Les effets temporaires pendant les travaux

Des effets « chantier », beaucoup plus négatifs peuvent également être constatés pour toutes les entreprises riveraines pénalisées dans leur accès et subissant des baisses d'activités.

La réalisation d'un TCSP est généralement attendue avec beaucoup d'appréhension par les responsables du projet, mais également par les riverains. Bien souvent, les conséquences des travaux sont redoutées par les commerçants riverains, bien avant le début du chantier. Leurs craintes sont fondées sur les expériences des villes déjà dotées d'un TCSP, pour lesquelles les commerçants ont constaté une baisse de chiffre d'affaires pendant cette période.

La phase des travaux entraîne inéluctablement des difficultés dans le fonctionnement et l'accessibilité de la ville.

D'une manière générale, les commerces et les professionnels riverains du tracé sont pénalisés en terme de facilité d'accès à leur établissement. Même si tous les efforts sont mis en œuvre pour privilégier un accès à chaque point de vente, les travaux engendrent une image négative et une partie de la clientèle peut se détourner au profit des établissements situés hors des corridors du TCSP.

La modification de l'accessibilité de certains secteurs et la mise en place d'un nouveau plan de circulation sont susceptibles de changer les habitudes de déplacements de la population. C'est pourquoi, les comportements d'achats peuvent également se modifier.

Le chiffre d'affaires de certains établissements peut diminuer pendant la durée des travaux. Quoi qu'il en soit, malgré toute la bonne volonté de certains commerçants et des collectivités locales, les travaux peuvent engendrer une diminution importante du chiffre d'affaires de certains commerçants.

Par exemple, à Caen, le président de la principale association de commerçants estime que les commerces riverains ont en moyenne subi une perte de 30 à 40 % de leur chiffre d'affaires. Certaines entreprises, à la trésorerie fragile avant les travaux, n'ont pas pu résister et ont dû fermer leurs portes. De même, à Bordeaux en période de travaux intensive, l'Observatoire des effets du tramway fait part de 62 % des établissements concernés par les travaux du tramway qui

¹ Voirie et réseaux divers.

² Produit intérieur brut.

ont connu une baisse de chiffre d'affaires de plus de 10 % sur le premier semestre 2002.

1.2.1.3 Les effets postérieurs à la mise en service du TCSP

La réalisation d'un TCSP engendre, comme nous l'avons vu précédemment, un certain nombre de changements dans la ville ; en terme d'aménagement urbain avec la création de places publiques, d'espaces piétonniers, la mise en valeur de certains bâtiments... ou en terme de fonctionnement urbain par la modification des sens de circulation, le changement de la vocation de certaines avenues, la diminution de la place de l'automobile... ; la ville se modifie beaucoup entre « l'avant et l'après TCSP ».

L'activité riveraine du TCSP ou directement à proximité de ce dernier, doit s'adapter à son nouvel environnement urbain et aux nouvelles pratiques de la ville. Certains commerces vont profiter pleinement de la mise en place du nouveau réseau de TC, car ils auront su s'adapter aux changements. Ils ajusteront leurs produits, peut-être leurs prix, si leur clientèle se trouve renouvelée par le TCSP. D'autres n'auront même pas besoin de se repositionner, dans la mesure où le passage du TCSP leur permettra simplement d'augmenter considérablement leur clientèle.

L'évolution liée au TCSP ne touche pas tous les commerces et les activités riveraines de la même manière. Tout dépend du secteur d'activité, de la localisation de l'établissement, de la dynamique propre au fonds de commerce, du traitement de l'espace public...

Une fois le tramway mis en service, les retombées sur les activités économiques du centre-ville semblent dans la majeure partie des cas, beaucoup plus favorables. Les activités commerciales, notamment les commerces d'équipement de la personne, culture – loisirs - santé... de centre-ville, par exemple, bénéficient bien souvent d'un regain d'activité avec la mise en circulation du nouveau mode de transports collectifs ; gr[^]ce notamment à un nouveau positionnement des activités.

A Orléans, les premières observations montrent que le tiers des enseignes du centre-ville en contact avec le tramway ont changé de propriétaires, et que le nombre de commerces franchisés a progressé. Les enseignes nationales et les banques se sont installées en nombre.

Au niveau des comportements d'achats, les habitudes de fréquentation de la clientèle changent face aux nouvelles conditions d'accessibilité, au nouveau plan de circulation. Un temps d'adaptation s'avère parfois nécessaire dans les nouvelles pratiques de la ville après la mise en place du TCSP.

Dans certaines villes telle que Nantes, le TCSP est décrit comme un amplificateur ou un accélérateur des tendances commerciales ; celui-ci apporte encore plus de clientèle pour les commerces dynamiques tandis que ceux en situation critique antérieurement ont plutôt tendance à être tirés vers le bas. Toutefois, dans cette ville le tramway a donné lieu à des implantations importantes de certains types d'activités sur le tracé, tels que la restauration rapide, la viennoiserie, les tabacs-presse et les cafés.

De même, à Grenoble, le passage du tramway au cœur de l'hypercentre commercial s'est révélé très positif pour tous les commerces situés dans ce secteur.

L'enquête menée par la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux en 1999 sur la comparaison de huit villes « tramway »³ met en avant l'impact économique des TCSP. 71 % des acteurs des villes interrogés considèrent que le TCSP a eu un effet positif sur l'activité économique.

1.2.2 Les effets sur l'urbanisme, les stratégies foncières et l'immobilier d'entreprises

Le tramway entraîne des réaménagements de surface beaucoup plus lourds qu'un métro, puisque que ce dernier occupe de manière totale une portion de la rue jusqu'alors utilisée le plus souvent par l'automobile. L'introduction de ce nouvel élément sur la voie implique de repenser la réorganisation de l'espace public entre TCSP, automobiles, piétons et deux-roues.

Le tramway se présente comme un effet déclencheur ou accélérateur en matière d'urbanisme, car il aide à la requalification de quartiers, à la redéfinition de pôles urbains. Il permet une vision renouvelée de la ville : il transforme les espaces publics, les usages urbains. Il a un rôle de cohésion et d'identification dans le fonctionnement de la ville.

Le tramway permet de recomposer l'espace urbain par la piétonisation de certaines rues, le développement d'espaces verts le long du tracé, la revalorisation de certains axes urbains et de certains quartiers ; comme en témoigne la requalification des faubourgs tels l'île de Nantes et le quartier Rêzet à Nantes. Le tramway joue un rôle d'effet vitrine sur le tertiaire, alors que sur l'habitat, il a surtout un rôle en matière d'efficacité du transport collectif et de qualité des espaces urbains et publics.

Le projet TCSP s'insère bien souvent dans le cadre d'un projet urbain beaucoup plus large dans lequel la collectivité a défini clairement les stratégies d'évolution de son foncier disponible autour du passage du tramway.

Les opérations d'urbanisme, (développement de ZAC, intervention sur des zones de friches, construction de bureaux...) sont par exemple nombreuses à proximité du corridor dans les villes de Bordeaux, Grenoble, Nantes, Montpellier.

Au niveau de l'immobilier d'entreprises, il faut noter que dans un certain nombre de cas, les implantations d'immeubles de bureaux se font prioritairement dans les rues à proximité du tracé.

A Nantes, le tramway a été vecteur d'aménagement urbain sur l'ensemble des lignes. Il y a eu un développement important de zones d'aménagement concertées tout le long du tracé tramway ; plus largement des ZAC d'habitat que des ZAC tertiaires. Le tracé a été défini sur les zones d'habitat.

Par ailleurs, le tramway grenoblois a permis des interventions coordonnées sur des périmètres larges autour de lieux d'échanges telles la gare de Grenoble, la Grand'Place... et des opérations de restructuration du tissu urbain avec la réalisation d'opérations regroupant du logement, du commerce et des activités diverses, autour d'espaces publics.

³ Grenoble, Nantes, Rouen, Strasbourg, Lille, Toulouse, Lyon, Marseille.

1.2.3 Les effets sur l'accessibilité et les pratiques de déplacement

Les villes qui se dotent d'un TCSP ont pour objectif premier de limiter les problèmes de circulation dans les agglomérations, tout en favorisant une accessibilité plus facile en centre-ville.

Le premier effet attendu de la mise en place d'un transport collectif est la réduction de l'usage de la voiture dans les déplacements en incitant la population à utiliser le transport collectif, devenu plus rapide, plus sûr, plus confortable, plus agréable...

Dans de nombreuses villes « tramway », le TCSP a eu un effet sur les modes de déplacements des clients et des employés.

A Grenoble, l'arrivée du tramway (1987) a considérablement modifié les pratiques de déplacements. Entre 1985 et 1992, la progression de l'utilisation des transports en commun (+ 21 %) a été trois fois plus rapide que celle de la voiture (+ 7 %) (Agence d'Urbanisme de Grenoble).

Cependant, la fréquentation du tramway n'est pas toujours immédiate. Ainsi, le tramway d'Orléans, après des débuts difficiles, a trouvé son rythme de fonctionnement avec 8,1 millions de passagers en 2001, soit une fréquentation qui varie entre 28 000 et 32 000 personnes par jour.

Les déplacements visés par ce type de projet sont prioritairement les migrations journalières et notamment les déplacements domicile/travail.

Les parcs relais, généralement à l'extérieur de la ville, sont prévus pour capter les automobilistes avant leur pénétration dans l'espace dense et pour les inciter à prendre le TCSP. Certaines villes montrent même une insuffisance en nombre de places dans les parcs relais comme Grenoble qui compte seulement 300 places ; les parcs relais sont donc actuellement saturés.

Les effets et les transformations révélés dans les villes qui ont mis en place un TCSP sont notables. En raison de ces différentes mutations économiques et urbaines, il est opportun d'accompagner le projet tramway d'un projet global d'urbanisme.

Aussi, les différents effets décrits auparavant méritent-ils d'être quantifiés et qualifiés par la mise en place d'un outil d'évaluation se traduisant par la mise en place d'un observatoire.

1.3 Les intérêts et les objectifs d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'activité économique

Malgré les préconisations initiées dans le cadre législatif français, la mise en place d'un outil de suivi des effets d'un TCSP sur l'économie reste une action volontariste. Cet outil d'observation peut associer différents acteurs, tels que les collectivités, les chambres consulaires, les partenaires socio-économiques.

Toutefois, l'importance de l'outil déployé dépend fortement des motivations et des moyens mis en œuvre. C'est pourquoi, il existe une palette d'outils de suivi plus ou moins approfondis.

1.3.1 Les différents systèmes d'observation existants

Les villes ayant un TCSP ont mis en œuvre des systèmes de suivi des effets du TCSP plus ou moins développés. L'ampleur des outils d'observation est très

différente selon les villes et les organismes chargés du suivi de cette observation.

1.3.1.1 Le suivi socio-économique

Le suivi socio-économique est une méthode dite « généraliste » de suivi, consistant à s'intéresser aux effets induits du projet. Le recueil des informations lors du suivi se concentre sur trois étapes :

1. lors de l'élaboration du dossier d'évaluation ;
2. juste avant la mise en service ;
3. 3 ans après sa mise en service.

L'intérêt de la méthode est de mettre en évidence une rupture dans l'évolution des indicateurs retenus, liée à la mise en service d'un TCSP. Les phénomènes sont observés par des indicateurs quantitatifs et/ou par des représentations cartographiques.

1.3.1.2 Les monographies

Les monographies permettent une approche qualitative plus précise d'un effet particulier d'un secteur d'activité ou encore d'une zone d'étude délimitée, souvent repéré dans le bilan socio-économique. Ces monographies sont réalisées la plupart du temps par des organismes de recherche à la demande d'administrations centrales ou locales qui désirent aller au-delà du bilan dans l'analyse du phénomène. Le plus souvent la monographie conduit à la réalisation d'enquêtes sur un thème très spécifique. Les limites de cette méthode tiennent à ce que les résultats sont essentiellement qualitatifs et ne peuvent avoir de valeur statistique.

1.3.1.3 L'observatoire

La méthode d'observation résulte de la combinaison des deux démarches d'études précédentes. Elle reprend l'idée de suivi d'indicateurs économiques sur une période allant de la conception de l'infrastructure jusqu'après sa mise en service (5 ans après). Elle comprend également la production de données spécifiques pour l'analyse approfondie des effets sur un secteur d'activité ou une zone d'études délimitée. Il s'agit donc du dispositif d'analyse le plus complet, mis en place par exemple à Bordeaux.

1.3.2 L'observatoire des effets TCSP : suivi des activités économiques et outil d'aide à la décision

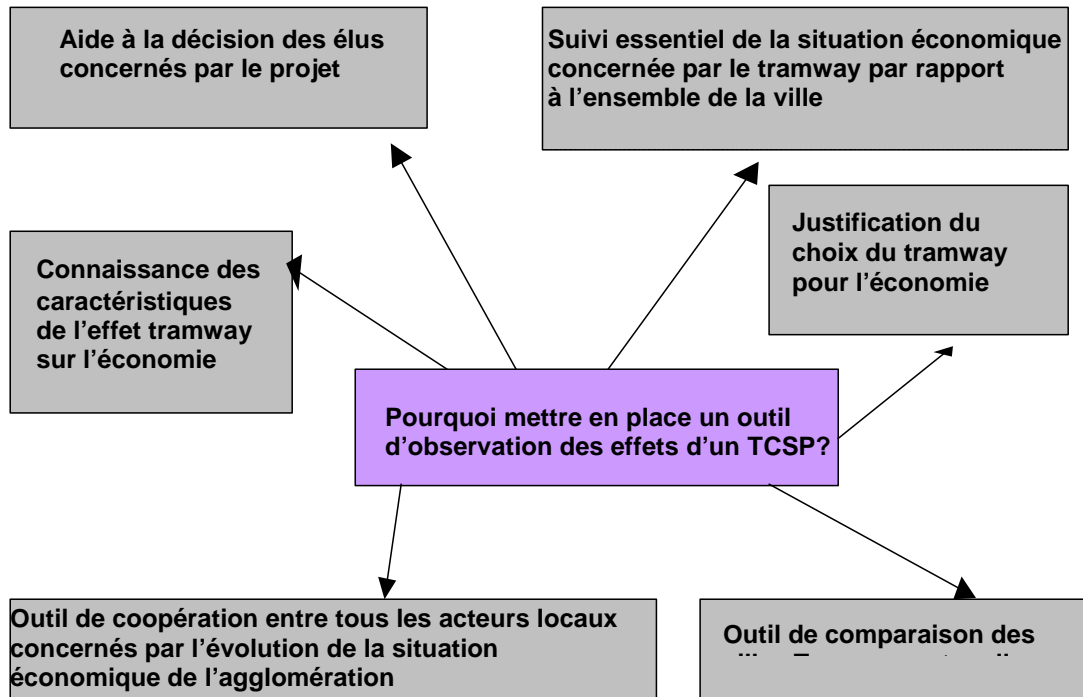
Un observatoire économique des effets des TCSP est un outil d'aide à la décision et un guide concernant les actions à mener **pour optimiser les effets positifs et limiter les impacts négatifs.**

Dans son principe, l'observatoire reprend l'objectif central du bilan économique et social, à savoir l'évaluation des objectifs fixés lors de la réalisation du dossier d'évaluation économique et sociale. **Mais, il se veut également un outil plus ouvert pour les acteurs locaux ; permettant par exemple de fournir plus rapidement aux élus des informations et de repérer des conséquences inattendues liées à la réalisation de l'infrastructure, afin d'éclairer et d'infléchir leurs choix et leurs moyens d'action.**

L'observatoire doit alors fournir aux acteurs de l'agglomération concernés par le TCSP des informations sur les évolutions du milieu urbain et économique

dues au TCSP. L'intérêt de l'observatoire pour les acteurs économiques et politiques est défini ci-dessous.

Illustration n° 1



source : C. Miecaze CCIB

Il permet donc de :

- réaliser un suivi socio-économique avant, pendant et après les travaux ;
- créer un lien entre les différents acteurs locaux ;
- faire émerger les conséquences inattendues liées aux travaux.

1.3.3 Les attentes et objectifs des acteurs dans la mise en place d'un observatoire des effets du tramway.

Un observatoire se présente comme un véritable outil de pilotage et de gestion d'une politique locale. C'est donc un outil dynamique, intéressant pour tous les acteurs locaux concernés par l'évolution économique de la ville.

Avant de mettre en place l'outil d'observation économique des effets TCSP, il est essentiel de définir les objectifs que ce dernier doit atteindre. Il ne s'agit pas simplement de recueillir un maximum d'indicateurs et de réaliser une banque de données extensive.

Le premier travail à réaliser lors de la mise en place de l'observatoire consiste donc à identifier tous les acteurs concernés par l'impact économique de la nouvelle infrastructure et de lister les attentes que ces derniers peuvent avoir vis-à-vis du TCSP, ainsi que les divers objectifs d'évaluation qu'ils désirent atteindre.

Qu'ils soient publics ou privés, les acteurs locaux sont très attentifs à la dynamique urbaine provoquée par le projet de TCSP. C'est pourquoi, ils ont un intérêt commun dans la mise en place d'un observatoire des effets des TCSP.

Les objectifs des uns et des autres sont pourtant parfois différents selon les priorités et les missions de chaque acteur.

1.3.3.1 Les acteurs publics

Les maîtres d'ouvrage et les collectivités locales

Les attentes et intérêts retenus par les collectivités locales dans le projet de TCSP concernent globalement **l'effet levier du TCSP sur l'économie locale**. Cette attente passe par le regain de l'attractivité économique et commerciale du centre-ville et des quartiers, la satisfaction des acteurs économiques privés sur les retombées du projet ainsi que la valorisation des pôles d'emplois de l'agglomération.

Afin d'atteindre ces objectifs, l'outil d'observation des effets économiques devra permettre de :

- réaliser des études sur la participation des entreprises locales au chantier TCSP ;
- mesurer l'évolution de la fréquentation commerciale du centre-ville par rapport à la périphérie ;
- rendre compte des opinions des acteurs économiques sur l'impact du TCSP ;
- ...

Les chambres consulaires

Le rôle des chambres consulaires dans l'accompagnement des différentes phases du projet (information, indemnisation, concertation avec la collectivité, études...) est important pour aider les chefs d'établissements à s'adapter à ce nouvel environnement.

En outre, les attentes des chambres consulaires croisent en partie les intérêts retenus par les maîtres d'ouvrage et les collectivités locales. Le projet TCSP est donc perçu comme le levier de l'économie locale, plus précisément, par l'augmentation de l'attractivité du centre-ville et des entreprises situées sur le passage du TCSP et par la valorisation de l'ensemble des activités économiques par des retombées sur le commerce, l'industrie et les services.

Par ailleurs, les chambres consulaires ont pour mission d'inciter les collectivités à prendre des mesures pour limiter les effets des travaux liés à la construction du TCSP qui génèrent des perturbations importantes au niveau de l'activité économique.

Elles prennent aussi position pour que les taxes locales tel le versement transport, pesant sur les entreprises pour financer le projet, n'augmentent pas.

Les objectifs d'évaluation sont centrés sur les mêmes préoccupations que celles des collectivités locales.

Ajouté à cela, l'observatoire des effets des TCSP doit permettre de :

- mesurer les retombées sur les secteurs d'activités ;
- évaluer l'impact des perturbations liées aux travaux sur les entreprises ;
- quantifier l'évolution de la fiscalité pesant sur les entreprises depuis l'arrivée du TCSP.

1.3.3.2 Les acteurs privés

Les entreprises locales

Les acteurs privés partagent des intérêts communs avec les acteurs publics, notamment sur l'attractivité économique et commerciale du centre-ville, la valorisation des secteurs d'activités par le TCSP ainsi que la réduction des perturbations liées aux travaux. Ajouté à ces attentes, ils font part de leur intérêt dans le choix des entreprises locales pour les retombées économiques du TCSP tel que le BTP.

Les entreprises au travers l'outil d'observation attendent des analyses sur :

- la participation des entreprises locales au chantier ;
- l'évolution du poids de la fiscalité des entreprises ;
- l'évolution de la fréquentation commerciale du centre-ville par rapport à la périphérie ;
- l'évaluation de l'impact des travaux sur les activités ;
- La mesure de la valorisation des commerces après la mise en service.

Les investisseurs

Les attentes et les intérêts des investisseurs concernent les potentialités foncières à proximité du passage du TCSP et la valorisation des quartiers traversés par le TCSP.

Ils aspirent à avoir un état des lieux sur l'évolution de la réglementation à proximité du TCSP ainsi que l'évolution des prix au m² dans les quartiers « TCSP » par rapport aux autres quartiers depuis le passage du TCSP.

Les acteurs privés comme publics ont des questionnements sur les retombées économiques du TCSP. Les acteurs privés attendent généralement des réponses des acteurs publics ; d'où la nécessité d'identifier au préalable ces attentes pour construire un observatoire qui puisse apporter des informations dans les domaines d'interrogation.

Par la suite, une fois les grands domaines d'observation retenus, il s'agira dans la réalisation de l'observatoire de définir une typologie d'indicateurs ainsi que d'établir les partenariats entre les différents organismes afin de recueillir les données nécessaires à la construction de l'outil d'observation de l'effet du TCSP sur l'économie.

Synthèse : Pourquoi mettre en place un observatoire des effets du TCSP sur l'économie ?

L'observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie répond en premier lieu à une obligation légale définie par les lois successives sur les transports urbains.

Celles-ci ont fortement évolué au fil des années et s'orientent vers des relations de plus en plus étroites entre l'économie et les transports.

C'est pourquoi, la nécessité de mettre en place des outils de mesure des effets d'un TCSP sur l'économie s'est avérée de plus en plus forte dans la majorité des villes françaises ayant un TCSP.

Les impacts d'un TCSP sur les activités économiques sont multiples : qu'ils soient antérieurs à la réalisation de l'infrastructure (effet d'anticipation), relatifs à la période du chantier ou postérieurs à la mise en service du TCSP, ces impacts peuvent être positifs ou négatifs pour l'économie et selon les acteurs.

Par ailleurs, les effets d'un TCSP peuvent également se mesurer sur l'évolution urbanistique, sur les stratégies foncières, sur les pratiques de déplacement..., la mise en place d'un TCSP ne concerne pas uniquement l'économie.

Les acteurs concernés par les effets du TCSP peuvent tout à la fois être publics ou privés en raison des attentes et des intérêts liés à la mise en place d'un TCSP.

A ce titre, la mise en place d'un outil de suivi de l'impact d'un TCSP sur l'économie est essentielle et stratégique pour l'ensemble de ces acteurs.

2. Le bilan des outils de suivi et d'évaluation des effets économiques mis en place dans différentes villes TCSP

Les villes qui ont mis en place un TCSP ou qui ont un projet de TCSP, ont développé des systèmes de suivi de l'effet TCSP très diversifiés. A ce titre les outils d'observation ont été d'ampleur très différente selon les villes et les organismes chargés du suivi des effets sur l'économie.

Comme nous l'avons vu dans la première partie de ce rapport, l'Etat a posé la première nécessité légale d'observation des effets des grandes infrastructures.

Il est donc nécessaire dans une première partie d'établir un diagnostic des différents types d'outils mis en œuvre dans les villes tramway ou qui ont un projet de tramway.

Ce tour d'horizon des systèmes d'observation des effets des TCSP concerne une dizaine de villes qui ont mis en œuvre des outils significatifs.

Enfin l'analyse approfondie de deux outils de référence, les cas de Montpellier et de Bordeaux, sera réalisée dans une seconde partie. Ces outils serviront de base à l'ensemble de la méthodologie proposée pour la construction d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie.

2.1 Un tour d'horizon des systèmes d'observation dans différentes villes⁴

2.1.1 Les différents systèmes d'observation existant dans les villes

2.1.1.1 Les observatoires

Les différentes villes présentées ci-après ont mis en place un outil d'observation ou ont le projet de développer ce type d'outil parallèlement à la construction du TCSP.

Les villes de première génération

Les villes de Strasbourg et Nancy ont mis en œuvre un observatoire des effets du tramway, notamment sur le suivi des chiffres d'affaires à Nancy. Ces types d'observatoire sont limités, leur principal rôle était de recueillir les chiffres d'affaires des entreprises afin de répondre à la demande de la Commission d'Indemnisation.

Les villes de la première génération tramway (Grenoble, Nantes, Strasbourg ..) ont bien souvent mis en œuvre un outil d'observation conformément au cadre législatif.

La dimension économique semble aujourd'hui être de plus en plus prise en compte dans un grand nombre de villes réalisant des TCSP.

Les villes de deuxième génération

Les agglomérations ayant en projet la construction d'un TCSP dans les années à venir ont décidé de développer des outils de l'impact socio-économique du TCSP.

⁴ Réalisé en fin 2003 et début 2004.

De nombreux projets d'observatoire des effets du tramway sont au stade de réflexion ou sont émergents. Les villes de Clermont-Ferrand, Marseille et Nice ont développé des groupes de réflexion pour la mise en place de l'outil.

Ainsi les différents outils et projets d'observation recensés montrent que l'intérêt porté à la problématique des effets du tramway sur l'économie locale s'est intensifié au fil des années.

L'outil de suivi le plus exhaustif actuellement est celui de Bordeaux. C'est pourquoi, certaines villes telles Clermont-Ferrand, Nice, Marseille et Mulhouse se sont appuyées sur l'expérience de Bordeaux pour définir leur projet d'observatoire.

L'ensemble des villes présentées ci-dessous a mis en place un outil d'observation ou ont le projet de développer ce type d'outil.

Tableau n° 1 : Les observatoires mis en place dans 7 villes françaises ayant un TCSP

Villes Tramway	Type de TCSP	Etat d'avancement	Mesure de l'impact d'un TCSP sur l'économie
Bordeaux	Tramway	En fonctionnement + extension	- Observatoire des effets économiques du tramway - Observatoire des vitrines commerciales
Nancy	Tramway sur pneus	En fonctionnement	- Observatoire des chiffres d'affaires des entreprises sur le tracé du tramway
Strasbourg	Tramway	En fonctionnement + extension	- Observatoire des effets du tramway a posteriori de la mise en service des lignes - Observatoire de l'économie
Mulhouse	Tram-train	Projet / Travaux	- 1 ^{ère} année d'existence de l'observatoire des effets économiques du tramway
Clermont-Ferrand	Tramway sur pneus	Projet / Travaux	Projet d'observatoire à partir de 2004.
Marseille	Tramway	Projet / Travaux	- Projet d'observatoire (activité économique, urbanisme, comparaison villes tramway)
Nice	Tramway	Projet / Travaux	- Projet de mise en place d'un observatoire avec la réalisation d'enquêtes entreprises
Toulon	Tramway	Projet / Travaux	- Projet d'observatoire des effets du tramway sur l'économie

2.1.1.2 Les études ponctuelles, les enquêtes

Dans le cadre du suivi socio-économique des TCSP, de nombreuses villes de première génération ont souvent réalisé uniquement des études socio-économiques ponctuelles sur les effets du tramway. Ces enquêtes et études d'importances différentes répondaient au cadre législatif. Les villes sélectionnées dans cette partie ont toutes développé ce type de suivi.

Par exemple :

- Les enquêtes de comportements d'achats ajoutées au comptage piétonnier à Montpellier sont un outil d'observation intéressant dans la mesure où les enquêtes ont été réalisées plusieurs fois. Pourtant ces enquêtes ne constituent pas un véritable observatoire des effets du TCSP sur l'économie ; car même si celles-ci servent à mesurer l'impact de la mise en place du tramway sur l'économie locale, elles n'ont pas été développées prioritairement dans ce but et elles ne répondent donc pas à l'ensemble des critères à respecter dans la construction d'un observatoire des TCSP sur l'activité économique.
- La base de données de Valenciennes recense deux fois par an les établissements le long du tracé du tramway. Cet outil est intéressant dans la mesure où il comporte un suivi précis des activités économiques riveraines.
- L'ensemble des autres villes analysées ci-dessous ont réalisé des études ponctuelles, souvent très complètes et riches d'informations utilisées pour le bilan demandé dans le cadre de la LOTI. A Nantes, par exemple, à la différence de Montpellier et de Valenciennes, ces études n'ont pas fait l'objet d'un suivi régulier ou bien les études ont été reconduites mais avec une nouvelle méthodologie.
- Certaines villes comme Nantes, Lyon, Rouen ont observé les effets du TCSP sur l'économie plutôt en aval des travaux. A Nantes de nombreuses études ont été réalisées à la fin des travaux des deux premières lignes.
- A l'inverse les villes d'Orléans, Grenoble (pour la troisième ligne), Caen, et Saint Etienne ont fait un état des lieux des activités économiques avant travaux. Ces études avaient pour objectif de pouvoir être comparées avec des études après travaux reprenant les mêmes critères. Cet objectif n'a pas été entièrement respecté ; par exemple à Orléans le diagnostic commercial élaboré avant les travaux n'a pas été renouvelé après les travaux.

Tableau n° 2 : Les études ponctuelles de suivi de l'effet d'un TCSP mises en place dans 9 villes françaises

Villes Tramway	Type de TCSP	Etat d'avancement	Mesure de l'impact d'un TCSP sur l'économie
Nantes	Tramway	En fonctionnement + extension	- Etudes d'impact après ouverture des 2 premières lignes - Diagnostic de l'activité commerciale sur le tracé de la 3 ^{ème} ligne
Grenoble	Tramway	En fonctionnement + extension	- Etat des lieux avant et après travaux pour la 3 ^{ème} ligne
Lyon	Tramway	En fonctionnement + extension	- Etude après la mise en service de la 2 ^{ème} ligne (2004) sur l'impact économique
Orléans	Tramway	En fonctionnement + extension	- Diagnostic commercial avant travaux de la première ligne en 1996 - Observatoire des déplacements (évaluation socio-économique du tramway année de référence 2000)
Montpellier	Tramway	En fonctionnement + extension	- Enquête sur les comportements d'achats et les fréquentations commerciales (1995, 1999, 2002)
Saint Etienne	Tramway	Projet / Travaux	- Etude réalisée par la ville de Saint Etienne sur le commerce le long du tracé du tramway avant travaux de la 2 ^{ème} ligne et envisagée après travaux
Valenciennes	Tramway	Projet / Travaux	- Base de données en 2003 en collaboration avec la CCI sur le suivi des commerces
Caen	Tramway sur pneus	En fonctionnement	- Réalisation d'une étude préalable aux travaux
Rouen	Tramway	En fonctionnement	- Etude d'impact réalisée 5 ans après la réalisation du tramway conformément à la LOTI

2.1.1.3 Les villes prévoyant un TCSP sans projet d'étude sur l'impact économique d'un TCSP

Ces villes sont majoritairement des villes qui ont un projet de bus en site propre à l'exception de la ville du Mans qui a un projet de tramway.

Les constructions de ligne de bus en site propre ne semblent pas engendrer de travaux aussi conséquents que la construction d'un tramway ce qui expliquerait le choix de ne pas investir dans l'observation des effets économiques à la mise en place d'un TCSP.

4 villes dans ce cas ont pu être recensées :

Tableau n° 3 : Les 4 villes françaises sans outils de mesure

Villes Tramway	Type de TCSP	Etat d'avancement	Mesure de l'impact d'un TCSP sur l'économie
Le Mans	Tramway	Projet / Travaux	- Audit auprès des commerçants sur le tracé du tramway
Lorient	Bus en site propre	Projet / Travaux	- Pas d'observatoire, pas d'étude
La Rochelle	Bus en site propre	Projet / Travaux	- Pas d'observatoire, pas d'étude
Annecy	Bus en site propre	Projet / Travaux	- Pas d'observatoire, pas d'étude

Synthèse

Quelques villes se distinguent par leur outil d'observation :

- L'agglomération bordelaise a développé un observatoire des effets du tramway sur l'économie assez complet que nous détaillerons au cours de cet ouvrage.

- A Montpellier, l'outil d'observation, même s'il n'est pas dédié uniquement au tramway, a permis de mesurer « l'effet tramway » sur la clientèle de centre-ville. Les enquêtes de fréquentation commerciale ont pu servir dans l'évaluation du nombre de clients au fil des années ; avant, pendant et après travaux. Cet outil est le seul permettant d'analyser la problématique des effets du tramway sur la demande (enquêtes auprès de la clientèle) et non sur l'offre (enquêtes auprès des établissements).

- A Nancy, les acteurs économiques ont évalué les effets du tramway par un observatoire des chiffres d'affaires, recueillant mensuellement les chiffres d'affaires pendant les travaux.

De nombreux projets d'observatoires apparaissent comme des outils complets (Mulhouse, Clermont-Ferrand, Nice...). Cependant, il est encore difficile de mettre en avant leurs atouts et leurs faiblesses car ils sont souvent très récents ou sont encore en devenir.

2.1.2 La présentation des projets de tramway et des outils d'observation

Chaque ville présentée en 2.1.1 a fait l'objet d'une étude approfondie. Pour cela, différentes informations ont été sélectionnées dans des ouvrages locaux ou nationaux (sites Internet, périodiques d'informations, études comparatives...). Toutefois, ce recueil d'informations écrites a été complété par une enquête spécifique lancée auprès de chaque ville étudiée (cf. questionnaire en annexe). En fonction de l'ensemble des informations recueillies auprès de chaque ville TCSP, une fiche d'analyse a été réalisée par ville.

CLERMONT-FERRAND

Contexte

Après deux échecs en 1996 et 1998, le projet tramway sur pneumatiques est officiellement relancé depuis le 23 mars 2000. La déclaration d'Utilité Publique a été prononcée en décembre 2003. Les travaux de construction du tramway ont débuté en février 2004 pour s'achever en 2006.

Par ailleurs, depuis janvier 2001 l'agglomération de Clermont-Ferrand bénéficie d'une ligne expérimentale LEO 2000 (Ligne Est-Ouest) de 4,2 km sur laquelle circulent des bus à guidage optique et partiellement en site propre. Il s'agit du CIVIS qui constitue un produit intermédiaire entre le bus et le tramway.

Le tramway de Clermont-Ferrand est une des épines dorsales du PDU adopté en 2000 qui prévoit la construction de 2 lignes tramway :

- la ligne 1 Translohr du Nord au Sud dédiée au tramway ;
- la ligne 2 Léo 2000 dédiée au CIVIS à guidage optique relie la gare SNCF à Royat.

Comme dans de nombreuses villes la construction du tramway de Clermont-Ferrand s'accompagne de nombreux aménagements urbains, notamment la mise en valeur des places et la piétonisation. Des travaux de piétonisation de la place de Jaude à Clermont-Ferrand ont été lancés à la mi-janvier 2003. Ils intègrent aussi les déviations des réseaux nécessaires au passage du futur tramway.

Prise en compte de la dimension économique

La Chambre de Commerce a pris position sur le projet du tramway afin que la problématique économique dans la construction du TCSP soit valorisée. Cette volonté se concrétise par la naissance d'un observatoire des effets du tramway, le 18 décembre 2003.

Cependant, une première enquête auprès des commerçants a été lancée en février 2003 et renouvelée en octobre 2003 sur la Place Jaude (les travaux ont commencé en janvier 2003) avant la mise en place de l'observatoire. Elle fait figure « d'état 0 » pour la commission d'indemnisation avec le début des travaux sur la place Jaude.

Le projet d'observatoire des effets du tramway apparaît comme un outil complet où de nombreux partenariats sont engagés.

CLERMONT-FERRAND		
CARACTERISTIQUES GENERALES		
Longueur des lignes et nombre de lignes	Ligne 1 : Tramway sur pneus : 14 km	
Nombre de stations	31	
Durée des travaux	Février 2004 à mi 2006	
Coût	Estimé à 380 millions d'euros	
CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION		
Structure intercommunale	Clermont Communauté	
Population	Clermont-Ferrand	Clermont Communauté
	1990 : 136 181	1990 : 396 695
	1999 : 137 140	1999 : 409 558
CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES		
	Clermont-Ferrand	Clermont Communauté
Nombre d'entreprises (Ets)		
Commerce	2 369	3 794
Industrie	545	1 221
Services	1 883	3 226
DEPLACEMENTS / TRANSPORTS		
Cadrages stratégiques existants	PDU	
Mobilité quotidienne	1992	
Nombre de déplacements par jour par habitant	3,4	
Répartition des modes de transports		
Voitures particulières	63 %	
Transports en commun	9 %	
Marche	24 %	
2 roues	3 %	
Autres	1 %	
Versement transport	1 % (2001)	

CLERMONT-FERRAND**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation des effets du tramway	Observatoire des effets du tramway (1 ^{ère} année)
Date de la première étude	2004
Fréquence des études	Etat 0 en 2004 /1 ou 2 enquêtes pendant les travaux/ après travaux (2 ou 3 ans)
Maître d'œuvre des études	CCI
Partenariats	CCI/CM/ Ville de Clermont-Ferrand /SMTC/ Agence d'urbanisme/ Urssaf - Partenariat financier - Participation au montage de l'outil - Fournisseurs d'informations
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	- activités économiques (évolution du CA, de l'activité, du nombre d'emplois) - clientèle (évolution de la fréquentation, des comportements d'achats) - modes de déplacement, transport de marchandises - urbanisme (immobilier d'entreprises)
SIG	Cartographie sans SIG pour la CCI
Nb. d'entreprises interrogées	Pas encore défini Enquêtes par visites d'entreprise et par courrier
Périmètre de l'étude	Sur le tracé du tramway + rues dans les 100 m de part et d'autre du tracé+ extension pour cohérence dans les périmètres commerciaux
Coûts des études	
Nb. de salariés déployés pour les études	2 CDD pour la CCI
Forme des études	Pas encore définie
Etudes complémentaires	Etude en 2003 sur l'activité commerciale de la Place Jaude
Avantages de l'outil	Projet d'un observatoire complet (activité économique, urbanisme, environnement)
Inconvénients de l'outil	Le suivi n'est pas prévu pendant toutes les années de travaux

GRENOBLE

Contexte

Les études du premier PDU en 1985 retiennent comme principal objectif la poursuite du développement des transports collectifs et une plus grande articulation entre les différents modes. Cette politique se concrétise par la construction des deux premières lignes de tramway.

Dans les années 1990, il s'agit d'étendre l'image favorable du réseau.

Aussi, le projet de troisième ligne de tramway s'inscrit-il dans une chaîne continue de réflexions, de décisions et d'actions qui associent amélioration des déplacements en transports en commun, structuration urbaine de l'agglomération et développement social des quartiers.

Prise en compte de la dimension économique

Les deux premières lignes ont fait l'objet d'un important recueil de données, principalement « avant » la création de la ligne ; en revanche peu d'observations ont été réalisées « après ».

Pour la 3^{ème} ligne de tramway, au-delà des études réalisées en amont, l'Agence d'urbanisme a proposé une méthode d'observation afin d'évaluer et d'apprécier ce qui sera modifié par la mise en place de cette ligne de tramway.

Il s'agit donc de réaliser un état des lieux « avant », en 2001, et un « après » en 2005.

Plusieurs champs seront ainsi observés :

- déplacements : analyse des flux, de l'offre, des usages (...)
- renouvellement urbain : mutations des espaces publics et privés (...)
- dynamiques urbaines : évolutions du logement, des activités économiques (...)
- qualité de la vie quotidienne : diagnostics urbains et sociaux de territoires, pratiques des habitants le long du futur tramway, suivi de la qualité de l'environnement (...)
- bilan des politiques publiques.

Illustration n° 2 : Le tramway de Grenoble



GRENOBLE**CARACTERISTIQUES GENERALES**

Longueur des lignes et nombre de lignes	Ligne A : 12,9 km Ligne B : 7,9 km
Nombre de stations	46 stations
Durée des travaux	Ligne A : 1984 - 1987 & extensions : 1994 - 1995 & 1997 Ligne B : 1988 - 1990 & extensions : 1998 & 2001
Coût	Ligne A : 2 042 MF. Ligne B : 1 288 MF. Total : 3 330 MF

CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION

Structure intercommunale	Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes métropole (METRO) / 23 communes	
Population aire urbaine	504 849 hab	
	Grenoble	Communauté d'agglomération Grenoble
Population	1990 = 150 758 hab 1999 = 153 317 hab	1990 = 367 600 hab 1999 = 380 645 hab

CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES

	Grenoble	Communauté d'Agglomération Grenoble
Nombre d'entreprises (Ets)	12 375	
Commerce	48,5 %	40,9 %
Industrie	9,5 %	15,8 %
Services	42,0 %	43,3 %

DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

Cadrages stratégiques existants	Schéma Directeur (2000) / PDU (2000)	
Mobilité quotidienne	1992	
Nombre de déplacements par jour	1 560 000	
Nombre de déplacements par jour par habitant	1978 : 4,04 1985 : 3,74 1992 : 3,58	Grenoble agglomération 2002 : 4,03
Répartition des modes de transports	1992	2001
Voitures particulières	53 %	50 %
Transports en commun	14 %	16 %
Marche	27 %	27 %
2 roues	5 %	6 %
Autres	1 %	1 %
Versement transport		1,75 %

GRENOBLE**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES
EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation des effets du tramway	Observatoire des effets du tramway pour les premières lignes Etudes dans le cadre de la LOTI pour la 3 ^{ème} ligne
Date de la première étude	Pour la 3 ^{ème} ligne : 1 ^{ère} étude en 2002
Fréquence des études	
Maître d'œuvre des études	SMTC pour la 3 ^{ème} ligne (CCI) / Etude 2003 confiée à un bureau d'études
Partenariats	Communauté d'agglomération/ Agence d'urbanisme / CCI/Chambres de métiers
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	<ul style="list-style-type: none"> - créations d'établissements nouveaux dans le secteur privé (fichier Sirene) - nombre de mutations de commerces par type d'activité (Registre du commerce) dans le cadre de l'étude LotI (3^{ème} ligne) - évolution du nombre d'établissements - évolution des chiffres d'affaires - évolution du nombre d'emplois - évolution des activités des établissements - évolution des comportements d'achats - évolution des transports de marchandises - évolution de l'immobilier d'entreprises
SIG	Oui pour étude 2003
Nb d'entreprises interrogées	180 entreprises interrogées (en 2003)
Périmètre de l'étude	Sur l'ensemble de l'agglomération (en 2003) Dans un périmètre de 400 m de part et d'autre du tracé
Coûts des études	35 000 euros en 2003
Nb de salariés déployés pour les études	1 CDI
Forme des études	Rapport papier
Etudes complémentaires	Enquêtes ménages en 1992 et fin 2001 - début 2002
Avantages de l'outil	<p>Pour les premières lignes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - clarté des objectifs posés quant à l'observatoire des effets du tramway - choix de quartiers références hors influence tramway pour relativiser les effets observés dans le corridor <p>Pour la troisième ligne : Observatoire très complet</p>
Inconvénients de l'outil	<p>Manque de diversité en termes d'indicateurs économiques (pour les premières lignes)</p> <p>Pour l'observatoire de la troisième ligne, études renouvelées seulement avant et après travaux.</p>

MULHOUSE

Contexte

Le tram-train est un projet à l'étude depuis 1990. L'originalité de ce projet résulte dans la proposition de deux types de tramway dans une même solution transports collectifs :

- un tramway urbain qui desservira 4 communes dans l'agglomération de Mulhouse en 2010 ;
- un tramway périurbain (tram-train) qui reliera l'agglomération mulhousienne directement aux communes de la vallée de la Thur.

Le tram-train à la différence d'un tramway simple peut fonctionner sur un réseau plus élargi. Celui-ci peut donc emprunter les voies de la SNCF.

Ce projet est intégré au PDU adopté en 2001.

L'objectif est de rendre l'agglomération mulhousienne plus accessible, tout en maîtrisant sa circulation automobile.

Prise en compte de la dimension économique

La réalisation de l'observatoire des effets du tramway à Mulhouse en amont des travaux montre l'intérêt que les différents acteurs économiques ont quant à la prise en compte de la dimension économique dans le projet.

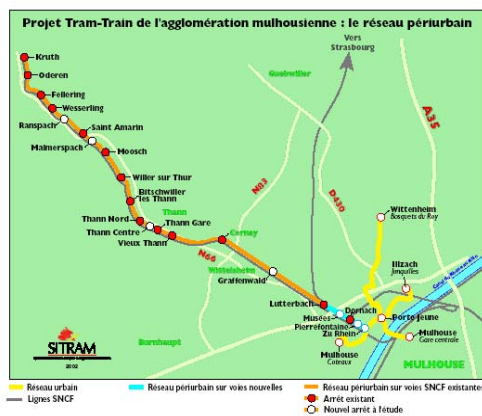
L'outil créé est un instrument complet qui permet d'analyser l'évolution de l'économie locale par différents indicateurs. L'analyse porte aussi bien sur les établissements que sur les usagers de la ville.

Les objectifs définis lors de la mise en place de cet instrument de mesure ont été clairement identifiés.

Il s'agissait de créer un outil de veille et d'évaluation des transformations économiques éventuellement générées par la proximité des lignes.

Dans le même temps cet outil doit permettre de donner aux partenaires de la démarche des clés de lecture et de compréhension des évolutions de l'activité économique pour mettre en place des actions d'accompagnement.

Carte n° 1



Carte n° 2



MULHOUSE**CARACTERISTIQUES GENERALES**

Longueur des lignes et nombre de lignes	Partie urbaine Tram/Train : 2 lignes : 1 ligne ouest/est (8,75 km) Côteaux de Mulhouse à Modenheim à Illzach 1 ligne sud/nord (10,97 km) Gare Centrale de Mulhouse à Wittenheim Partie Périurbaine : Mulhouse /Vallée de la Thur (Interconnexion sur la ligne ouest/est)
Nombre de stations	Ligne ouest/est : 17 stations Ligne sud / nord : 21 stations Tram-train périurbain : 15 stations + 10 stations de la ligne ouest/est
Durée des travaux	2003-2005 : travaux de la 1 ^{ère} phase (12 km) Ligne ouest/est : Côteaux/ Nouveaux Bassins Ligne sud /nord : Gare centrale /Place du rattachement Entre 2005 et 2010 : mises en service progressive des tronçons supplémentaires 2005-2007 : travaux de la partie tram/train périurbain 2007 : mise en service de la partie tram-train périurbain
Coût	Partie urbaine : 340 millions d'euros

CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION

Structure intercommunale	Communauté d'agglomération	
	Mulhouse	Communauté d'agglomération
Population	112 002	172 561

CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES

	Mulhouse	Communauté d'agglomération
Nombre d'entreprises au total	3 542	6 711
Commerce	1 739	3 097
Industrie	369	1 063
Services	1 434	2 551

DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

Cadrages stratégiques existants	PDU adopté en 2001
Mobilité quotidienne	1990
Nombre de déplacements par jour par habitant	3,36
Répartition des modes de transports	en %
Voitures particulières	57
Transports en commun	11
Marche	26
2 roues	5
Autres	1
Versement transport	

MULHOUSE

PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Outils d'observation des effets du tramway	Observatoire des Effets du Tramway
Date de la première étude	2003
Fréquence des études	Avant /Pendant/Après travaux
Maître d'œuvre des études	Agence d'urbanisme
Partenariats	Agence d'urbanisme /CCI /CM /AOT/Certu/DDE/Insee/Banque de France -Participation au montage de l'outil /Transfert de données/Fournisseur d'informations
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	<ul style="list-style-type: none"> - évolution du nombre d'établissements - évolution des chiffres d'affaires - évolution du nombre d'emplois - évolution des activités des établissements - évolution de la fréquentation de la clientèle - évolution de l'accessibilité - évolution des modes de déplacements - évolution du nombre d'emplois générés par le chantier du TCSP - évolution de l'immobilier d'entreprises
SIG	Non
Nb d'entreprises interrogées	<p>Tous les 2 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> 530 entreprises enquêtées par téléphone 500 chalands sur sites piétonniers <p>3 enquêtes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - enquêtes auprès des dirigeants d'entreprise - enquêtes auprès des usagers du centre-ville - comptages des flux piétonniers
Périmètre de l'étude	150 mètres de part et d'autre du tracé sur quelques quartiers du centre-ville
Coûts des études	75 000 euros à l'état initial
Nb de salariés déployés pour les études	2 CDI
Forme des études	Rapports papier
Etudes complémentaires	<p>Trois enquêtes ont été réalisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - enquête auprès des dirigeants d'entreprises - enquête auprès des usagers du centre-ville - comptages des flux piétonniers entrants dans la zone piétonne
Avantages de l'outil	Outil très complet
Inconvénients de l'outil	Pour l'instant peu de recul par rapport à l'outil

NANCY

Contexte

Le tramway de Nancy comprend une ligne mise en service en janvier 2001. Les travaux du tramway ont duré un an et demi. Cette ligne traverse l'agglomération nancéenne d'est en ouest. Elle figure comme la première ligne de tramway inscrite dans le Plan de déplacements urbains. Celui-ci projetait la construction de trois lignes.

Les difficultés rencontrées par le tramway sur pneus à Nancy ont retardé le projet d'extension du réseau.

Prise en compte de la dimension économique

La création d'un comité de centre-ville, six mois avant le début des travaux du tramway, a été décidée par les chambres consulaires, la communauté urbaine, la ville, l'agence d'urbanisme et les vitrines de Nancy.

Le comité de centre-ville avait pour mission la prise en compte de la dimension économique dans la construction du tramway. La réalisation d'un observatoire des chiffres d'affaires a permis de répondre en partie à l'évaluation des effets de la construction du tramway sur l'activité économique. Celui-ci a permis de suivre l'évolution de l'activité économique des établissements situés sur le tracé du tramway. Il a aussi notamment servi de base à la commission d'indemnisation des établissements.

Cet observatoire, malgré le caractère de suivi des établissements durant quelques années, reste très limité. En effet, il reste centré sur les chiffres d'affaires. L'ensemble de la problématique économique peut difficilement être analysé à partir d'informations aussi restreintes.

NANCY		
CARACTERISTIQUES GENERALES		
Longueur des lignes et nombre de lignes	Ligne 1 : 11 km	
Nombre de stations	28	
Durée des travaux	1 ^{er} août 1999 à fin novembre 2000	
Coût		
CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION		
Structure intercommunale	Communauté Urbaine	
Population	Nancy	Communauté Urbaine
	1990 : 99 351	1990 : 406 352
	1999 : 103 605	1999 : 410 508
CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES		
Nombre d'entreprises	Nancy	Communauté Urbaine
Commerce	1 824	3 072
Industrie	283	909
Services	1 428	2 630
DEPLACEMENTS / TRANSPORTS		
Cadrages stratégiques existants		
Mobilité quotidienne	1976	1991
Nombre de déplacements par jour par habitant	3,13	3,7
Répartition des modes de transports	1976	1991
Voitures particulières	36 %	58 %
Transports en commun	10 %	10 %
Marche	46 %	30 %
2 roues	7 %	2 %
Autres	1 %	1 %
Versement transport		1,4 % (2001)

NANCY**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation des effets du tramway	Observatoire des chiffres d'affaires
Date de la première étude	2000
Fréquence des études	Avant / pendant travaux
Maître d'œuvre des études	CCI
Partenariats	CCI/CM
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	Chiffres d'affaires
SIG	Non
Nb. d'entreprises interrogées	237 entreprises ont répondu
Périmètre de l'étude	Nancy intra muros Tracé du tramway
Coûts des études	
Nb. de salariés déployés pour l'études	
Forme des études	Rapport d'études
Etudes complémentaires	Observatoire des flux piétonniers
Avantages de l'outil	Suivi annuel durant 4 ans
Inconvénients de l'outil	Difficultés à avoir les CA après 2000 Outil partiel d'analyse

NANTES

Contexte

La réalisation de la première ligne de tramway s'inscrivait dans un contexte difficile, avec des enjeux importants en termes de déplacements, visant à enrayer la chute de la fréquentation des transports collectifs.

La première ligne, mise en service en 1985, a essentiellement permis de démontrer l'efficacité du tramway comme mode de transport et d'attirer de nouveaux usagers vers les transports collectifs. L'impact économique du tramway était alors un objectif peu présent.

Aujourd'hui, alors que la troisième ligne est en service et des extensions de lignes existantes sont en cours, plus personne ne conteste l'utilité d'un moyen de transport plébiscité par tous.

Les trois lignes constituent aujourd'hui un réseau de 35 km qui sera porté avec les prolongements envisagés, à 45 km en 2005 (hors utilisation éventuelle des infrastructures ferroviaires pour compléter le réseau urbain).

Lors de la réalisation des deux lignes supplémentaires (mises en service en 1994 et 2000), le tramway n'a plus été perçu seulement comme un outil d'amélioration des déplacements mais également comme un outil d'aménagement urbain avec une réelle prise en compte des effets économiques.

Prise en compte de la dimension économique

Le dispositif d'évaluation des effets du tramway sur le milieu urbain a été mis en place après la mise en service des deux premières lignes de tramway, dans le cadre d'un groupe de travail constitué en 1992 et réunissant la Direction des transports terrestres du Ministère de l'Équipement, la DDE, le District, Systra, la Semitan et l'Agence d'urbanisme (Auran).

Dans ce cadre, différentes études ont ainsi été réalisées entre 1994 et 1996 sur les effets du tramway.

Ces études ont été réalisées par l'Agence d'urbanisme (sauf la quatrième par le Cete) avec comme partenaires techniques les chambres consulaires, les services techniques communaux, l'Insee...

Afin de limiter les difficultés rencontrées lors des travaux de la ligne 2, le District, sur l'initiative de la CCI, a fait réaliser par un cabinet spécialisé, un diagnostic de l'activité commerciale sur le tracé de la ligne 3, dans le cadre de l'étude d'impact préalable. Il s'agit d'un relevé de l'offre commerciale, de leurs contraintes fonctionnelles et d'une enquête des consommateurs par tronçon. Une nouvelle étude après la mise en service de la ligne doit être réalisée pour mesurer les évolutions.

NANTES**CARACTERISTIQUES GENERALES**

Longueur des lignes et nombre de lignes	1 ^{ère} ligne = 17,9 km 2 ^{ème} ligne = 13,9 km 3 ^{ème} ligne = 4 km
Nombre de stations	77 stations
Durée des travaux	1 ^{ère} ligne = 1981 - fin 1984 (extension de 5 km : août 98 - août 00) 2 ^{ème} ligne = 1990 - 1992 3 ^{ème} ligne = 2 ans (juillet 98 - août 00)
Projets d'extension	2 km sur la 2 ^{ème} ligne au Sud-Ouest / début travaux : 1 ^{er} sem. 2003 - Mise en service : 1 ^{er} sem. 2005 2,2 km sur la 3 ^{ème} ligne au Nord / début travaux : 2002 - Mise en service : début 2004 3,5 km sur la 3 ^{ème} ligne au Sud-Est/ début travaux : Fin 2003 - Mise en service : 2 ^{ème} sem. 2006
Coût	1 ^{ère} ligne = 197,3 M d'€/ 2 ^{ème} ligne = 237,5 M d'€/ 3 ^{ème} ligne = 98,3 M d'€

CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION

Structure intercommunale	Communauté Urbaine de Nantes / 24 communes	
Population de l'aire urbaine	674 115 hab	
Population	Nantes	Communauté d'agglomération
	1990 = 244 995 hab 1999 = 270 251 hab	1990 = 505 076 hab 1999 = 554 333 hab

CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES

	Nantes	Communauté d'agglomération
Nombre d'entreprises	21 761	30 300
Commerce		57,9 %
Industrie		20,5 %
Services		21,6 %

DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

Cadragés stratégiques existants	PDU	
Mobilité quotidienne	1990	1997
Nombre de déplacements par jour	1,7 millions	1,9 millions
Nombre de déplacements par jour par habitant	3,28	
Répartition des modes de transports	en %	en %
Voitures particulières	59,4	57,4
Transports en commun	13,5	14,8
Marche	21,9	22,8
2 roues	4,5	4
Autres	1	1
Versement transport		1,63 % (2001)

NANTES

PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Outils d'observation des effets du tramway	<p>Ligne 1 : Observatoire des effets du tramway suivi d'indicateurs simples (construction de logements, commercialisation de bureaux, création/cessations)</p> <p>Ligne 2 : enquête mensuelle de CA (peu de durée)</p> <p>Observatoire des déplacements (comptage bus, tramway), piétons et stationnement payant</p> <p>A posteriori des deux premières lignes, 7 études réalisées (1994-1996) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présentation des différentes opérations tramway de l'agglomération - Qualification de la clientèle tramway - Approche des effets socio-économiques du réseau tramway - Modification du comportement en lien avec le tramway - Tramway, stationnement et pratiques multimodales - Evolution de l'utilisation de l'espace urbain dans le corridor tramway - Impact financier des opérations tramway <p>Ligne 3 : diagnostic commercial de tout l'axe concerné</p>
Date de la première étude	1983
Fréquence des études	<p>Pour ligne 1 et 2 après travaux</p> <p>Pour ligne 3 avant travaux</p>
Maître d'œuvre des études	AURAN / CETE pour l'étude sur les modifications des comportements en lien avec le tramway
Partenariats	CCI/ AURAN
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	<p>Ligne 1 : données de la CCI sur les commerces</p> <p>Fichier PC concernant la construction de locaux commerciaux</p>
SIG	
Nb. d'entreprises interrogées	
Périmètre de l'étude	Ligne 1 bande de 400 m autour du tracé tramway
Coûts des études	
Nb. de salariés déployés pour les études	
Forme des études	Rapport et synthèse
Etudes complémentaires	<p>Enquête consommateurs en même temps que le diagnostic commercial</p> <p>« Consonnantes » enquête auprès de 4 000 ménages en 1999 renouvelée en 2002</p> <p>Enquêtes déplacements en 1997 et 2002 auprès des ménages</p>
Avantages de l'outil	Etudes ponctuelles complètes
Inconvénients de l'outil	<p>Manque de clarté et de cohérence entre les différents outils qui se sont succédés pour observer l'effet TCSP</p> <p>Pas de suivi des indicateurs</p>

NICE

Contexte :

Sur un littoral qui s'est fortement urbanisé, Nice représente le « centre-ville » d'une métropole où la densité de population est parmi la plus forte de France. La situation des déplacements dans l'agglomération niçoise a atteint un seuil particulièrement critique dénoncé dans le PDU.

Le tramway a donc semblé figurer comme la meilleure alternative « au tout automobile ». C'est dans ce contexte que la communauté d'agglomération de Nice a privilégié la réalisation du tramway.

Le projet tramway s'intègre dans le PDU, conjointement au nouveau plan de circulation. Le tramway figure comme le pivot de la réorganisation « intermodale ».

Le projet tramway s'accompagne, comme dans l'ensemble des villes tramway, d'un réaménagement urbain important. Ainsi deux places principales, la place Masséna et la place Garibaldi seront largement dédiées aux piétons.

La ligne 1 du tramway de Nice nord/sud de 8,5 km de long, est un axe à fort potentiel de population et d'emplois.

Le début des travaux a eu lieu en août 2003. Le projet comprend la construction d'une ligne de tramway et la construction d'une ligne de bus en site propre (la ligne 2) desservant la ville d'est en ouest.

Prise en compte de la dimension économique

Au lancement du projet, la volonté de la chambre de commerce et d'industrie de Nice a été de développer un partenariat avec les collectivités territoriales pour accompagner les activités économiques riveraines des travaux du tramway.

En ce sens, une proposition de partenariat a été faite sur le modèle de Bordeaux. Ainsi, la volonté d'analyser les effets de la construction du tramway sur l'économie s'est-elle traduite par le projet d'observatoire des effets du tramway qui associe divers partenariats notamment la communauté d'agglomération.

L'observatoire est actuellement en cours de réalisation ; les différents partenaires s'associent au montage de l'outil.

Les indicateurs retenus et suivis dans le cadre de l'observation concernent l'évolution de l'activité, la clientèle, l'emploi, l'accessibilité, l'immobilier d'entreprises...

NICE

CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur des lignes et nombre de lignes	Ligne 1 tramway : 8,5 km Ligne 2 (bus en site propre puis tramway) : 9,9 km
Nombre de stations	Ligne 1 : 20 Ligne 2 : 28
Durée des travaux	Ligne 1 : 2004-2006 Ligne 2 : bus en site propre (dans un premier temps) qui deviendra la ligne 2 du tramway : 2003-2004
Coût	Phase 1 : 333 millions d'euros (H.T)

CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION

Structure intercommunale	Communauté d'agglomération (CANCA)	
Population	Nice	Communauté d'agglomération
	345 674	494 850

CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES

	Nice	Communauté d'agglomération
Nombre d'entreprises		
Commerce	5 911	8 223
Industrie	1 672	2 664
Services	6 278	8 746

DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

Cadrages stratégiques existants	PDU	
Répartition des modes de transports	1998 sur Côte d'Azur	
Voitures particulières	57 %	
Transports en commun	6 %	
Marche	31 %	
2 roues	5 %	
Autres	1 %	
Versement transport		

NICE**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation des effets du tramway	Projet d'Observatoire des Effets du Tramway : études économiques et conjoncturelles
Date de la première étude	2004
Fréquence des études	Intervalle trimestriel entre les enquêtes
Maître d'œuvre des études	
Partenariats	Communauté d'agglomération (CANCA)/CCI/CM/Urssaf/Centre de gestion agréé 06 / Banque de France Intervention en tant que : participation au montage de l'outil transfert de données fournisseurs d'informations
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	- évolution du nombre d'établissements - évolution des chiffres d'affaires - évolution du nombre d'emplois - évolution des comportements d'achats - évolution de l'accessibilité - évolution de l'immobilier d'entreprises - masse salariale, indice de paiement
SIG	Représentations cartographiques : découpage par quartiers, analyses thématiques sur les enquêtes, activités
Nb. d'entreprises interrogées	Panel de 550 Entreprises interrogées par visite, téléphone, courrier
Périmètre de l'étude	Tracé + rues à proximité
Coûts des études	Photographie initiale : 80 000 € Mise à jour des données (tous les ans) : 30 000 € Suivi conjoncturel trimestriel : 30 000 €
Nb. de salariés déployés pour les études	2 CDI à plein temps, prestataire pour les enquêtes
Forme des études	Rapport papier Rapport en ligne Chiffres clés Plaquette
Etudes complémentaires	Non
Avantages de l'outil	Projet d'observatoire complet
Inconvénients de l'outil	Pas de recul

ORLEANS

Contexte

Le tramway compte 23 stations, réparties sur 18 km de lignes. Il constitue un véritable trait d'union entre les principaux pôles de l'agglomération : Fleury les Aubrais au nord, le centre-ville d'Orléans et La Source au sud.

Le projet de tramway s'est inscrit à la base dans un triple objectif :

- assurer une liaison efficace entre centre et périphérie, et plus particulièrement entre les gares, le centre-ville, le campus, l'hôpital et La Source,
- limiter le nombre de déplacements en automobile dans l'agglomération,
- maîtriser la croissance urbaine autour du tracé de transport en commun.

Une seconde ligne de tramway, est-ouest, était initialement prévue pour compléter le maillage de l'agglomération.

Cependant la décision, entre le tramway et un bus guidé en site propre, sur certaines portions du tracé n'est pas encore définitive. Le second choix se justifie pour des motifs financiers, même si certains maires souhaiteraient s'inscrire dans la continuité du projet initial, et continuer à faire progresser les idées de modernité et de confort dont le tramway est porteur.

Prise en compte de la dimension économique

Avant la mise en place du tramway, un diagnostic spécifique a été établi pour identifier les incidences prévisibles du tramway sur l'activité commerciale et économique.

Ce diagnostic a été initié par la Semtao, en étroite collaboration avec la CCI d'Orléans, la Chambre de métiers et la communauté d'agglomération orléanaise.

Une évaluation socio-économique a été réalisée après l'ouverture de la première ligne par l'agence d'urbanisme, dans le cadre de l'observatoire des déplacements.

Le suivi des activités avant et après travaux n'a pas été réellement respecté. En effet, le diagnostic après travaux n'a pas été réalisé à partir d'une enquête et les indicateurs retenus sont différents de ceux qui avaient été analysés dans le diagnostic commercial avant la construction de la première ligne.

Illustration n° 3



ORLEANS**CARACTERISTIQUES GENERALES**

Longueur des lignes et nombre de lignes	1 ^{ère} ligne : 18 km
Nombre de stations	24
Durée des travaux	Ligne 1 : 1998 – 2000 ; mise en service nov 2000
Coût	285,61 millions d'euros

CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION

Structure intercommunale	Communauté d'Agglomération Orléanaise (22 communes)	
Population de l'aire urbaine	324 533	
	Orléans	Communauté d'agglomération
Population	1990 = 105 111 hab. 1999 = 116 559 hab.	1990 = 263 252 1999 = 270 000 hab.

CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES

	Orléans	Communauté d'agglomération
Nombre d'entreprises	3 153	6 700
Commerce		
Industrie		
Services		

DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

Cadrages stratégiques existants	PDU (2000)	
Répartition des modes de transports	1991	1998
Voitures particulières	58,0 %	63,0 %
Transports en commun	14,0 %	15,0 %
Marche	20,0 %	15,0 %
2 roues	7,0 %	6,0 %
Autres	1 %	1,0 %
Versement transport		1,75 % (2001)

ORLEANS

PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Outils d'observation des effets du tramway	Diagnostic commercial avant travaux Observatoire des déplacements (évaluation socio-économique)
Date de la première étude	1996
Fréquence des études	Avant travaux (diagnostic commercial) et pendant travaux (évaluation socio-économique)
Maître d'œuvre des études	Bureau d'études
Partenariats	SEMTAO/ Agence d'urbanisme / CCI du Loiret
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	- Activités, environnement commercial - Chiffres d'affaires, Emplois - Livraisons, mode de déplacements
SIG	Existant au sein de l'Observatoire du commerce
Nb. d'entreprises interrogées	Pour le diagnostic commercial 319 entreprises enquêtées
Périmètre de l'étude	Zones définies par la CCI/ Agence d'urbanisme, SEMTAO
Coûts des études	
Nb. de salariés déployés pour les études	Enquêteurs + bureau d'études
Forme des études	Rapport Papier
Etudes complémentaires	Enquête sur les comportements d'achats (1994) renouvelée en 2002 dans le cadre de l'observatoire du commerce en 2002
Avantages de l'outil	Diagnostic commercial complet la première année (recensement de l'ensemble des établissements sur le tramway) Etude complémentaire sur les comportements d'achats
Inconvénients de l'outil	Pas de suivi d'indicateurs entre les enquêtes Pas d'analyse réalisée sur l'arrivée du tramway et les nouveaux comportements d'achats

Illustration n° 4



SAINT-ETIENNE

Contexte

Le tramway de Saint-Étienne figure dans « l'histoire » des tramways, puisque sa première ligne a été inaugurée en 1882. Dans les années 1970, la ville stéphanoise est la seule ville qui a conservé un tramway « ancienne génération » dans le centre-ville.

Cette première ligne de tramway représente 42 % du trafic des transports en commun et figure comme le symbole de la cité stéphanoise. Celle-ci a connu des réaménagements et l'acquisition de matériel neuf en 2003.

Par la suite, la volonté de l'agglomération a été d'étendre le réseau tramway par la construction d'une seconde ligne.

L'objectif étant de :

- désengorger le centre-ville ;
- générer une nouvelle attractivité du centre-ville ;
- améliorer les échanges et les déplacements à l'échelle de la ville et de l'agglomération.

Ce projet est accompagné du réaménagement urbain de la ville par de futurs aménagements de voies et de places.

Cette seconde ligne de tramway devrait voir le jour au second trimestre 2006.

Prise en compte de la dimension économique

Dans le cadre de la LOTI, avant la réalisation de la seconde ligne un diagnostic commercial a été réalisé, deux ans avant les travaux.

Des enquêtes auprès des commerces ont vu le jour, et une étude faisant un état des lieux avant travaux a été effectuée par un cabinet d'études.

Un partenariat entre les collectivités territoriales concernées et les chambres consulaires a été signé concernant notamment la participation financière de l'ensemble des acteurs.

SAINT-ETIENNE		
CARACTERISTIQUES GENERALES		
Longueur des lignes et nombre de lignes	2 Lignes tramway : 1 ^{ère} ligne en rénovation 2 ^{ème} ligne tramway	
Nombre de stations		
Durée des travaux	1 ^{ère} phase de la 2 ^{ème} ligne 2 km automne 2003 - mars 2006	
Coût	65,5 millions d'euros	
CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION		
Structure intercommunale	Communauté d'agglomération	
Population	Saint-Etienne	Communauté d'agglomération
	1990 : 199 396	1990 : 343 239
	1999 : 180 210	1999 : 321 703
CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES		
	Saint-Etienne	Communauté d'agglomération
Nombre d'entreprises		
Commerce	2 793	5 227
Industrie	1 049	2 378
Services	2 133	3 807
DEPLACEMENTS / TRANSPORTS		
Cadrages stratégiques existants	PDU 2003	
	1991	2001
Nombre de déplacements par jour par habitant	3,42	3,58
Répartition des modes de transports	1991	2001
Voitures particulières	54 %	58 %
Transports en commun	13 %	10 %
Marche	31 %	29 %
2 roues	1 %	1 %
Autres	1 %	1 %
Versement transport		1,75 % (2001)

SAINT-ETIENNE**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation des effets du tramway	Etude avec enquête sur le commerce sur le tracé du tramway de la 2 ^{ème} ligne
Date de la première étude	2 ans avant travaux de la 2 ^{ème} ligne
Fréquence des études	Enquête tous les 6 mois
Maître d'œuvre des études	Ville de Saint-Etienne
Partenariats	Commune / Communauté d'agglomération/ Chambre de commerce/ Chambre de métiers / Association de commerçants Participation financière et participation au montage de l'outil
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	- évolution du nb. d'établissements, évolution du CA, évolution des activités des établissements - évolution de la fréquentation de la clientèle - évolution de l'accessibilité
SIG	Non
Nb. d'entreprises interrogées	370 entreprises et établissements par visites d'entreprises, par téléphone et par courrier
Périmètre de l'étude	- sur l'ensemble de l'agglomération - uniquement sur le tracé du tramway - sur le tracé du tramway + les rues aux alentours
Coûts des études	
Nb. de salariés déployés pour les études	CDD
Forme des études	Rapport d'études Plaquette d'informations
Etudes complémentaires	Enquête commerciale réalisée par un cabinet d'études
Avantages de l'outil	Etude complète associant de nombreux partenariats
Inconvénients de l'outil	Pour l'instant pas de recul

STRASBOURG

Contexte

L'objectif principal de la mise en place du tramway à Strasbourg a été d'abord d'aboutir à une forte augmentation de l'offre publique en matière de transports collectifs avec parallèlement une diminution de la présence automobile dans la ville. Cela s'est concrétisé par la mise en place d'un plan de circulation supprimant tout transit automobile en centre-ville et par la création de parcs relais le long des lignes.

En même temps, la collectivité a souhaité entreprendre un important programme d'urbanisme avec l'idée de reconquérir des espaces publics de qualité pour ainsi renforcer leur attractivité, ce qui s'est traduit, en partie par une piétonisation importante du centre historique de la ville.

Inaugurée fin 1994, la ligne A du tramway de l'agglomération de Strasbourg constitue l'amorce d'un réseau structuré en forme de « x ». En 1998, la ligne D est créée et permet de doubler la fréquence de la ligne A dans son tronçon le plus fréquenté (toutes les 3 mn en heures de pointe).

En 2000, le réseau est complété par les lignes B et C dont une grande partie en tracé commun. Les deux lignes A-D et B-C se croisent au cœur du centre-ville.

Ainsi, fin 2000, le tramway dessert dans un corridor de 400 mètres, 50 % de la population et 65 % des emplois de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Prise en compte de la dimension économique

L'observation des effets du tramway entre dans le cadre strict de la Loti et a donc été réalisée après la mise en service des lignes de tramway.

Les données utilisées dans le cadre de l'observatoire, géré par l'agence d'urbanisme, ont le plus souvent été collectées à d'autres fins (observatoires de l'habitat, du vélo, de l'environnement, enquête ménages, enquête loyers, etc.). Les études ont porté sur la bande de 500 mètres autour de la première ligne mais également sur l'ensemble du territoire de la Communauté Urbaine.

Le document réalisé en août 2000 : « Bilan Loti : Tramway ligne A » fait donc la synthèse des travaux menés depuis la mise en service de la ligne.

Il donne un éclairage des effets du tramway sur :

- les transports en commun (modifications d'offre et d'usage) ;
- les déplacements individuels, le stationnement et les pratiques intermodales ;
- les transformations de l'espace public et l'évolution du cadre de vie ;
- les différentes fonctions urbaines (immobilier d'entreprises, commerce, loyers du secteur privé).

STRASBOURG		
CARACTERISTIQUES GENERALES		
Longueur des lignes et nombre de lignes	Ligne A & D : 12,2 km Ligne B & C : 12,6 km	
Nombre de stations	46	
Durée des travaux	Ligne A : 1992 - 1995 & 1996 - 1998 Ligne B : 1998 – 2000	
Coût	Ligne A : 296 millions d'euros (valeur 1990) Ligne B & C : 248 millions d'euros (valeur 1995)	
CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION		
Structure intercommunale	Communauté urbaine de Strasbourg - 27 communes	
Population	Strasbourg	CUS
	1990 = 252 338 hab	1990 = 423 500 hab
	1999 = 264 115 hab	1999 = 451 240 hab
CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES		
	Strasbourg	CUS
Nombre d'entreprises	17 000	25 935
Commerce		
Industrie		17,7 %
Services		21,4 %
DEPLACEMENTS / TRANSPORTS		
Cadrages stratégiques existants	SCOT / PDU	
Mobilité quotidienne		
Nombre de déplacements par jour	2 339 065	
Nombre de déplacements par jour par habitant	4,53	
Répartition des modes de transports	1988	1997
Voitures particulières	49 %	53 %
Transports en commun	7 %	9 %
Marche	33 %	30 %
2 roues	10 %	7 %
Autres	1 %	1 %
Versement transport		1,75 % (2001)

Illustration n° 5



STRASBOURG**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation des effets du tramway	Observatoire des effets du tramway (ADEUS) Observatoire des CA lors de la construction de la ligne A
Date de la première étude	1994 : Observatoire des effets du tramway 1990 : Observatoire des CA
Fréquence des études	Annuellement à tous les 2 ans. Pour les CA annuellement entre 1991 et 1994 Observatoire des effets du tramway : avant/après les travaux
Maître d'œuvre des études	Adeus
Partenariats	Adeus / CUS + l'ensemble des partenaires de l'Adeus Participation financière et fournisseurs d'informations
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	- évolution du nombre d'établissements - évolution des CA - évolution des activités des établissements - évolution de la fréquentation des transports en commun - évolution de l'accessibilité - évolution de l'immobilier d'entreprises
SIG	ADEUS a un SIG pour l'ensemble des missions. Pour les études de l'observatoire des effets du tramway des représentations cartographiques ont été réalisées à partir de cet outil.
Nb. d'entreprises interrogées	Pour l'observatoire des CA : 250 entreprises sur 800 Dans le cadre de l'observatoire des effets du tramway le tissu d'entreprises n'a jamais fait l'objet d'une étude spécifique
Périmètre de l'étude	400 m de part et d'autre du tracé : - sur l'ensemble de l'agglomération - sur le tracé du tramway - sur le tracé du tramway + les rues alentours
Coûts des études	1 chargé d'étude (entre 1/3 et 1/2 temps) + 15 000 euros d'enquêtes tous les deux ans
Nb. de salariés déployés pour les études	Intérimaire : 0,2 équivalent temps plein par an CDD : 0,25 temps plein par an CDI : 0,25 temps plein par an
Forme des études	Rapport papier Chiffres clés
Etudes complémentaires	Enquêtes ménages déplacements (1988 et 1997) Comportement d'achats des ménages du Bas-Rhin en 2002 Observatoire de l'habitat (Adeus)
Avantages de l'outil	Observatoires complets (plusieurs thèmes d'études)
Inconvénients de l'outil	Pas de suivi annuel de l'activité économique

VALENCIENNES

Contexte

L'agglomération de Valenciennes avec ses 82 communes compte 350 000 habitants. De par son étalement urbain, elle met en avant la nécessité de disposer d'un moyen de transport, rapide, non polluant, en site propre et capable de réduire le temps de transport dans la ville-centre de l'arrondissement.

Le tramway de Valenciennes dessert trois communes de l'agglomération et le centre-ville. Le projet a permis de requalifier les espaces urbains empruntés.

Prise en compte de la dimension économique

La ville et les chambres consulaires font partie du comité de pilotage de la ville-centre dont les missions sont d'informer, de réfléchir aux emplacements des stations, d'assurer la bonne réalisation des travaux et la prise en compte de l'environnement économique.

La mise en place d'une base de données recensant l'ensemble des activités économiques sur le tracé du tramway par la ville de Valenciennes en partenariat avec les chambres consulaires montre l'intérêt de la prise en compte de la dimension économique dans la réalisation du nouveau mode de TCSP.

Cette volonté de mesurer l'impact de la construction du TCSP a été affirmée avant le début des travaux du tramway avec la construction d'une base de données spécifique.

Le suivi de la dimension économique s'étale dans le temps, car l'observation des effets du tramway sur le tracé a débuté avant les travaux, se poursuivant pendant et après les travaux du tramway.

Le recensement des activités économiques le long du tracé du tramway alimente la base de données et fait un état des lieux annuel du nombre d'établissements, des créations, des cessations et des mutations commerciales sur ce périmètre.

VALENCIENNES**CARACTERISTIQUES GENERALES**

Longueur des lignes et nombre de lignes	1 ^{ère} ligne en construction : 9,4 km
Nombre de stations	19 stations
Durée des travaux	Avril 2003 - 2006
Coût	Budget estimé total : 243 millions d'euros

CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION

Structure intercommunale	Valenciennes Métropole (Communauté d'agglomération)	
Population	Valenciennes	Valenciennes Métropole
	1990 : 38 441	1990 : 400 539
	1999 : 41 278	1999 : 399 677

CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES

	Valenciennes	Valenciennes Métropole
Nombre d'entreprises		
Commerce	852	3 343
Industrie	154	1 220
Services	697	2 195

DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

Cadrages stratégiques existants		
	1985	1997
Nombre de déplacements par jour par habitant	3,37	3,55
Répartition des modes de transports	1985	1997
Voitures particulières	48 %	60 %
Transports en commun	8 %	6 %
Marche	33 %	27 %
2 roues	8 %	5 %
Autres	3 %	2 %
Versement transport		

VALENCIENNES

PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Outils d'observation des effets du tramway	Observatoire du commerce
Date de la première étude	Mise en place de l'observatoire du commerce en 2003 Diagnostics commerciaux réalisés auparavant entre 1991 et 1999
Fréquence des études	Annuel
Maître d'œuvre des études	Ville de Valenciennes
Partenariats	Ville de Valenciennes / CCI/ Chambre de métiers Les chambres consulaires sont des fournisseurs d'informations, et elles transfèrent leurs données issues des fichiers consulaires
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	- évolution du nombre d'établissements - évolution du nombre d'emplois - évolution des activités des établissements - évolution de l'immobilier d'entreprises
SIG	Non
Nb. d'entreprises interrogées	Enquêtes auprès de commerçants représentatifs en 2001 Dans le cadre de l'observatoire du commerce pas d'enquêtes ; seulement des relevés terrain sur le nombre de commerces sur le tracé du tramway
Périmètre de l'étude	Tracé du tramway
Coûts des études	
Nb. de salariés déployés pour les études	CDD Prestations de cabinets conseils
Forme des études	Base de données
Etudes complémentaires	Non
Avantages de l'outil	Suivi annuel des indicateurs
Inconvénients de l'outil	Indicateurs restreints pour une évaluation complète de l'activité économique Périmètre limité

Synthèse

Le tour d’horizon des villes montre les différents aspects de l’évaluation des effets d’un TCSP sur l’activité économique.

Il est important de retenir que dans l’ensemble, les villes ont développé des outils intéressants qui répondaient à la demande des acteurs locaux.

L’aspect économique et notamment l’observation des effets de la construction d’un TCSP est actuellement pris en compte sur l’ensemble des villes qui ont un projet tramway, à l’exception de la ville du Mans.

Ce phénomène démontre que l’évaluation des impacts économiques avant, pendant et après travaux intéresse l’ensemble des acteurs qui investissent dans la construction d’un TCSP.

2.2 Le contexte et le mode d'évaluation des effets du tramway à Bordeaux et à Montpellier

2.2.1 Bordeaux

Illustration n° 6



2.2.1.1 La présentation du projet de tramway et du contexte local

2.2.1.1.1 Le rappel du contexte

L'agglomération de Bordeaux a connu depuis 20 ans une croissance démographique relativement modérée, mais inégalement répartie : croissance démographique forte dans les secteurs périphériques et périurbains tandis que le centre de l'agglomération stagnait ou perdait même de la population.

Ainsi, en 20 ans, la zone urbanisée du Schéma directeur a doublé de superficie pour une croissance démographique de 14 %. Basée sur l'habitat individuel périphérique, cette extension urbaine, à la densité très faible, a favorisé la dispersion de certaines fonctions urbaines et l'émergence de polarités secondaires.

Il en résulte un décalage entre la répartition géographique des emplois et celle de la population, entraînant un allongement et une dispersion des déplacements domicile-travail, un affaiblissement de certains secteurs anciens et une tendance à la spécialisation spatiale et sociale du territoire.

Parallèlement, les transports collectifs avaient un rôle de plus en plus faible, tant au niveau des conditions de circulation, des temps de parcours que du point de vue de la rentabilité du système. A cela, s'ajoutent l'insuffisance de franchissements de la Garonne, coupant en deux l'agglomération au sein de la ville-centre, et un réseau ferré sous-utilisé pour participer avec les transports collectifs urbains à la desserte de l'agglomération.

L'usage de la voiture est de plus en plus prédominant dans l'agglomération. En 1990, les déplacements effectués en voiture particulière représentaient 62 % de l'ensemble des déplacements ; ils en représentent 65 % en 1998⁵.

De nombreux axes étaient saturés avant le début des travaux : le secteur sud de la rocade, le pont d'Aquitaine, le pont de Pierre, les quais, y compris en secteur central où le trafic de transit était très important comme sur les cours de l'Intendance, d'Alsace-Lorraine et Victor Hugo.

De plus, le centre de l'agglomération offrait une qualité de service très dégradée en matière de stationnement. La réglementation est le plus souvent non respectée, ce qui entraîne de nombreux dysfonctionnements : faible rotation sur les places licites et sur-occupation de l'espace public par du stationnement illicite. L'offre en stationnement privé est souvent insuffisante pour les résidents, notamment dans le centre historique, secteur de bâti ancien.

Constatant les effets de la dispersion urbaine sur l'allongement croissant des déplacements et la difficulté de répondre aux besoins autrement que par l'automobile, un schéma directeur des déplacements urbains communautaires est adopté en 1996, préfigurant l'idée d'un TCSP par l'agglomération bordelaise. Par la suite, le projet tramway est acté, puis repris dans le PDU adopté en 2000. Il fait des trois lignes de tramway l'épine dorsale d'une nouvelle politique de déplacements en préconisant la mise en place, autour du tramway, d'une offre de transports compétitive, un partage de l'espace public favorisant piétons et cyclistes, une nouvelle organisation du stationnement favorable aux résidents et

⁵ Sources : Enquête ménages déplacements.

aux visiteurs, l'affirmation de corridors de déplacement comme ossature primaire de densification urbaine.

Dès sa conception, le projet de tramway a donc été imaginé comme l'un des éléments moteurs d'une nouvelle politique urbaine, pour sa capacité à transformer et à mieux structurer les quartiers parcourus par les lignes de transport.

2.2.1.1.2 La présentation du tramway

Le tramway bordelais se caractérise par la création, dès la première phase, de trois lignes entièrement en surface, chacune en correspondance avec les autres.

La première phase a été mise en service en décembre 2003 pour la ligne A ; les lignes B et C ont ouvert au printemps 2004. Cette première phase constitue un premier réseau de 24,5 km.

La ligne A, est-ouest relie les communes périphériques de la rive droite de Cenon et Lormont au centre commercial Mériadeck (ouverture en décembre 2003), au stade et au CHR (en 2005), via l'hypercentre en traversant la Garonne par le Pont de Pierre, seul pont central de l'agglomération.

La ligne B sud - est-nord relie le campus universitaire sur la commune de Talence à l'hypercentre via les places de la Victoire, Pey-Berland (interconnexion Lignes A-B) et des Quinconces (interconnexion Lignes B-C).

La ligne C, sud-nord relie par les quais, la gare Saint-Jean au centre-ville, via deux interconnexions avec les lignes A et B.

La seconde phase sera mise en service en 2007 et consistera à prolonger chacune des extrémités des trois lignes pour aboutir à un réseau de 43,3 km et 84 stations.

La ligne A sera ainsi prolongée vers les communes périphériques de Carbon-Blanc et Floirac au nord-est et Mérignac à l'ouest.

La branche nord de la ligne C sera également prolongée en direction des grands ensembles d'habitat de la cité des Aubiers et la ligne B sera prolongée le long des quais nord.

Une troisième phase est déjà envisagée. Elle consisterait en de nouvelles extensions en direction de l'aéroport de Mérignac (ouest ligne A), de Bègles et Villenave-d'Ornon (sud ligne C) et du parc des expositions (nord ligne C).

A l'issue de la deuxième phase, le réseau du tramway bordelais, desservira dans un rayon de 500 mètres 37 % de la population de la Communauté urbaine, 50 % des emplois et 65 % de la population scolaire et universitaire.

Carte n° 3 : Le tracé du tramway de Bordeaux



Source : CUB 2000

2.2.1.1.3 La prise en compte de la problématique économique dans le projet de tramway

La prise en compte de la problématique économique (diagnostic commercial, évaluation des impacts...) reste assez sommaire dans le dossier de Déclaration d'utilité publique ; ce qui n'a pas empêché les acteurs économiques locaux et la CCI à se mobiliser, dès le lancement de la concertation, pour un tracé définitif.

Un groupe de travail « Commerce, Tramway et centre-ville » a été constitué et des missions d'études dans les villes dotées d'un tramway ont été organisées, associant commerçants, techniciens et élus de la Communauté urbaine.

Ainsi le choix pris en faveur du tramway correspond tout autant à une volonté de réduire les parts de marché de l'automobile, qu'à une volonté de saisir l'effet de levier du tramway sur l'urbanisme, par sa capacité à catalyser les projets urbains dans ses corridors d'influence : « le tramway remodèle la ville ».

Par ailleurs, les nombreux aménagements prévus en parallèle du tramway impulsent une nouvelle dynamique à la ville : réaménagement de l'ensemble des quais, des principales places traversées par le tramway en centre-ville, lancement de ZAC mixant habitat et activités... qui devrait avoir des retombées économiques considérables.

Le tracé du tramway, tel qu'il a été défini, est la résultante d'un parti pris affirmé pour la valorisation urbaine et commerciale du centre-ville de Bordeaux et des communes périphériques.

Aussi, lors des mois précédant les premiers travaux, les chambres consulaires en partenariat avec la Communauté urbaine ont-elles organisé des réunions, principalement sur le périmètre de la première phase, à la fois pour sensibiliser les entreprises à l'intérêt d'un tel outil de transport en commun et les prévenir des préjudices éventuels que pourraient engendrer les travaux ou les futurs aménagements sur leur activité.

2.2.1.2 La présentation générale des outils mis en place

2.2.1.2.1 Les diverses actions développées

La commission d'indemnisation

En collaboration avec la CCI de Bordeaux, une commission de règlement amiable a été mise en place peu après les premiers travaux (avril 2000).

Cette commission est présidée par un magistrat et la vice-présidence en est assurée par un membre du Conseil de communauté. Elle est composée d'un représentant de la CCI, d'un représentant de la chambre de métiers, d'un représentant du Trésorier payeur général, d'un représentant de l'Ordre des experts comptables, d'un représentant de la commune concernée, du secrétaire général de la Mission tramway (CUB), du chef de projet de la Mission tramway (CUB), du directeur du service juridique de la CUB.

On notera qu'après plus de deux ans de travaux, à l'automne 2002, la CUB en concertation avec la CCIB, a décidé de renforcer le dispositif d'indemnisation.

Les périmètres et les périodes ouvrant droit à indemnisation ont été élargis afin de mieux tenir compte de l'impact effectif des travaux ; par exemple : prise en compte du préjudice lié aux travaux dans la rue, même s'ils ne sont pas devant le commerce.

La CUB a pris en compte les préjudices liés aux travaux pour les entreprises non riveraines en mettant en place un dispositif offrant aux commerçants le bénéfice d'un prêt à taux zéro.

L'appui aux entreprises : les actions menées par les chambres consulaires

Par ailleurs, un important dispositif d'appui aux entreprises a été déployé par la CCIB :

- un appui individualisé auprès des entreprises riveraines du tracé pour les aider à s'adapter pendant les travaux du tramway (visite de conseillers d'entreprises) ;
- une association spécifique a été mise en place « TramEntreprises » pour aider les entreprises locales, notamment du BTP, à se positionner sur le chantier tramway.

De plus, sur l'initiative de la CCIB, il a été décidé de mener une expérience « d'espace de livraisons de proximité (ELP) » sur un site pilote en centre-ville. Il s'agit d'éviter la circulation des camions de livraison dans les quartiers en travaux, en leur donnant la possibilité de décharger sur une aire réservée à cet effet, fonctionnant grâce à la présence d'un personnel dédié au gardiennage de l'aire et à l'aide aux manutentions des marchandises sur l'ELP.

Un deuxième projet « d'espace de livraisons » de proximité est actuellement en cours.

L'observatoire des vitrines commerciales

Un dispositif complet d'évaluation des effets du tramway a été mis en place bien avant le début des travaux par la Communauté urbaine de Bordeaux et l'Agence d'urbanisme en partenariat avec la CCIB.

L'Agence d'urbanisme a ainsi réalisé, en 1998, un état des lieux dans le cadre de l'observatoire des effets du tramway, sur les questions de :

- déplacements : état des lieux des usages en matière de mobilité et de déplacements... ;
- tissu urbain et cadre de vie : inventaire des actions et procédures d'aménagement en cours dans le corridor tramway et en dehors... ;
- marché immobilier ; enquête auprès de professionnels de l'immobilier ;
- commerce : descriptif de l'état des devantures...

En 2001, un an après le début des travaux, l'Agence d'urbanisme a réalisé une nouvelle photographie des vitrines commerciales permettant de mesurer les premières évolutions.

2.2.1.2.2 - La création de l'observatoire des effets du tramway sur l'économie

La décision de la mise en place de l'observatoire

En mars 1997, est constitué un groupe de travail « Commerce, tramway et centre-ville » qui marque le démarrage de la concertation par rapport au tracé définitif. La CCIB met alors en place une nouvelle direction « Tramway et Projets Urbains » dont le rôle est de sensibiliser les établissements aux conséquences économiques des aménagements urbains et de proposer un programme d'accompagnement des entreprises.

En accord et en partenariat avec la CUB, la CCIB s'est vu chargée de la mise en place de l'observatoire des effets du tramway sur l'économie.

A cet effet, la CCIB a développé la partie économique de l'observatoire des effets du tramway en 1999, un an avant le début des travaux. L'année 1999 fait figure d'état zéro, se poursuivant par un suivi des indicateurs chaque année pour une durée de cinq ans ; l'objectif premier étant de mettre en place un état des lieux annuel de l'activité économique riveraine.

Le fonctionnement de l'observatoire des effets du tramway

La CUB et la CCI, dans le cadre de leur partenariat, ont défini une convention qui précise les conditions de fonctionnement de l'observatoire. La CCI de Bordeaux est chargée de la maîtrise d'œuvre de cet observatoire et a l'obligation de réaliser chaque année un suivi des entreprises dans le corridor du tramway par un recensement des établissements le long du tracé et dans les rues riveraines. Cette analyse statistique est complétée par une enquête annuelle auprès des entreprises concernées autour de 5 grands thèmes :

- activité de l'établissement ;
- caractéristiques de la clientèle ;
- livraisons ;
- accessibilité de l'établissement ;
- perspectives d'avenir.

L'observatoire des effets du tramway sur l'économie permet donc à la fois de réaliser un suivi des entreprises concernées, de mesurer les mutations dues aux travaux et à la mise en place du tramway sur l'activité et de faire un état des lieux annuel de la situation économique des entreprises.

2.2.1.3 L'impact du tramway sur l'activité économique

Si les travaux ont débuté en avril 2000 en Rive droite de la Garonne et sur les communes de Cenon et Lormont, la période considérée comme la plus critique a débuté en 2002. Ajoutés aux travaux situés en périphérie, de nombreux chantiers se sont ouverts, dans Bordeaux intra-muros, créant des conditions difficiles pour le fonctionnement des entreprises situées à proximité des travaux du tramway (dans les 150 mètres de part et d'autre du chantier).

A partir de 2002, période d'intensification des travaux sur l'ensemble de la phase 1, les établissements ont connu de fortes difficultés. L'année 2003, malgré la continuité des chantiers dans de nombreux quartiers se caractérise par une lueur d'espoir de la part des entreprises : l'arrivée du tramway en décembre

met fin à une longue période de chantier pour les établissements de la ligne A (phase 1).

2.2.1.3.1 Les effets sur l'activité des entreprises

En 2003, **46 % des entreprises interrogées dans le cadre de l'observatoire estiment connaître une évolution négative de leur chiffre d'affaires**. Même si les établissements déclarent majoritairement avoir une activité en baisse sur les secteurs du centre-ville, cette diminution est beaucoup moins importante en 2003 qu'en 2002.

Par ailleurs, l'effectif salarié stagne pour la première fois dans le corridor tramway.

2.2.1.3.2 Les effets sur la clientèle

Le principal problème posé est l'accessibilité de la clientèle ; celle-ci semble avoir pour partie déserté les zones en chantier. **27 % des entreprises connaissent une baisse de clientèle dépassant 20 %**. Ce phénomène est particulièrement important pour la clientèle de passage. Les travaux du tramway ont, en effet, complètement changé l'organisation des flux avec en particulier la suppression de lignes de bus et les changements d'itinéraires imposés aux automobilistes. Il semble que les activités vivant pour l'essentiel d'une clientèle de proximité aient mieux résisté.

2.2.1.3.3 Les effets sur les pratiques de déplacement

Même si les déplacements sont majoritairement effectués en voiture, les chefs d'entreprises constatent une adaptation de la clientèle aux problèmes de circulation avec une émergence des modes de transports alternatifs : par exemple, 30 % des établissements déclarent que 30 à 50 % de leur clientèle se déplacent à pied.

Un autre problème crucial dans le fonctionnement des entreprises reste les difficultés de livraison. Les travaux du tramway ont engendré des modifications dans le fonctionnement de la circulation des marchandises selon 54 % des chefs d'établissements interrogés.

En conclusion, l'ampleur des chantiers de Bordeaux crée des situations économiques très difficiles à supporter par les entreprises. Ces chantiers concernent un grand nombre d'entreprises sur des périodes de temps très longues.

Toutefois, il faut constater qu'en 2003 plus de la moitié des entreprises situées dans le corridor du tramway continuent à penser que le tramway valorisera leur emplacement. Cela démontre que les chefs d'entreprise ont toujours porté une certaine confiance dans le projet.

BORDEAUX		
CARACTERISTIQUES GENERALES		
Longueur des lignes et nombre de lignes	Ligne A : 19,9 km Ligne B : 15,4 km Ligne C : 8 km	
Nombre de stations	84 (1 ^{ère} phase : 52)	
Durée des travaux	1 ^{ère} phase : 2000 / 2003, 2 ^{ème} phase : 2004 / 2007	
Coût	1,03 milliards d'euros	
CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION		
Structure intercommunale	Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), 27 communes	
Population de l'aire urbaine	882 156 habitants	
Population	Bordeaux	CUB
	1990 = 210 336 hab. 1999 = 215 374 hab.	1990 = 624 284 hab. 1999 = 660 091 hab.
CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES		
	Bordeaux	CUB
Nombre d'entreprises	10 253	21 205
Commerce	46,1 %	40,4 %
Industrie	10,0 %	14,7 %
Services	43,8 %	44,9 %
DEPLACEMENTS / TRANSPORTS		
Cadrages stratégiques existants	Sdau / Contrat d'Agglomération / Contrat de plan / PDU / PLU	
	1990	1998
Nombre de déplacements par jour	1 729 826	2 356 524
Nombre de déplacements par jour par habitant	3,13	3,57
Répartition des modes de transports	1990	1998
Voitures particulières	62%	64,1 %
Transports en commun	9 %	8,8 %
Marche	21 %	22,2 %
2 roues	6 %	4,2 %
Autres	1 %	0,6 %
Versement transport		1,4 % (1,75 en 2005)

BORDEAUX**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation	Observatoire des effets du tramway sur les activités économiques
Date de la première étude	1999
Fréquence des études	Annuellement
Maître d'œuvre des études	CCIB
Partenariats	CCIB/CUB/CM/Urssaf
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	<ul style="list-style-type: none"> - l'activité (créations/ cessations d'entreprises, évolution du CA, et de l'activité) - l'emploi (nb. d'emplois, masse salariale, temps plein, partiel) - la clientèle (caractéristiques, âge, nb., fréquence, pouvoir d'achats) - l'accessibilité clientèle et les livraisons
SIG	SIG intégré à l'Observatoire des effets du tramway
Nb. d'entreprises interrogées	Echantillon de 1 000 entreprises sur les 5 000 entreprises du corridor tramway
Périmètre de l'étude	Corridor du tramway 150 mètres de part et d'autre du tracé
Coûts des études	164 000 euros
Nb. de salariés déployés pour les études	4 agents de développement économique (réalisation des enquêtes + rédaction des rapports d'études)
Forme des études	Rapport annuel du suivi des effets du tramway sur les établissements (étude générale + découpage géographique) Document de vulgarisation
Etudes complémentaires	Enquête ménages en 2004
Avantages de l'outil	Existence d'un observatoire économique assez complet Suivi des entreprises annuellement (avant, pendant, après travaux)
Inconvénients de l'outil	Inexistence de suivi des entreprises en dehors du corridor tramway Pas d'enquêtes ménages ou d'outil de suivi des comportements d'achats pendant la période de travaux, seulement en fin de travaux en 2004

2.2.2 Montpellier

Illustration n° 7



2.2.2.1 – La présentation du projet tramway et du contexte local

2.2.2.1.1 – Le rappel du contexte montpelliérain

Située sur l'arc méditerranéen, entre l'Italie et la Péninsule ibérique, la position géostratégique de Montpellier peut effectivement lui permettre de devenir un pôle économique majeur, véritable carrefour sud européen où convergent les initiatives, où se retrouvent les professionnels et affluent les touristes ; près de 4 millions de visiteurs par an.

Elle dispose aussi pour cela de toutes les infrastructures nécessaires à l'accueil des entreprises et à leur développement international. Ses réseaux de communication en font un lieu de passage incontournable. L'histoire, le climat et la qualité de son environnement, notamment la richesse des milieux naturels environnants, du littoral aux garrigues lui valent une réputation de ville où il fait bon vivre.

Sa diversité commerciale, ses universités, ses pôles d'activités spécialisés de dimension européenne ou mondiale en font une métropole émergente : Eau, Environnement, Euromédecine, Informatique, Agropolis, Antenna et Héliopolis...

Montpellier est aujourd'hui l'une des villes les plus attractives du Sud. La rapidité de sa croissance démographique en témoigne. La population de la ville a en effet doublé au cours des quatre dernières décennies.

Pourtant, la dynamique commerciale du centre-ville de Montpellier semble fragilisée, notamment par des dysfonctionnements directement liés à des questions d'urbanisme et de déplacements. Des voies d'accès complexes et des raccordements difficiles aux parkings rendent peu lisibles les entrées de la ville et nuisent non seulement à son fonctionnement, mais aussi à son organisation marchande.

Aujourd'hui, le bassin de vie de Montpellier voit les fondements de son succès battus en brèche par une croissance urbaine importante et peu maîtrisée, qui a généré une consommation excessive d'espace, une multiplication et un allongement des déplacements.

Cette croissance urbaine profite en premier lieu à la périphérie au détriment du centre-ville. La part de la population de la « ville-centre » par rapport à celle de l'agglomération a diminué de 10 %. La première et la deuxième couronne de l'agglomération ont augmenté leur nombre d'habitants respectivement de 60 et 75 % entre 1982 et 1995. Certaines communes du secteur nord ont connu une croissance de plus de 200 %.

Montpellier reste, cependant, le principal pôle d'emplois et le principal pôle générateur de trafic. Plus d'un tiers des déplacements de la ville est généré par le seul centre-ville.

Ce constat s'accompagne d'une explosion des déplacements motorisés qui n'ont pas trouvé de réponse auprès de l'offre de transports. Le réseau routier, est menacé aujourd'hui d'asphyxie par manque d'anticipation et de structuration de la nouvelle urbanisation.

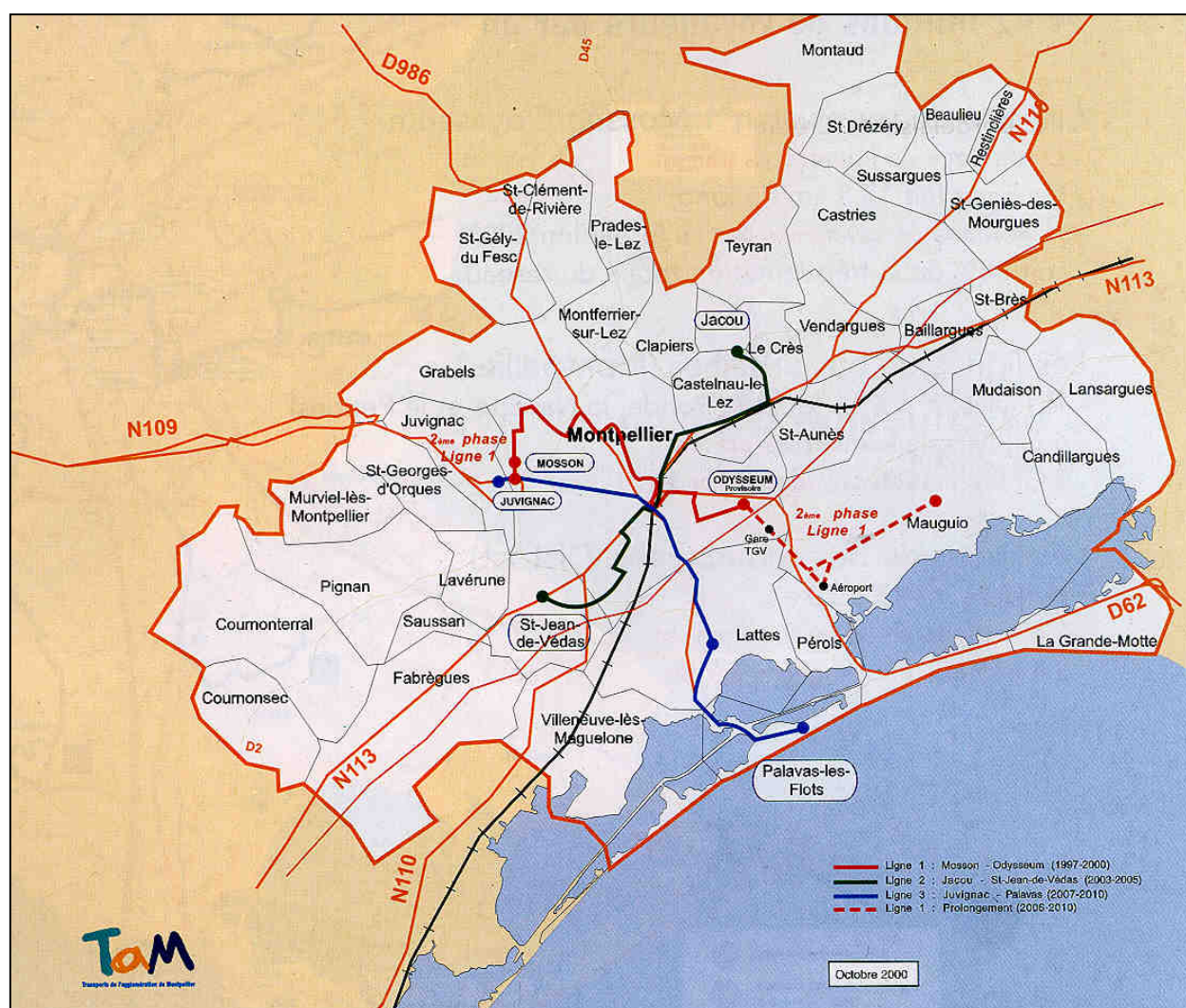
De plus, par manque d'équipements, les déplacements Nord/Sud et Est/Ouest se font en grande partie par le centre-ville, générant une circulation de transit polluante et nuisible au développement commercial de certains quartiers.

Le projet tramway s'est présenté comme une opportunité de repenser le plan de circulation et comme un outil de rééquilibrage du développement urbain.

Ainsi, le PDU s'articule autour de la réalisation de plusieurs lignes de tramway, de la coordination des modes de transports urbains et interurbains, du redéploiement du réseau de bus, d'un réaménagement de l'espace et des zones centrales de la ville, et de la réduction de la place de la voiture.

2.2.2.1.2 La présentation du tramway

Carte n° 4 : Le tracé du réseau de tramway de Montpellier



La première ligne de tramway de Montpellier a pour vocation première de rééquilibrer le développement urbain de la ville, tout en réduisant les problèmes de déplacement sur l'axe est-ouest. De plus, elle permet de desservir les principaux territoires à enjeux de l'agglomération. Le tramway est le fil

conducteur de l'ensemble des projets de la ville. A ce titre, différentes zones à vocation économique sont concernées par le passage du tramway telles Port Marianne et Odysseum.

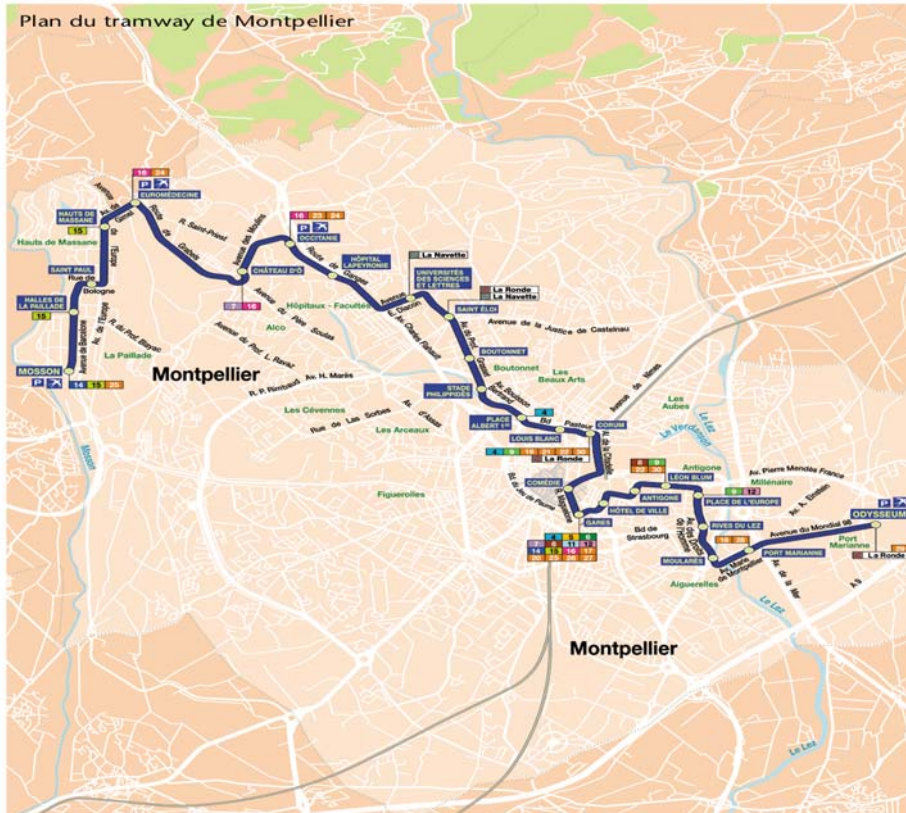
Il faut noter que Montpellier a fait l'objet d'une politique de développement volontariste le long d'un axe nord-ouest/sud-est, impulsée depuis le début des années 1980. Ainsi durant 20 ans, les nouveaux projets urbains ont été développés le long de cet axe et ont fait l'objet d'anticipation du passage du tramway, avec la mise en place de couloirs de bus en site propre comme dans les quartiers de l'Antigone ou Port Marianne. Une partie du tracé du tramway emprunte ces anciens couloirs de bus.

Le tracé du tramway s'inscrit donc dans cet axe prioritaire afin de créer un lien entre quartiers urbains constitués, à l'image de La Paillade, ZUP au nord-ouest de l'agglomération, du centre-ville, du tissu urbain classique, et des quartiers en cours ou en projet, implantés sur des espaces pas encore totalement structurés et urbanisés.

Il est important de noter qu'à Montpellier le tramway s'insère dans un projet urbain préalablement défini dont il fait partie.

Au niveau de la desserte de l'hypercentre, il faut remarquer que le tramway passe à la lisière du centre historique, l'Ecusson, dans lequel se trouve la majorité des rues commerçantes de Montpellier. La station la plus centrale de Montpellier est la place de la Comédie qui est, en quelque sorte, le trait d'union entre le Montpellier ancien et le Montpellier nouveau.

Carte n° 5



D'une longueur de 15,2 km, la ligne de tramway, entièrement située sur la ville de Montpellier, relie le stade de la Mosson, situé dans le quartier de la Paillade (25 000 habitants), à l'ouest de la ville, à Port-Marianne ; un tout nouveau quartier sur la rive gauche du Lez, à l'est de l'agglomération.

Entre ces deux points, le tramway dessert l'université et 70 % des établissements scolaires, le centre-ville, place de la Comédie via un passage souterrain et le quartier d'affaires Antigone. La ligne dessert directement 75 000 habitants, 42 000 emplois et 75 000 élèves et étudiants. Les 26 stations sont équipées de parkings à vélos.

Le projet du tramway de Montpellier se découpe en trois phases :

- L'ouverture de la première ligne a vu le jour en juillet 2000. Les travaux de construction se sont étalés de 1997 à 2000 ;
- Une seconde ligne est prévue pour une mise en service fin 2006. La Déclaration d'utilité publique a été prise début 2004. Les premiers travaux ont débuté à l'été 2004.

La ligne desservira l'agglomération sur un axe nord-sud sur environ 19 km, en sortant largement de la ville-centre, contrairement à la première ligne, pour desservir des communes périphériques. Ce tracé souhaité par la Communauté d'agglomération évite le centre-ville, ce qui soulève, notamment de la part de la CCI, de nombreux désaccords. De plus, celle-ci dessert le futur pôle périphérique commercial de l'Odysseum.

La seconde ligne sud-ouest/nord-est fait l'objet de réflexions en terme de création franche de nouveaux espaces à urbaniser, principalement dans sa partie ouest, tout en desservant les pôles urbains de Saint-Jean de Vedas au sud-ouest, et de Castelnau, Le Crez et de Jacou au nord-est ;

- Une troisième ligne est également envisagée pour 2010, sur un axe nord-ouest/sud-est, en direction des plages de Palavas les Flots.

2.2.2.2 La présentation générale des outils mis en place

2.2.2.2.1 Les diverses actions développées

La commission d'indemnisation

Une commission d'indemnisation a été mise en place pour les travaux de la première ligne.

Elle était présidée par un magistrat du tribunal administratif et comprenait un représentant du Trésorier payeur général, un de la CCI, un de la chambre de métiers, un de l'Ordre des experts comptables, un élu de la Communauté d'agglomération, un élu de la commune concernée et un représentant des Transports de l'agglomération de Montpellier (TAM).

On notera que la commission n'a pas pris en compte les travaux de déviations de réseaux dans le calcul des indemnités, malgré l'insistance de la CCI.

Une fois les règles posées, sur 130 commerçants situés sur le tracé, et sur 52 dossiers déposés, 50 ont été retenus et 37 indemnisés. La bande de tramway définie dans le cadre de l'indemnisation portait sur 150 m de part et d'autre du tracé.

La CCI a également obtenu, la mise en place d'une commission des travaux et des animations permettant un suivi constant et une information des ressortissants sur les travaux. Son rôle a surtout été d'essayer de mettre en avant les retombées du BTP au niveau local.

La Communauté d'agglomération de Montpellier, alors district, a été la seule à avoir mis en place une « commission travaux » dont le rôle était de mettre en avant les entreprises locales de BTP locales sur le projet.

2.2.2.2.2 Les outils d'observation : enquête sur la demande

Le comptage des flux piétonniers

Dans le cadre de la piétonisation du centre-ville et parallèlement à la construction du tramway, un comptage des flux piétons dans les rues commerçantes du centre-ville a été réalisé avant les travaux du tramway en 1997 et doit être reprogrammé en 2004.

Il s'agit essentiellement d'un comptage des piétons fréquentant les rues du centre-ville.

Sur l'ensemble des piétons, 15 000 personnes ont été interrogées permettant de définir les caractéristiques des chalands du centre-ville (âge, sexe, profession).

Les enquêtes de fréquentation commerciale

Par ailleurs, sans être spécifiques, des études permettent de suivre l'effet du tramway.

Des enquêtes de fréquentation commerciale auprès des clients sur leurs lieux d'achats sont régulièrement réalisées en centre-ville et dans les pôles commerciaux périphérique ; ce qui permet aujourd'hui d'avoir une enquête avant travaux (1995), une pendant les travaux (1999) et une après mise en service du tramway (2001).

Il s'agit de définir la fréquentation des pôles commerciaux les plus importants du centre-ville et d'analyser les modifications de comportements d'achats, des lieux d'achats et de la fréquentation commerciale. En 2001, diverses questions d'opinion sur le tracé de la seconde ligne du tramway ont été intégrées au questionnaire.

Ces études permettent donc de définir les grandes tendances de la fréquentation du centre-ville dans le contexte de la construction du tramway.

Une enquête auprès des commerçants de la première ligne a été réalisée en 2001, un an après la mise en service du tramway, uniquement sur le tracé du tramway. Il s'agissait de réaliser un bilan auprès des commerçants qui avaient été touchés par les travaux de la première ligne, notamment sur l'évolution de leur activité pendant les travaux et avec la mise en service du tramway.

Cette enquête a été réalisée ponctuellement afin de tirer des enseignements de la première ligne et de conseiller les commerçants qui seront touchés par les travaux de la seconde ligne.

2.2.2.3 Les impacts du tramway sur l'économie

2.2.2.3.1 Les effets sur les pratiques de déplacements

Avec des journées où la fréquentation du tramway s'élève à 90 000 voyageurs, le trafic dépasse largement les prévisions.

Selon une enquête, deux tiers des clients des parkings relais n'utilisaient pas le transport public auparavant et 20 à 30 % viennent de l'extérieur du département. L'expérience de la première ligne montre que le seuil de 15 minutes pour parvenir en tramway au centre-ville ne doit pas être dépassé pour que les parkings relais soient une solution attractive pour les automobilistes et justifier leur changement modal.

2.2.2.3.2 Les effets sur l'activité des entreprises

Pour 66 % des entreprises situées autour du tracé du tramway, les travaux ont entraîné une diminution de leur activité. En centre-ville, ce sont 79 % des entreprises qui ont été touchées.

Pour la moitié des entreprises concernées les préjudices sur l'activité se sont étalés sur plus d'une année et les pertes de chiffre d'affaires sont supérieures à 20 % pour 21 % des établissements.

En 2001, moins d'un an après la mise en service du tramway, sur l'ensemble des secteurs, 40 % des entreprises ont retrouvé leur niveau d'activité d'avant travaux, et 20 % observent une reprise récente.

Ce sont les secteurs périphériques qui ont le plus de difficultés à retrouver leur niveau d'activité antérieur : entre 40 et 50 % des entreprises ont un niveau d'activité encore inférieur, contre 5 % en centre-ville, où près de 80 % des établissements ont rétabli leur niveau d'activité.

2.2.2.3.3 Les effets sur la clientèle

L'enquête de fréquentation commerciale réalisée auprès des clients démontre que pour ces derniers, le premier intérêt du tramway est la rapidité d'accès offerte vers les secteurs desservis.

Toutefois, les clients interrogés estiment également que le tramway apporte, notamment en centre-ville, une clientèle peu fréquentable. Par ailleurs, le tramway a contribué à de nouveaux problèmes de circulation dans quelques rues.

Globalement, il semble que le tramway n'ait pas bouleversé les habitudes de fréquentation de la clientèle dans les rues enquêtées. Pour environ 80 % des clients interrogés, le tramway n'a rien changé, et seulement 10 % en moyenne viennent plus depuis sa mise en service.

2.2.2.3.4 Les effets sur l'urbanisme

L'effet tramway sur l'immobilier semble assez difficile à identifier sur Montpellier, d'autant plus que c'est l'ensemble de l'agglomération qui se situe dans un contexte immobilier porteur. En 2002, Auguste Thouard évaluait à 55 000 m² le volume commercialisé sur l'année ; les prévisions à compter de 2003 sont de l'ordre de 60 000 m² sur l'année, alors que sur les 10 dernières années, le volume se situait plutôt entre 45 000 et 50 000 m² par an.

2.2.2.3.5 Les aménagements accompagnant le tramway

Si le tramway avait pour premier objectif d'enrayer la croissance du trafic automobile sur la ville-centre en améliorant l'offre publique de transports collectifs, le projet a été accompagné d'un véritable réaménagement urbain et a occasionné un nouveau partage des espaces, voire en a créé de nouveaux.

L'effort architectural aura contribué à forger l'image positive du tramway, vécu comme un vecteur de valorisation de l'espace. Il a en effet rendu plus cohérent un tissu urbain chaotique et a humanisé les zones péri-centrales grâce au traitement systématique de façade à façade, aux gestes architecturaux transformant des carrefours en de vraies places à vivre, et grâce aux sections de voies sur gazon jusque dans l'hypercentre.

De plus, à l'occasion de l'arrivée du tramway, le quartier de Port-Marianne a fait l'objet d'une vaste opération urbaine limitant l'extension de Montpellier vers l'est et la mer pour les 20 ans à venir. Avec comme objectif d'accueillir 40 000 habitants, le quartier verra la réalisation de « l'Odysseum », village ludique composé d'un complexe cinématographique, d'une patinoire, d'un aquarium, de restaurants... et la construction progressive de 15 000 logements, de la faculté de droit, de zones d'activités, du futur hôtel de ville, d'un centre commercial.

Le tramway a donc été, un véritable outil d'aménagement urbain avec des conséquences importantes sur le développement économique de l'ensemble de l'agglomération.

2.2.2.3.6 Quelques paroles d'acteurs

La CCI présente le tramway comme un accélérateur de tendances, sans toutefois noter d'effet direct sur le cœur de la ville au niveau de l'activité commerciale.

Il semble qu'il n'y ait pas eu d'effet direct sur l'immobilier à l'ouverture du tramway, car le marché immobilier est très porteur sur l'ensemble de l'agglomération depuis plus de 3 ans.

L'ensemble des acteurs économiques rencontrés à Montpellier juge que le chantier a été une période très difficile : fuite de la clientèle, perte de chiffres d'affaires, fermeture de certains établissements...

L'ensemble des acteurs publics interviewés pense que le tramway a un effet d'entraînement très favorable pour les activités économiques de l'agglomération, notamment pour celles positionnées sur le centre-ville et sur le tracé tramway avec un effet vitrine très important et a permis d'attirer une nouvelle clientèle pour les activités commerciales.

MONTPELLIER		
CARACTERISTIQUES GENERALES		
Longueur des lignes et nombre de lignes	1 ^{ère} ligne : 15,2 km	
Nombre de stations	28	
Durée des travaux	Ligne 1 : août 1997 - juin 2000 Ligne 2 : 2003 - 2006	
Coût	Ligne 1 : 348,8 millions d'euros Ligne 2 : 424 millions d'euros	
CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMERATION		
Structure intercommunale	Communauté d'agglomération de Montpellier - 38 communes	
Population de l'aire urbaine	445 724	
Population	Montpellier	Communauté d'agglomération
	1990 = 207 996 hab. 1999 = 225 392 hab.	1990 = 379 452 hab. 1999 = 411 326 hab.
CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES		
	Montpellier	Communauté d'agglomération
Nombre d'entreprises	17 500	23 000
Commerce		57,4 %
Industrie		17,6 %
Services		25, %
DEPLACEMENTS / TRANSPORTS		
Cadrages stratégiques existants	Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) / PDU (en cours)	
Répartition des modes de transports	1999	
Voitures particulières	57,0 %	
Transports en commun	14,0 %	
Marche	23,0 %	
2 roues	5,0 %	
Autres	1 %	
Versement transport		1,75 % 2001

MONTPELLIER**PRESENTATION DES OUTILS D'OBSERVATION DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE**

Outils d'observation des effets du tramway	3 enquêtes pas directement sur l'observation des effets du tramway : - enquête de fréquentation commerciale (1995, 1999, 2001) - enquête de flux piétonniers - enquête auprès des commerçants sur le tracé du tramway (1997)
Date de la première étude	1995
Fréquence des études	Etudes renouvelées environ tous les 2 ans
Maître d'œuvre des études	CCI de Montpellier
Partenariats	Université de sciences économiques de Montpellier
Indicateurs analysés pour le suivi de l'activité économique et commerciale	<p>Pour les enquêtes de fréquentation commerciale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolution des comportements d'achats - évolution des types de fréquentation commerciale - évolution des heures de fréquentation commerciale et du rythme de fréquentation - évolution des modes de déplacements - évolution de taux de satisfaction commerciale <p>Pour les flux piétonniers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolution quantitative du nombre de piétons par rues sélectionnées - évolution des caractéristiques des piétons (âge, sexe, profession...) <p>Pour l'enquête commerçant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolution de l'activité - évolution du chiffre d'affaire - opinion sur l'arrivée du tramway
SIG	Lien avec la base de données de l'enquête de fréquentation commerciale de 2001 Développement de représentations cartographiques pour les questions de moyens de locomotion
Nb. d'entreprises interrogées	Enquête de fréquentation commerciale : 2 400 personnes interrogées Enquête auprès des commerçants : environ 180 établissements interrogés
Périmètre de l'étude	Enquête de fréquentation commerciale : les principaux lieux d'achats du centre-ville Comptage des flux piétonniers : principales rues commerçantes du centre-ville Enquête commerçants : sur le tracé du tramway de la première ligne
Coûts des études	
Nb. de salariés déployés pour les études	Environ 30 étudiants par enquêtes Traitement en interne (1 chargé d'études)
Forme des études	Rapport d'études sur papier
Etudes complémentaires	Enquêtes de comportements d'achats à domicile
Avantages de l'outil	Enquêtes sur la demande
Inconvénients de l'outil	Pas d'outil spécifique de mesure des effets tramway

3. Les éléments nécessaires à la mise en place d'un observatoire des effets du TCSP sur l'économie

3.1 Les composantes d'un observatoire des effets du tramway sur l'économie

3.1.1 La périodicité

La démarche de suivi des indicateurs économiques doit commencer bien avant les travaux et la mise en service du TCSP, afin de pouvoir mettre en place la structure, le contenu... puis réaliser un état des lieux qui dresse les potentialités d'évolution des secteurs géographiques et des secteurs d'activité étudiés. Les évolutions constatées au fil du temps résultent d'un ensemble complexe d'éléments qui interagissent entre eux, parmi lesquels l'arrivée du TCSP joue un rôle moteur, « le projet de TCSP n'est que l'un des facteurs qui autorise ou facilite les mutations urbaines observées et s'intègre souvent dans une politique plus globale de développement urbain »⁶. La nouvelle infrastructure est placée dans un environnement global, où elle n'est pas le seul et unique facteur de changement.

Dans le cadre strict de la LOTI, décret de 1984, le bilan doit porter sur les effets économiques et sociaux entre 3 et 5 ans après la mise en service de l'infrastructure.

Cependant, dans un souci de cohésion avec l'environnement dans lequel il s'insère, de nombreuses études sont réalisées avant, pendant et après les travaux pour tenter de mesurer et parfois d'anticiper les incidences éventuelles sur cet environnement.

L'observatoire des effets du tramway s'inscrit comme un outil dynamique, permettant de réaliser des analyses régulières des effets durant toute la période avant, pendant et après travaux.

L'outil doit être défini puis mis en place bien avant le début des travaux du TCSP. Il doit être opérationnel au moins une année avant le début du chantier du TCSP.

3.1.1.1 La période de montage de l'outil

Avant que l'observatoire des effets du TCSP soit opérationnel, toute une période d'échanges est nécessaire au sein et entre les maîtres d'œuvre et le maître d'ouvrage de l'outil.

Cette phase précédant le développement de l'observatoire est capitale ; elle sert à définir les éléments de base de l'observatoire.

Différents points sont à aborder dans ces phases de réflexion et de montage de l'outil.

Dans un premier temps les différents acteurs intéressés par la méthode d'observation constituent un groupe de réflexion, qui permet de définir les éléments nécessaires à la construction de cet outil.

⁶ Extrait de l'ouvrage du CERTU, « Méthodes d'observation des effets sur l'urbanisme et le cadre de vie », p 22.

Il s'agit de :

- définir pour chaque acteur les objectifs à atteindre par l'observatoire des effets du TCSP ;
- déterminer les indicateurs à observer pour atteindre ces objectifs ;
- développer les partenariats financiers ;
- trouver et définir avec les fournisseurs d'informations les données à recueillir pour le montage de l'outil ;
- décider avec les différents partenaires financiers la durée d'existence de l'observatoire des effets du TCSP.

A partir des différentes propositions du groupe de réflexion, le maître d'ouvrage de l'observatoire des effets du TCSP procède au montage de l'outil. Celui-ci détermine à partir de la demande des différents acteurs le contenu de l'outil : les périmètres, les périodes d'enquêtes, le recueil de données... ainsi que son montage financier.

Ce travail préalable est crucial, car il conditionne toute la suite du travail.

3.1.1.2 Les différentes périodes de fonctionnement de l'observatoire

Après les phases de réflexion et de montage de l'outil, vient celle opérationnelle. Elle se divise en trois grandes périodes :

La première période : « l'avant TCSP »

L'évaluation de l'environnement socio-économique de chaque agglomération est nécessaire avant la construction du TCSP.

Elle permet d'analyser l'état conjoncturel de l'agglomération hors impact des travaux. Les éventuelles anticipations des acteurs est intéressante à connaître, notamment en terme d'investissements.

La première année de l'observatoire des effets du TCSP sera référencée en tant qu'année 0. Celle-ci permettra de faire un état des lieux de la situation économique dans laquelle s'insère le futur TCSP.

Cette année 0 devra se situer au minimum un an avant le début des travaux.

La deuxième période : « les années travaux »

La deuxième période 2 de l'observatoire des effets du TCSP sur l'activité économique correspond à l'ensemble de la période des travaux. Selon les agglomérations et surtout selon l'ampleur du projet, les travaux peuvent s'étendre d'une année à plusieurs années (3 ou 4 ans).

L'ensemble de cette phase permet d'évaluer réellement l'impact des travaux sur l'activité économique.

Afin de pouvoir analyser précisément les effets des travaux, il est nécessaire de réaliser plusieurs études durant cette période ; au minimum une par année.

En effet l'impact des travaux évolue selon l'intensité et selon la durée du chantier. Par ailleurs, les effets négatifs des travaux ne s'étendent pas sur la totalité des secteurs concernés par le chantier tramway:

La période des travaux dure en moyenne de 12 à 16 mois par tronçon : déviations de réseaux, puis aménagement de la plate-forme tramway et enfin aménagement de l'espace urbain.

Aussi l'observatoire, en ayant des analyses précises par secteur géographique, permet-il de suivre l'évolution du chantier, année par année.

La troisième période : « l'après travaux »

La période après travaux ou période après la mise en service du TCSP arrive 3 à 5 ans plus tard.

L'observation doit durer quelques années après la mise en service, car les effets sont surtout perceptibles au-delà de ce laps de temps.

Cette période ne nécessite pas d'études aussi régulières, au minimum une par année ; elle s'étale sur quelques ou plusieurs années selon les objectifs poursuivis.

La périodicité étudiée

Le cas de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux

Un premier projet d'observatoire est défini dès 1998 avec la Communauté urbaine de Bordeaux, l'Agence d'urbanisme et la CCI de Bordeaux.

Le principe de base est de pouvoir étudier différentes photographies successives des activités économiques concernées par le tramway.

A ce titre, trois périodes ont été définies :

❶ Période 1

En 1999, « année 0 » de l'observatoire des effets du tramway sur l'économie, a été lancée la première étude. Elle a consisté à réaliser un état des lieux de la situation avant la mise en place des travaux (1 an avant les premiers chantiers). Une base de données et une enquête entreprises ont été réalisées.

❷ Période 2

Chaque année, la mise à jour des bases de données a été effectuée. L'enquête auprès des établissements concernés par le tramway a été également développée durant toute la période des travaux.

Les mises à jour, ajoutées aux enquêtes ont donc eu lieu en 2000-2001-2002-2003, pendant toute la durée du chantier tramway.

❸ Période 3

L'observatoire des effets du tramway entre en 2004 dans sa première année d'observation postérieure aux travaux de la première phase de construction du tramway.

En 2004, comme chaque année, les mises à jour des bases de données seront réalisées, une enquête auprès des établissements sera également reconduite.

Par ailleurs, il est envisagé de pouvoir poursuivre l'observation en 2005, 2006, 2007.

La périodicité étudiée

Le cas de l'outil de suivi de Montpellier

Les enquêtes de fréquentation d'achats qui sont utilisées dans l'observation des effets du tramway sur l'économie ont été mises en place en amont des travaux. La volonté d'observer les tendances de fréquentation a été définie avant la période des travaux du tramway.

Trois périodes ont été respectées :

❶ Période 1

En 1995, la première enquête de fréquentation commerciale est lancée. Elle donne un état des lieux des tendances avant le début des travaux du tramway sur le centre-ville de Montpellier.

En 1997, juste avant le début des travaux dans le cadre du projet de piétonisation du centre-ville de Montpellier et de la construction du tramway, le comptage des flux piétons dans les principales rues commerçantes du centre-ville a été effectué.

❷ Période 2

Pendant les travaux du tramway, l'enquête de fréquentation commerciale a été renouvelée dans le centre-ville de Montpellier et dans les centres commerciaux périphériques.

❸ Période 3

Après la mise en service de la ligne 1, l'enquête de fréquentation commerciale a de nouveau été faite.

Par ailleurs, une enquête sur les établissements situés le long du tracé du tramway de la ligne 1 a été réalisée. Le comptage des flux piétons devrait être renouvelé dans l'année 2004.

3.1.1.3 La chronologie des observations

Une fois la décision prise de réaliser un observatoire, il conviendra de respecter un certain nombre de « règles » quant à la mise en œuvre de cet outil. Par exemple, au minimum, 3 photographies doivent être réalisées pour mesurer les évolutions liées au tramway ; une avant les travaux, une pendant et une après la mise en service du tramway.

Selon les projets, différentes périodes peuvent être définies.

Ci-contre un exemple théorique du déroulement d'un observatoire ; 5 photographies paraissent intéressantes à réaliser :

Année	Période
Année 0	Etat Zéro de l'observatoire
Année 0 + 2 ans	Photographie intermédiaire
Année 0 + 4 ans	Travaux
Année 0 + 5ans	Travaux
Année 0 + 6 ans	Après la mise en service

L'observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie permet tout à la fois de réaliser un suivi des entreprises concernées par le tramway, de mesurer les mutations dues aux travaux et à la mise en place de la nouvelle infrastructure sur l'activité et de faire un état des lieux de la situation économique des entreprises.

3.1.1.4 Le déroulement d'une année type d'observation

L'ensemble de la simulation a été élaboré pour la 1^{ère} année d'observation en s'appuyant sur le modèle de l'observatoire de Bordeaux.

Dans le cas présent, les premiers résultats de l'état Zéro de l'observatoire pourront paraître en décembre.

Par la suite, un document de vulgarisation pourra être réalisé en début d'année suivante, en vue de communiquer les résultats de l'observatoire aux entreprises riveraines.

Tableau n° 4 : Le déroulement d'une année type d'observation

Décembre Janvier Février	1 Préparation de l'enquête
Mars Avril Mai	2 Enquête
Juin Juillet Août	3 Exploitation des données de l'enquête Rapport intermédiaire
Septembre Octobre Novembre Décembre	4 Rapport annuel
Janvier Février	5 Documents de vulgarisation

3.1.1.5 La diffusion des informations

Il est très important de pouvoir diffuser et communiquer les résultats des observations le plus largement possible (voir § 4.3).

Exemple de Bordeaux

Différents outils de communication ont été mis en place :

- Création d'un groupe de travail Tramway
- Réalisation d'un rapport intermédiaire annuel présentant les résultats de l'enquête
- Réalisation d'un rapport final annuel comportant une analyse très fine par secteur géographique
- Édition d'une plaquette d'information sur les résultats de l'observatoire à l'attention des collectivités locales et des entreprises

L'ensemble des publications de l'observatoire est issu de l'exploitation du fichier des entreprises concernées par le tramway, mais également d'une enquête terrain réalisée auprès d'un panel de chefs d'entreprise.

3.1.2 Le découpage géographique

Les thèmes d'étude observés dans le suivi économique des TCSP sont multiples. A ce titre, les périmètres d'étude pertinents peuvent être très différents suivant les indicateurs étudiés. C'est la nature du phénomène à observer qui guide le choix du périmètre géographique adéquat.

Par ailleurs, si un certain nombre de phénomènes est généralisable à tous les milieux urbains, il faut également tenir compte des particularités de chaque ville pour établir une méthode géographique d'observation. Plusieurs périmètres de principe sont toutefois essentiels au bon fonctionnement de l'observatoire.

3.1.2.1 La définition des périmètres d'étude pour le suivi économique des TCSP

De l'échelle la plus vaste, l'agglomération à l'échelle la plus restreinte, la parcelle, il existe plusieurs niveaux d'observation géographique :

- **L'agglomération**

C'est le périmètre le plus large. C'est un territoire de référence permettant une « macro analyse » des phénomènes économiques. La plupart des indicateurs étudiés dans l'observatoire économique du TCSP seront comparés à ce niveau intercommunal. Par ailleurs, certains indicateurs ne nécessitent pas de rentrer dans un niveau de détail géographique et le périmètre de l'agglomération est suffisant pour donner une tendance générale.

Exemple : Evolution de la taxe professionnelle, évolution de l'utilisation des TC...

- **Les pôles commerciaux de l'agglomération**

Ces périmètres sont définis par le centre-ville, les centres commerciaux périphériques et les centres-villes des communes de l'agglomération les plus dynamiques au niveau commercial. Il est très important de pouvoir comparer l'évolution de ces pôles commerciaux, qu'ils soient desservis ou non par le TCSP, car ce sont des lieux générateurs de déplacements importants dans l'agglomération.

Cette approche permet tout à la fois de mesurer comment le TCSP a pu modifier les pratiques de déplacements de la clientèle et de garder une vision globale des évolutions structurelles en matière d'urbanisme commercial.

Exemple : Evolution du volume d'activité et du nombre d'établissements par secteur d'activité, évolution de la fréquentation des commerces dans le corridor TCSP par rapport aux principaux pôles de l'agglomération.

- **Le corridor TCSP**

Il correspond à la zone d'influence directe du TCSP en matière de déplacement et de flux piétonnier. C'est un couloir dont la taille peut être très variable d'une ville à l'autre. C'est un critère essentiel, spécifique à chaque ville. En effet, tout dépend du tracé du TCSP, s'il est en plein centre-ville commercial ou non, de la taille de la ville, de la densité et de l'étalement urbain. La morphologie de la ville est essentielle pour définir la taille de ce corridor. En moyenne pour l'observation économique, ce corridor va de 150 à 400 m de part et d'autre de la ligne, soit 300 à 800 m de large. Cette approche de type corridor montre de quelle façon les établissements proches de la ligne se sont appropriés le projet TCSP, notamment en terme d'image ; phénomène surtout important dans les villes tramway.

Exemple : Evolution du nombre d'entreprises dans le corridor TCSP, évolution de l'état des devantures commerciales et des axes commerciaux sur les lignes du TCSP.

- **Le tracé du tramway**

Il s'agit d'étudier précisément l'environnement immédiat, c'est-à-dire les rues, les places empruntées par le TCSP.

A la différence du corridor, ce périmètre ne comprend pas les rues adjacentes. Ce périmètre est utilisé lorsque la volonté d'analyse se tourne vers l'étude des effets directs du chantier sur les activités. A ce titre, il s'agit de poser la problématique du lien direct entre les travaux devant un commerce et la baisse de fréquentation.

Dans la période d'après chantier, ce périmètre d'étude permet d'évaluer le renouvellement commercial des artères situées directement sur le tracé du tramway et de le comparer avec les artères qui ne sont pas concernées directement par le tramway.

Exemple : Suivi des chiffres d'affaires des établissements le long du tracé du tramway.

- **Les périmètres géographiques très précis : quartiers, rues**

Ce type de périmètre correspond à la volonté d'étudier une zone à une échelle très détaillée. Il donne lieu à une analyse particulière, assez qualitative, se rapprochant à ce titre de la méthode de la monographie. **Plusieurs types de périmètres bien précis peuvent être suivis : les stations TCSP et leur périmètre d'influence, de 100 à 250 m autour de la station, des quartiers en perte de vitesse, des rues présentant des caractéristiques particulières.** Chaque parcelle peut être étudiée avec précision.

Exemple : Suivi particulier (monographies) des secteurs en perte de vitesse (démographie d'entreprises, nombre d'emplois, création, réduction d'emplois...)

Les périmètres d'étude

Le cas de l'observatoire économique du tramway de Bordeaux

Quatre périmètres distincts sont étudiés dans le cadre de cet observatoire.

❶ *Le corridor tramway*

Ce périmètre d'étude correspond à la zone d'influence directe du tramway en matière économique. Il représente un couloir de 150 m en moyenne de part et d'autre du tracé. Ce découpage permet d'étudier les effets TCSP sur l'ensemble des lignes en tenant compte des rues adjacentes au tracé.

❷ *Les tronçons*

Dans ce périmètre d'étude, le corridor tramway est divisé en 82 tronçons représentatifs d'une réalité tant géographique qu'économique.

Au niveau du découpage par ligne, on trouve :

34 tronçons sur la ligne A

30 tronçons sur la ligne B

15 tronçons sur la ligne C

3 tronçons liés aux interconnexions (x, y, z.).

Ce découpage représente le niveau d'analyse le plus fin.

Chaque tronçon représente l'activité économique entre deux stations de tramway.

Un intitulé est attribué à chaque tronçon afin de pouvoir le reconnaître géographiquement, soit par rapport à un lieu identifiable, soit par rapport à deux stations. C'est pourquoi, un tronçon représente environ 400 à 500 m (distance entre deux stations) sur le linéaire du tracé et 300 m d'épaisseur (découpage corridor 150 m de part et d'autre de la ligne 0).

❸ *Les secteurs géographiques*

Ce périmètre d'étude délivre une approche intermédiaire entre l'analyse générale du corridor tramway et l'analyse détaillée par tronçons.

Dans cette approche, le corridor est découpé en 25 secteurs géographiques dont :

9 secteurs sur la ligne A

7 secteurs sur la ligne B

6 secteurs sur la ligne C

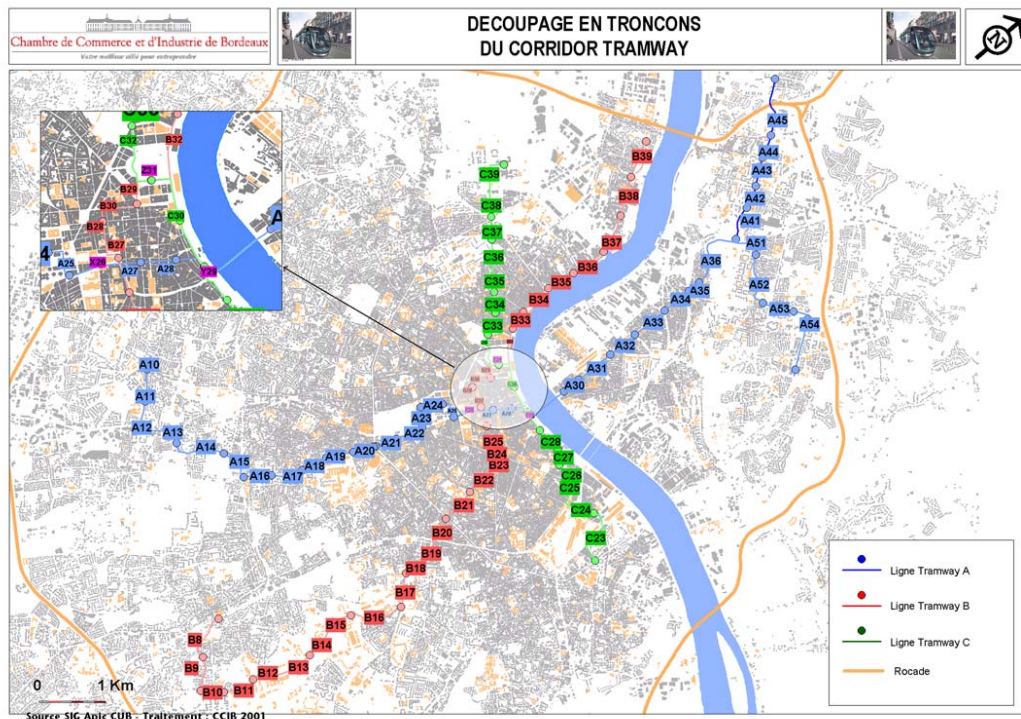
3 secteurs liés aux interconnexions (x, y, z.).

Ce découpage permet d'appréhender les établissements selon les structures urbaines traversées par le tramway. Par ailleurs, le regroupement de plusieurs tronçons au sein de chacun de ces secteurs garantit également un véritable poids économique ; sauf le cas exceptionnel du domaine universitaire. Chaque secteur géographique rassemble au moins 50 établissements.

❹ *L'agglomération*

Ce périmètre d'étude est la zone géographique de référence, car c'est le périmètre le plus large. Est étudiée à la fois la CUB dans son ensemble ainsi que la CUB à laquelle a été soustrait le corridor tramway en vue d'effacer l'effet TCSP dans la référence d'ensemble.

Carte n° 6 : Le découpage en tronçons du corridor tramway



Les périmètres d'étude

Le cas de Montpellier

• *Le comptage des flux piétonniers*

Il a été réalisé dans une vingtaine de rues du centre-ville de Montpellier identifiées selon leur fréquentation commerciale.

Les rues sont :

Henri IV	Ledru Rollin
Sarraill	Clémenceau
Aiguillerie	Etuves
Argenerie	Gambetta
Courreau	Victor Hugo
Université	Foch
Verdun	Jean moulin
Lonjon	Paul Bec
Loge	Saint Guilhem
Polygone	Maguelone

• *Les enquêtes de fréquentation commerciale*

Les enquêtes de fréquentation commerciale ont eu lieu dans les principaux pôles d'achats du centre-ville et de la périphérie de Montpellier.

Dans le centre-ville de Montpellier, 7 rues ont été identifiées :

Rue de l'aiguillerie
 Grand'Rue Jean Moulin
 Rue Foch
 Rue de la Loge
 Centre Commercial Polygone
 Rue St Guilhem
 Rue de Verdun

10 centres commerciaux de l'agglomération montpelliérine ont été identifiés.

10 quartiers de Montpellier hors centre-ville ont été identifiés :

Antigonne Figuerolles
 Les Aubes Méditerranée
 Mas Devron Beaux-arts
 Boutonnet Celleneuve
 Centre Commercial St Paul Paillade
 Avenue Louis Ravas²

• *Les enquêtes auprès des établissements*

Le périmètre géographique de cette enquête concerne uniquement le tracé du tramway de la ligne 1 tout du long.

Synthèse sur les périmètres et la périodicité

La périodicité de l'information peut être également très variée selon les indicateurs étudiés : annuelle (recueil d'information une fois dans l'année), avant/pendant/après les travaux du TCSP.

Plusieurs types de périmètres géographiques peuvent être étudiés dans les outils de mesure des impacts TCSP : l'agglomération, le corridor TCSP, les pôles commerciaux de l'agglomération tels le centre-ville et les centres commerciaux périphériques, et des zones géographiques très précises comme des quartiers, des rues...

De la même façon, les indicateurs choisis supposent une observation particulière en fonction des périmètres géographiques à étudier. L'agglomération est un périmètre officiellement défini (structure intercommunale) pour lequel les bases de données existent, tandis que les autres périmètres nécessitent un découpage particulier à mettre en place (ex : corridor TCSP, pôles commerciaux de l'agglomération...).

L'ensemble de ces éléments a été repris au sein d'une annexe détaillée (cf. tableau en annexe).

3.1.3 Les populations observées

Selon les acteurs privés ou publics, les populations à observer sont de différents types et n'appartiennent pas aux mêmes nomenclatures. Chaque représentant d'une activité ou d'un corps professionnel a la volonté d'observer la population ou les activités qu'il représente.

Les principales populations en terme d'observation retenues concernent :

- les activités économiques ;
- les clients.

3.1.3.1 Les activités économiques

L'observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie locale repose sur l'analyse des activités économiques concernées par la construction du TCSP. Il s'agit dans un premier temps de recenser les établissements concernés par la construction du TCSP et de construire la base de données.

Lorsque l'on observe des activités économiques, il est nécessaire d'effectuer des regroupements d'activités. Le maître d'ouvrage de l'observatoire des effets du TCSP choisira le type de nomenclature selon ces objectifs d'observation et les niveaux de détail recherchés pour les analyses.

Il existe différentes nomenclatures qui regroupent les activités selon des niveaux d'analyses plus ou moins détaillés.

- **La Nomenclature des activités françaises (NAF)**

Lorsqu'une entreprise est créée, un code APE (Activité Principale Exercée) lui est attribué selon son activité principale exercée. Ce code APE est constitué selon la Nomenclature des activités françaises qui correspond à la nomenclature statistique nationale d'activités. Cette nomenclature est utilisée par les principaux organismes

(les analyses économiques de l'INSEE, les travaux des chambres consulaires) et permet de réaliser des regroupements des activités.

Cette nomenclature connaît 5 niveaux d'activités différents, suivant le degré de précision sur le secteur souhaité.

Les regroupements correspondent du moins détaillé au plus détaillé à :

- 17 catégories d'activités ;
- 31 catégories d'activités ;
- 60 catégories d'activités ;
- 220 catégories d'activités ;
- 700 catégories d'activités.

• **La Nomenclature économique de synthèse (NES)**

Cette nomenclature correspond à des regroupements d'activités différents de ceux de la NAF.

Elle est adoptée par l'Insee. Les regroupements constitués sont reconnus comme pertinents dans l'analyse économique.

La NES est divisée en 3 niveaux selon le niveau de détail des regroupements d'activités :

- le niveau 1 comprend 16 regroupements d'activités ;
- le niveau 2 comprend 36 regroupements d'activités ;
- le niveau 3 comprend 114 regroupements d'activités.

• **Les autres regroupements d'activités**

En dehors de ces nomenclatures officielles, il peut être décidé de regrouper différents types d'activités selon leurs particularités et en fonction du degré de précision souhaité (ex : regroupement utilisé à Bordeaux en 27 catégories d'activités).

Le groupement des activités Le cas de Bordeaux

Les activités recensées dans le cadre de l'observatoire des effets du tramway de la CCIB et la CUB sont les établissements inscrits aux Registres du commerce et des métiers des chambres consulaires (Chambre de commerce et chambre de métiers).

L'ensemble des établissements issus des activités commerciales, industrielles et de services, dans le périmètre défini auparavant, a été recensé dans la base de données considérée comme le principal outil de l'observatoire.

Afin d'atteindre les objectifs fixés par les chambres consulaires et d'analyser les activités de manière pertinente, la CCIB a réalisé à partir de la NAF un niveau de regroupement qui est utilisé comme nomenclature des activités de l'observatoire des effets du tramway.

Cette nomenclature se répartit en 3 niveaux :

- le premier niveau de détail comprend 3 secteurs d'activités ;
- le second niveau de détail comprend 12 secteurs d'activités ;
- le troisième niveau de détail comprend 27 secteurs d'activités.

3.1.3.2 Les clients

L'évaluation des effets d'un TCSP sur l'économie peut aussi être réalisée par l'observation des changements de comportement de la clientèle des entreprises. Il s'agit d'observer quantitativement et qualitativement ces populations.

Lorsqu'il s'agit de comptages piétonniers, l'ensemble des populations est observé. Les enquêtes auprès des populations peuvent être réalisées à partir d'un échantillon tenant compte de la répartition de la population selon les critères de l'Insee (âge, sexe, CSP).

Les clients

Le cas de Montpellier

Dans le cas des enquêtes de fréquentation de Montpellier, l'ensemble des passants fréquentant les pôles d'achats a été enquêté sans quotas de population défini *a priori*.

De même, le comptage piétonnier prend en compte l'ensemble de la population passante.

Dans les deux cas, il s'agit de connaître les caractéristiques de la clientèle fréquentant les pôles d'achats.

3.2 Les indicateurs et les sources dans l'évaluation des retombées d'un TCSP sur l'économie

Le tour d'horizon des méthodologies existantes, réalisé préalablement, montre que nous disposons à ce jour de nombreuses méthodes de suivi de l'effet TCSP sur l'économie. Ces méthodes consistent souvent à mettre au point un recueil d'indicateurs en vue de démontrer les effets structurants du TCSP, alors que les résultats obtenus montrent le plus souvent l'impossibilité d'arriver à cette démonstration.

Comme cela a été expliqué auparavant, il semble difficile d'isoler l'effet TCSP du contexte dans lequel il intervient. Il est donc important de tenir compte de la dynamique urbaine, économique et sociale pour toute mesure de l'effet TCSP. Néanmoins, au vu de ce qui vient d'être dit, il est essentiel de définir un processus d'évaluation qui positionne le TCSP comme un des éléments phares de la politique urbaine menée dans son ensemble.

Il faut partir de l'idée que le TCSP a, pour l'essentiel, des effets diffus liés à la valorisation d'opportunité et à des stratégies d'acteurs trouvant un intérêt économique à la réalisation du TCSP. Dans ce contexte, les analyses des indicateurs étudiés dans le cadre de l'observation TCSP devraient permettre de repérer les secteurs d'activités, les zones géographiques où des changements s'opèrent.

La sélection des indicateurs qui suit ne prétend pas être exhaustive, mais elle délivre une grille d'analyse générale, applicable à toutes les villes désireuses de mesurer les changements économiques et les dynamiques globales auxquels participe le TCSP. Pour tous les domaines d'évaluation, les indicateurs retenus doivent renseigner les objectifs d'observation à atteindre, fixés par les acteurs publics et privés.

Tableau n° 5 : Des exemples d'indicateurs à étudier pour le suivi économique

OBJECTIFS D'OBSERVATION À ATTEINDRE	INDICATEURS À ÉTUDIER	SOURCES
La participation des entreprises locales au chantier TCSP	<ul style="list-style-type: none"> - Répartition des allotissements du marché public TCSP selon les secteurs d'activités - Provenance géographique des entreprises maîtres d'œuvre du chantier (international, national, régional, départemental) - Bilan sur l'emploi local (heures travaillées, nombre d'emplois, nombre d'emplois créés) 	<ul style="list-style-type: none"> - Maître d'ouvrage - Maîtres d'œuvre
Les retombées sur les secteurs d'activités	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution de la démographie d'entreprise par secteur d'activité - Evolution de l'effectif salarié et de la masse salariale par secteur d'activité 	<ul style="list-style-type: none"> - Fichiers CCI et chambre de métiers - Données Urssaf
L'évolution de la fréquentation commerciale et de l'attractivité du centre-ville par rapport à la périphérie	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution de la fréquentation des différents pôles commerciaux de l'agglomération - Evolution des flux de déplacements vers les pôles commerciaux selon le mode de transport utilisé 	<ul style="list-style-type: none"> - Enquêtes terrain CCI - Enquêtes des centres commerciaux
L'avis des acteurs économiques sur l'impact du TCSP	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution du nombre d'entreprises - Evolution des secteurs d'activités 	<ul style="list-style-type: none"> - Entretiens auprès des CCI, CM, associations de commerçants, regroupements professionnels...
L'évolution de l'utilisation des TC pour la desserte des pôles d'emplois	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution de l'utilisation des modes de déplacements dans les grands pôles d'emplois de l'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> - Enquêtes ménages déplacements
<ul style="list-style-type: none"> - L'évolution de l'attractivité de la zone d'influence TCSP - La mesure de la valorisation des commerces situés dans le corridor TCSP 	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution de la fréquentation des commerces dans le corridor TCSP par rapport aux principaux pôles de l'agglomération - Evolution du volume d'activité dans le corridor TCSP par rapport aux principaux pôles de l'agglomération - Evolution du nombre d'entreprises dans le corridor TCSP par secteur d'activité par rapport au reste de l'agglomération - Evolution de l'état des devantures commerciales et des axes commerciaux sur les lignes du TCSP 	<ul style="list-style-type: none"> - Enquêtes terrain CCI - Fichiers CCI et CM - Vidéos et reportages photographiques

L'évolution de la fiscalité pesant sur les entreprises depuis l'arrivée du TCSP	- Evolution de la taxe professionnelle depuis l'arrivée du TCSP - Evolution du versement transport	- DGI - AOT
L'impact des perturbations liées aux travaux sur les entreprises	- Les temps de déplacement, les nuisances du chantier (...)	- Entretiens auprès des acteurs économiques
L'évolution des secteurs d'activités et des secteurs géographiques en perte de vitesse depuis l'arrivée du TCSP	- Suivi particulier (monographies) des secteurs en perte de vitesse (démographie d'entreprises, nombre d'emplois, créations, réductions d'emplois...)	- Etudes (CCI ou sous-traitance bureau d'études)

Source : C. MIECAZE

Cette base d'indicateurs peut servir à appréhender la dynamique économique locale dans laquelle s'insère le TCSP ainsi que les effets engendrés par la mise en place de ce dernier.

Cet observatoire économique mobilise un nombre de sources important : recueil de données à travers des fichiers existants, enquêtes terrain, enquêtes ménages déplacements, études particulières, entretiens divers (...).

3.2.1 Les données quantitatives

L'observation des effets socio-économiques du tramway, comme nous l'avons définie précédemment, résulte d'un recueil de divers indicateurs analysés dans le temps et dans l'espace.

Il ne s'agit pas simplement de recueillir des données et de les comparer année par année pour détecter les « effets TCSP ». Il est primordial, à partir des données quantitatives, de répondre aux objectifs fixés préalablement dans l'observation des effets d'un TCSP sur l'économie.

Les données composant l'observatoire sont fournies par différents organismes. Il s'agit donc à partir des différentes données existantes et exploitables, de définir leur contenu, de connaître les fournisseurs possédant ces informations et de mesurer l'intérêt de recueillir ces données dans l'analyse de l'impact du tramway sur les activités économiques.

3.2.1.1 Les données sur les entreprises

Les données sur les entreprises disponibles par les fichiers des chambres consulaires permettent d'une part de connaître la situation des entreprises dans le corridor TCSP et dans l'agglomération, de recenser le nombre d'établissements dans les périmètres géographiques définis, de mesurer l'évolution de la démographie d'entreprise par secteurs activités et enfin d'actualiser les données sur les périodes étudiées.

Les données sur les entreprises issues des fichiers consulaires à recueillir pour l'observation des effets du tramway sont :

- les créations dans le corridor et hors corridor tramway ;
- les cessations d'établissements dans le corridor et hors corridor ;
- le nombre d'établissements dans le corridor et hors corridor.

L'ensemble de ces recueils d'informations peut être réalisé par secteur géographique et par secteur d'activité.

Sur chaque entreprise, différentes informations sont nécessaires pour la constitution de la base de données :

- l'adresse ;
- l'ancienneté ;
- les n° Siren ;
- l'activité principale exercée ;
- l'enseigne ;
- le nombre de salariés ;
- la forme juridique ;
- des informations sur les chefs d'établissements (nom, âge...).

Ces différentes données sont détaillées dans la partie de la gestion de la base de données dans la suite du document (§ 4.1).

3.2.1.2 Les données sur l'emploi

Les données sur l'emploi permettent d'analyser l'effet TCSP sur l'emploi par secteurs d'activités. Ces données sont notamment intéressantes à étudier avant et après travaux.

A partir des données de l'Urssaf, la masse salariale et l'effectif salarié des entreprises situées dans le corridor et hors corridor peuvent notamment être analysés.

A titre d'exemple, quelques conventions avec des fournisseurs de données et des fiches de traitement de ces données sont présentées dans la suite du document.

3.2.1.3 Les données sur la fiscalité

L'apport des données de la DGI sur la fiscalité peut être nécessaire dans l'observation des effets d'un TCSP sur l'économie. En effet, suivant le contexte local, il peut s'avérer intéressant d'analyser l'évolution de la fiscalité pesant sur les entreprises lors de la construction d'un TCSP.

L'analyse portera alors sur l'évolution de la taxe professionnelle, du versement transport avant / pendant et après l'arrivée du TCSP.

Les données quantitatives étudiées au sein de l'observatoire des effets du tramway sur l'économie à Bordeaux

La CCIB est chargée de mettre en place un suivi permanent des entreprises, ayant pour objectif d'apprécier les conséquences des travaux du tramway et des aménagements sur l'activité économique.

Les principales données quantitatives analysées au sein de l'observatoire des effets du tramway proviennent des fichiers de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux. Il s'agit des données du Registre du commerce et des sociétés.

Les données concernant les artisans proviennent du Registre des métiers de la chambre de métiers de la Gironde.

Les chambres consulaires ont une approche commune par rapport au projet tramway de l'agglomération bordelaise.

Les indicateurs analysés à partir des données des chambres consulaires concernent :

- l'évolution du nombre d'établissements dans le corridor tramway et hors corridor ;
- l'évolution des créations et des cessations dans le corridor tramway et hors corridor ;
- l'évolution des activités dans le corridor tramway et hors corridor ;
- l'évolution des formes juridiques dans le corridor tramway et hors corridor ;
- l'évolution de l'ancienneté des établissements dans le corridor tramway et hors corridor ;
- l'évolution des enseignes commerciales dans le corridor tramway et hors corridor ;
- ...

Par ailleurs, l'observatoire des effets du tramway utilise les données sur l'emploi transmises par l'Urssaf. A partir de ces données, des analyses sur l'emploi dans le corridor et hors corridor sont réalisées.

Les indicateurs analysés à partir des données Urssaf concernent :

- l'évolution du nombre de salariés dans le corridor et hors corridor ;
- l'évolution de la masse salariale dans le corridor et hors corridor.

3.2.2 Les données qualitatives

Différents indicateurs à analyser dans le cadre de l'observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie proviennent d'informations qualitatives qui nécessitent la collecte de données auprès des acteurs économiques concernés par la construction du TCSP.

La collecte des données qualitatives est réalisée à partir d'enquêtes auprès des populations concernées et définies par les partenaires de l'observatoire.

L'enquête doit répondre à des exigences statistiques à savoir que les mêmes entreprises doivent être interrogées à la même période et à un intervalle régulier. Le respect de ces critères est essentiel afin de pouvoir comparer les enquêtes entre elles.

3.2.2.1 *Les données qualitatives concernant l'activité des établissements*

L'impact de la construction d'un TCSP sur l'économie doit être mesuré prioritairement par rapport à l'évolution de l'activité des établissements. Ces indicateurs ne sont pas issus de fichiers et sont obligatoirement suivis à partir d'enquêtes régulières auprès des établissements.

Il est donc nécessaire de construire un panel d'entreprises qui servira de référence en matière d'évolution de l'activité.

Les indicateurs à suivre dans l'analyse de l'activité des établissements concernent par exemple :

- l'évolution des chiffres d'affaires ;
- l'évolution de l'opinion des chefs d'établissement sur l'activité de l'établissement ;
- l'évolution de l'opinion des chefs d'établissement sur le nombre d'emplois ;
- l'évolution des produits commercialisés dans l'établissement ;
- l'opinion des chefs d'établissement sur les travaux et projets.

3.2.2.2 *La fréquentation des établissements*

La fréquentation des établissements est mesurable dans le cadre d'une enquête auprès des chefs d'établissement ou auprès de la clientèle elle-même.

Ces deux méthodes sont à prendre en compte car l'enquête repose sur une opinion qui reste subjective. La réalisation des deux méthodes permet de répondre à une analyse plus objective et plus proche de la réalité.

Les enquêtes auprès des chefs d'établissement

Les indicateurs à suivre dans l'analyse de la fréquentation concernent par exemple :

- l'évolution du nombre de l'ensemble de leur clientèle⁷ ;
- l'évolution de l'origine géographique de leur clientèle ;
- l'évolution de la fréquentation ;
- l'évolution du panier moyen et du pouvoir d'achat de leur clientèle ;
- l'évolution de leur clientèle de passage ;
- l'évolution des tranches d'âges de leur clientèle ;
- l'évolution des comportements d'achats de leur clientèle...

Les enquêtes auprès des clients

Les indicateurs à ajouter dans l'enquête auprès des clients :

- l'évolution des lieux d'achats ;
- le motif de la venue ;
- l'évolution de la consommation par lieux d'achats ;
- l'évolution des rythmes d'achats ;
- l'opinion sur les lieux de consommation...

3.2.2.3 L'accessibilité des activités économiques

Le bon fonctionnement des activités économiques repose en partie sur leur accessibilité. La construction d'un TCSP engendre des perturbations dans les accès à la ville et donc aux activités. Ces données qualitatives sont à prendre en compte dans l'observation des effets d'un TCSP sur l'économie car elles expliquent de nombreuses variations de l'activité des établissements.

Pour analyser l'accessibilité des établissements, il faut mesurer l'accès des clients, des livraisons, des employés aux établissements.

Ces données sont collectées auprès des chefs d'entreprise. Toutefois, les données sur les clients peuvent être recensées auprès des consommateurs et les données sur les livraisons auprès des transporteurs.

⁷ Il peut y avoir plusieurs types de clientèles : de passage, régulière, occasionnelle...

Les indicateurs à mesurer concernant l'accessibilité et les déplacements sont :

Enquête auprès des chefs d'établissement :

- l'évolution des modes de déplacement des clients ;
- l'évolution des modes de stationnement des clients ;
- l'évolution des modes de déplacement des employés ;
- l'évolution des modes de stationnement des employés ;
- l'évolution des modes de livraisons ;
- l'évolution des temps de livraisons ;
- l'évolution des fréquences de livraisons ;
- l'évolution des heures de livraisons ;
- l'évolution des modes de stationnement des livreurs ;
- l'opinion sur les avantages et les inconvénients de leur localisation...

Enquête auprès des clients :

- l'évolution des modes de déplacement des clients ;
- l'évolution des modes de stationnement des clients ;
- l'opinion sur leurs modes de déplacement futurs...

Enquête auprès des transporteurs :

- l'évolution des modes de livraisons ;
- l'évolution des temps de livraisons ;
- l'évolution des fréquences de livraisons ;
- l'évolution des heures de livraisons ;
- l'évolution des modes de stationnement des livreurs ;
- l'opinion sur leurs modes de livraisons futurs...

Selon les villes et les lieux d'observation, mais également suivant les priorités d'analyse définies initialement, ces données auront une importance plus ou moins grande comme par exemple l'impact des travaux sur le centre-ville...

Les données qualitatives

Le cas de l'enquête entreprises de Bordeaux

• Les objectifs de l'enquête

L'enquête vise à suivre un échantillon représentatif des activités économiques riveraines du tramway.

Différents indicateurs sont recueillis afin d'analyser deux types d'évolution de l'entreprise pouvant être liés à la mise en service du tramway : **son évolution économique et son évolution fonctionnelle.**

• Les indicateurs de l'évolution économique de l'entreprise

- emploi : nombre d'emplois et prévisions d'évolution, nombre de temps partiels... ;
- indicateurs financiers : évolution générale, chiffres d'affaires... ;
- clientèle : provenance géographique, clientèle de passage ;
- investissements : type de projet envisagé, travaux réalisés et en projet...

• Les indicateurs de l'adaptation fonctionnelle de l'entreprise

- livraisons : fréquence, heure, temps moyen, type de véhicule, emplacement utilisé...
- accessibilité : moyens de déplacements utilisés par la clientèle et par les employés, stationnement...

Pour chacun de ces thèmes, il s'agit de :

- connaître la situation actuelle de l'entreprise ;
- mesurer les évolutions des 12 derniers mois ;
- connaître les perspectives d'évolution pour les 12 prochains mois...

Les données qualitatives

Le cas de l'enquête clientèle de Montpellier

• Les objectifs de l'enquête

L'enquête de fréquentation commerciale réalisée par la chambre de commerce de Montpellier répond dans un premier temps à une meilleure connaissance de la clientèle fréquentant les principaux lieux d'achats de Montpellier. Il s'agit d'une enquête sur site.

• Les thèmes abordés

Les différents thèmes abordés concernent :

- les achats ;
- les habitudes d'achats ;
- l'image des établissements (commerce) ;
- l'accessibilité des activités économiques.

Par ailleurs, l'enquête de 1999 a abordé la thématique du tramway ; notamment l'opinion sur le choix du tracé pour la seconde ligne.

3.3 Les fournisseurs d'informations au sein d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie

L'observatoire économique nécessite également de créer différents partenariats entre les acteurs concernés par le suivi économique : maître d'ouvrage, CCI, chambres de métiers, communes, agences d'urbanisme, Urssaf, Assedic, DGI, directions des centres commerciaux, associations de commerçants, regroupements professionnels... Ces acteurs apportent soit une base de données réelle à l'observatoire économique, soit un enseignement plus qualitatif ; points de vue, constats...

Selon les objectifs d'observation retenus et les indicateurs choisis, différentes conventions entre les fournisseurs d'informations peuvent être envisagées.

3.3.1 Les chambres de commerce et d'industrie

Dans le cadre de l'observation et du suivi de l'activité économique dans le contexte de la construction d'un TCSP, les chambres de commerce et d'industrie apparaissent comme un des premiers fournisseurs d'informations de l'observatoire des effets du TCSP sur l'économie.

Les CCI sont propriétaires d'un fichier recensant les établissements de leur circonscription.

Celui-ci regroupe les données du Registre du commerce et des sociétés (RCS).

Il peut servir de base à l'observatoire puisqu'il permet, entre autres, d'identifier une partie des établissements situés sur chaque périmètre défini par l'observatoire (tracé, corridor, commune, agglomération...).

Celui-ci ne recueillant que les établissements inscrits au Registre du commerce et des sociétés, il est nécessaire, de collecter les données issues du fichier consulaire de la chambre de métiers, en vue d'étudier également les effets du TCSP sur les entreprises artisanales.

3.3.2 Les chambres de métiers

Les chambres de métiers gèrent le fichier des activités artisanales, via le Registre des métiers.

L'observatoire permet au travers de ces deux fichiers d'avoir une représentation plus complète des établissements le long du tracé.

Au niveau méthodologique, les deux bases de données, CCI + CM doivent avoir la même configuration pour pouvoir sortir des statistiques agrégées.

La méthodologie employée pour l'élaboration de la base de données tramway - codage des rues, numéros d'identification des entreprises...) -doit donc être similaire. Cette méthodologie sera détaillée ultérieurement dans le guide.

A noter que certaines activités sont inscrites à la fois au Registre du commerce et des sociétés (RCS) et au Registre des métiers (RM). Elles sont appelées « les double inscrits » ; en raison de la spécificité de leur activité, elles peuvent être artisans et commerçants (ex : salon de coiffure réalisant également de la vente de produits d'entretien capillaires).

Ainsi, il conviendra lors de l'élaboration de la base et l'association des données de ne prendre les « double inscrits » qu'une seule fois ; soit à partir du fichier de la chambre de commerce soit à partir du fichier de la chambre de métiers.

Un partenariat entre les chambres consulaires et le maître d'ouvrage du TCSP doit donc être envisagé.

3.3.3 Les autres partenaires possibles

Comme évoqué précédemment, la participation de l'Urssaf à l'observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie peut être intéressante concernant les données sur l'emploi ; données sur la masse salariale et l'effectif salarié des entreprises du corridor tramway...

A partir de ces données, le suivi de l'activité économique peut être analysé selon l'évolution de l'emploi sur le tracé et en dehors.

Par ailleurs, d'autres fournisseurs peuvent également être sollicités avec :

- **la Direction générale des impôts**, concernant l'évolution de la Taxe professionnelle et tout autre élément de fiscalité pesant sur l'entreprise (ex : versement transport) ;
- **l'Insee**, pour des données concernant l'évolution de la population dans le corridor tramway par rapport au reste de l'agglomération ;
- **les agences d'urbanisme** avec lesquelles des échanges de données et d'analyses peuvent être réalisées concernant les formes urbaines, les opérations foncières publiques ou privées (ex : ZAC,...) ;
- **les fédérations professionnelles** (ex : Fédération du BTP, de l'immobilier, notaires, les commerçants...) avec lesquelles différentes analyses approfondies peuvent être réalisées sur le secteur d'activité qu'elles représentent ;
- **les services des mairies, les gestionnaires de réseaux de TCSP...**

Dans l'ensemble de ces cas, tout dépend des objectifs fixés initialement par le maître d'ouvrage sur l'observatoire et les contextes locaux.

Les fournisseurs d'informations et les partenariats

Le cas de Bordeaux

Les fournisseurs d'informations de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux sont au nombre de trois.

• La chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux

Les principales informations sont fournies par le fichier de la chambre de commerce qui est centralisé dans le SIE (Système d'information économique).

Ce fichier sert de base à l'observatoire.

Chaque année, la chambre de commerce réalise des requêtes à partir de ce fichier. Il s'agit de recenser l'ensemble des établissements situés dans le corridor tramway, l'ensemble des établissements de l'agglomération ainsi que les créations et les cessations sur ces deux périmètres. A partir de ce fichier, des analyses statistiques sont réalisées.

• La chambre de métiers de la Gironde

Un partenariat entre les deux chambres consulaires a été établi dans le cadre de l'observatoire des effets du tramway concernant la transmission des données des fichiers consulaires.

Chaque année l'observatoire reçoit le fichier de tous les artisans inscrits au Registre des métiers complétant le Registre du commerce et des sociétés de la chambre de commerce.

Concernant les données issues de la chambre de métiers, seuls les artisans purs sont pris en compte, les « double inscrits » étant déjà comptabilisés dans le fichier de la chambre de commerce et d'industrie.

Les deux fichiers sont mis en commun.

• L'Urssaf

Une convention entre l'observatoire des effets du tramway et l'Urssaf a été signée par les deux organismes qui permet à l'observatoire de recueillir chaque année les données sur la masse salariale et l'effectif salarié des entreprises du corridor (cf. convention en annexe).

A partir d'un rapprochement entre la base de données des établissements situés dans le corridor tramway et les établissements inscrits à l'Urssaf, une sortie est réalisée par secteur d'activité et par secteur géographique. Les données sur la masse salariale et l'effectif salarié des établissements en commun sont donc délivrées sous forme d'exportations consolidées en raison du secret statistique qui pèse sur les données individuelles et nominatives de l'Urssaf.

4. Les outils d'analyse et d'exploitation de l'observatoire des effets du TCSP sur l'économie

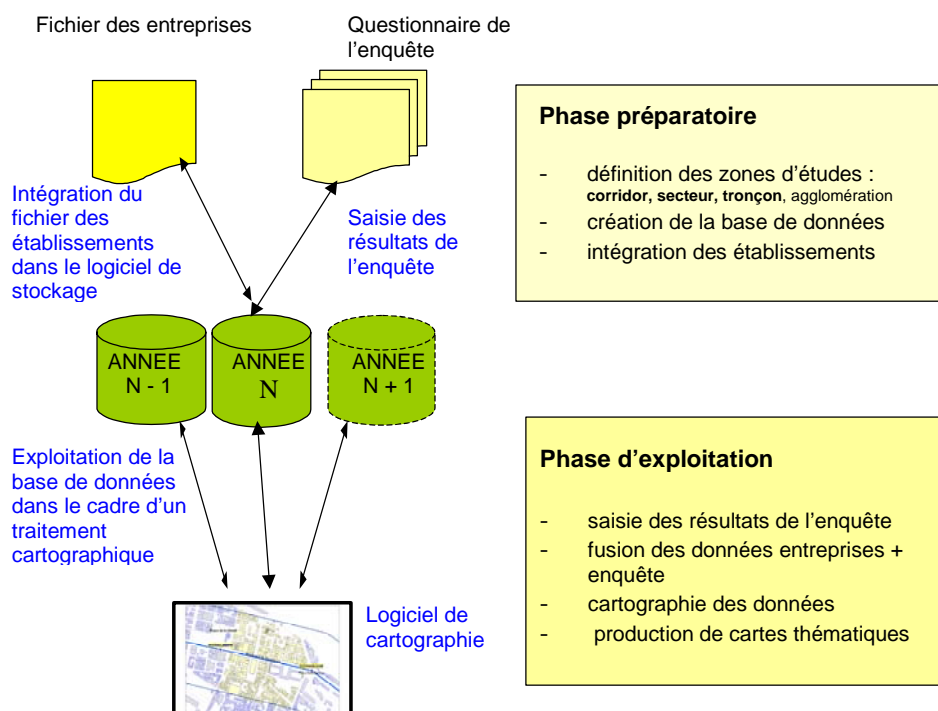
4.1 La gestion de la base de données statistiques

4.1.1 Le développement de la base de données

4.1.1.1 La base de données de l'observatoire des effets d'un TCSP sur l'activité économique

L'observatoire des effets du TCSP devra s'appuyer sur l'existence d'un fichier des entreprises. Ce fichier correspond à la base de données de l'observatoire. L'ensemble des informations sur les entreprises situées dans le corridor (ex : n° Siren, adresse, téléphone, nombre de salariés, année de création...) nécessaires à l'élaboration des analyses économiques sont recensées dans cette base de données.

Illustration n° 8 : La base de données de l'observatoire des effets d'un TCSP sur l'activité économique



Deux grandes phases se distinguent :

- la phase préparatoire

Elle se déroule lors de la création de l'observatoire. La construction de la base de données servira pour toutes les années d'observation ; cette base doit donc comprendre l'ensemble des données à observer durant toute la période d'existence de l'outil.

- la phase d'exploitation

Une fois la base de données construite, le modèle de la base de données est figée. Celle-ci est alimentée régulièrement par les nouvelles données sur les entreprises. Elle est mise à jour une fois par an par une extraction du fichier des entreprises de la chambre de commerce des entreprises situées dans le corridor tramway.

4.1.1.2 Le découpage de la base de données : définition du périmètre dans le fichier général des entreprises concernées par le TCSP

Le fichier d'entreprises de la CCI est soumis à un traitement spécifique pour l'observatoire des effets du tramway.

Pour pouvoir réaliser des statistiques en tenant compte de l'évolution des activités (ex : créations ou cessations d'établissements au sein du corridor), **il convient de pouvoir codifier chaque rue concernée par le corridor du TCSP** au sein de ce fichier des entreprises.

L'explication de la codification : l'exemple de Bordeaux

Chaque établissement situé dans une rue identifiée dans le corridor se voit automatiquement générer un code spécifique, le code TCSP.

Ce code TCSP permet d'identifier toutes les entreprises existant au sein du corridor à n'importe quel moment (ex : liste des entreprises nouvellement créées dans le corridor le 1^{er} de chaque mois).

Cette codification, spécifique aux rues concernées par le corridor peut être incluse à la liste des champs habituels du fichier.

Elle fait apparaître :

- la ligne du TCSP ;
- les phases de réalisation (1, 2 ou 3) ;
- les rues directement sur le tracé ainsi que les rues adjacentes (1 et 2).

Le code TCSP

Chaque tronçon est défini par un code tramway, identifié par une lettre et trois chiffres :

- **le premier chiffre (=1)** correspond à la ligne de TCSP (ligne 1). Même si le projet TCSP ne comporte qu'une seule ligne, il faut prévoir la possibilité de la création de lignes supplémentaires, sans que cela remette en cause l'ensemble de la codification ;
- le **deuxième nombre** (à 2 chiffres) représente le n° du tronçon ;
- le **troisième chiffre** correspond à la phase de réalisation du tramway ;
- le **dernier chiffre** correspond à la localisation sur le tronçon : riverain / non riverain.

Exemples

1	11	2	1
Ligne 1	n° du tronçon	2 ^{ème} phase	riverain

1	10	1	2
Ligne 1	n° du tronçon	1 ^{ème} phase	professionnel dans une rue adjacente

Il faut définir le découpage des rues. **Sur le tracé**, toutes les rues appartenant à deux ou plusieurs tronçons peuvent être découpées. **Hors du tracé**, certaines rues adjacentes au tracé, dont la longueur est supérieure au corridor, peuvent également aussi être découpées.

Au sein du fichier des entreprises exploité, peuvent donc être créés un champ spécifique au TCSP correspondant à ce code à 5 chiffres (= code tramway), un champ pour le libellé du code tramway ainsi que les différents champs qui composent le code.

La liste des champs relatifs au tramway à créer dans le fichier des entreprises
Les champs permettent de décomposer le code tramway.

code TCSP	5 chiffres
libellé TCSP	nom du tronçon
n° de ligne TCSP	1
tracé TCSP	riverain (1)/ non riverain (2)
tranche TCSP	phase 1 ou 2
pôle TCSP	n° du tronçon

Par la suite, **la mise en place de cette codification permet également de représenter de manière géographique** la localisation de ces établissements, si un **SIG** (Système d'Informations Géographiques) est développé dans le cadre de l'Observatoire.

4.1.1.3 Le choix des indicateurs et la sortie du fichier : le cas de Bordeaux

Chaque année, une extraction des établissements, codés TCSP, situés dans le corridor tramway du fichier de la chambre de commerce et de la chambre de métiers, permet de mettre à jour la base de données de l'observatoire des effets du tramway.

Celle-ci permet de déterminer l'ensemble des établissements situés dans le corridor. L'extraction des données du fichier de la CCIB a débuté l'année d'étude de l'observatoire, préalablement à l'enquête.

Elle est réalisée à l'aide d'un logiciel d'exploitation spécifique à la CCIB, nommé « IMPROMPTU ». A cette fin, un grand nombre de champs est sélectionné pour étudier les caractéristiques de ces établissements.

a-La liste annuelle des entreprises du corridor

Afin d'obtenir la liste annuelle des entreprises du corridor une requête est lancée.

Elle représente les entreprises en activité sur l'année étudiée du 01/01 au 31/12.

Cette requête doit être également réalisée pour les établissements situés sur le reste de la CUB, dans le but d'établir des comparaisons corridor/CUB.

b-Les données sur les créations et cessations d'activités sur le corridor

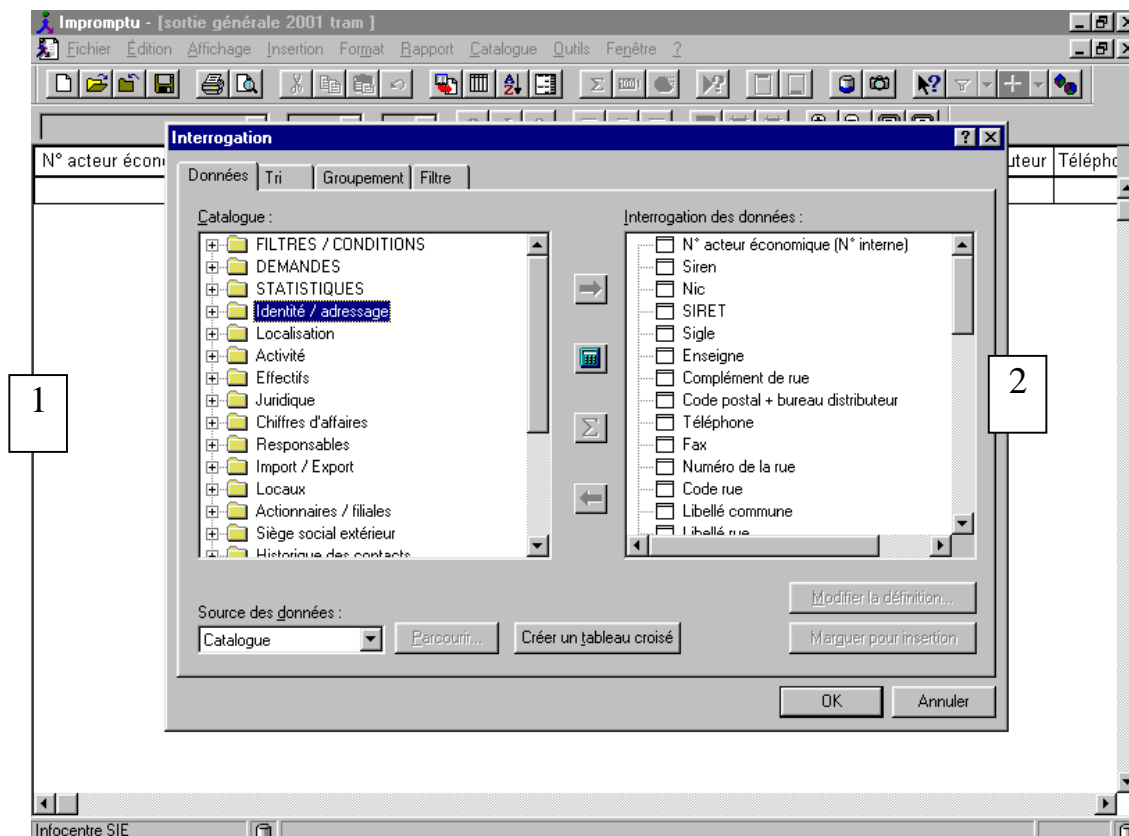
Ce sont des indicateurs du dynamisme économique. Elles font donc l'objet de deux sorties du fichier :

- liste des créations d'activités ;
- liste des cessations d'activités.

A titre de comparaison et comme pour la première liste, une sortie des créations et cessations est aussi réalisée pour le reste de la CUB.

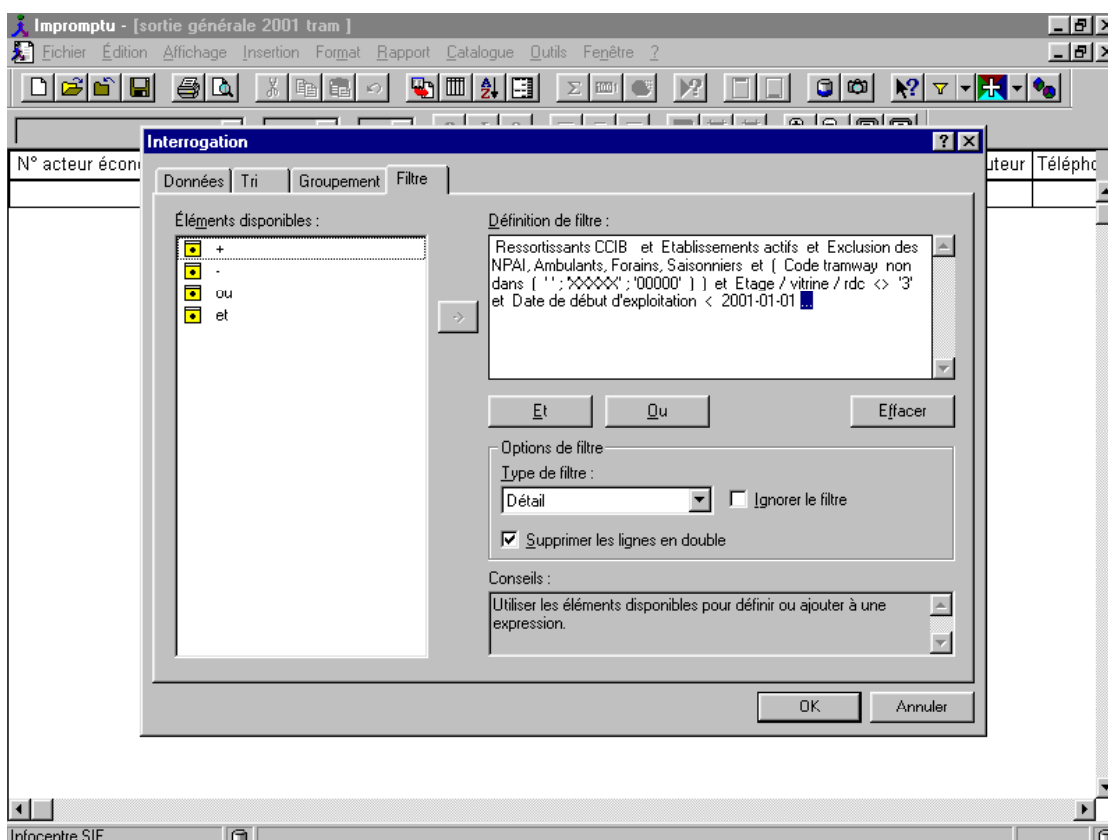
Illustration n° 9 : La requête par le logiciel Impromptu

Sélection des champs du fichier entreprises par IMPROMPTU



1 : Liste des champs du fichier général de la CCI.

2 : Sélection des champs choisis.

Illustration n° 10 : Le filtre de la requête**Exemple de requête pour le traitement des données**

Le filtre correspond à la requête.

4.1.1.4 L'exploitation des données quantitatives et la présentation des données : le rapport statistique

Les bases de données issues du fichier servent de référence à l'observatoire des effets du TCSP sur l'économie.

D'une part, elles permettent d'analyser les évolutions de l'activité économique par les évolutions du nombre d'établissements, d'autre part, elles servent de référence pour l'enquête auprès des établissements réalisée chaque année dans le cadre de l'observatoire des effets du tramway.

L'évolution du nombre d'établissements

L'activité économique peut donc être analysée par l'évolution du nombre d'établissements sur trois périmètres différents :

- le tracé du tramway ;
- le corridor ;
- la communauté d'agglomération.

La comparaison entre les différents périmètres permet d'isoler l'effet tramway et surtout l'effet « travaux » sur le tracé et dans les rues à proximité du tracé.

Tableau n° 6 : L'évolution du nombre d'établissements par périmètre géographique

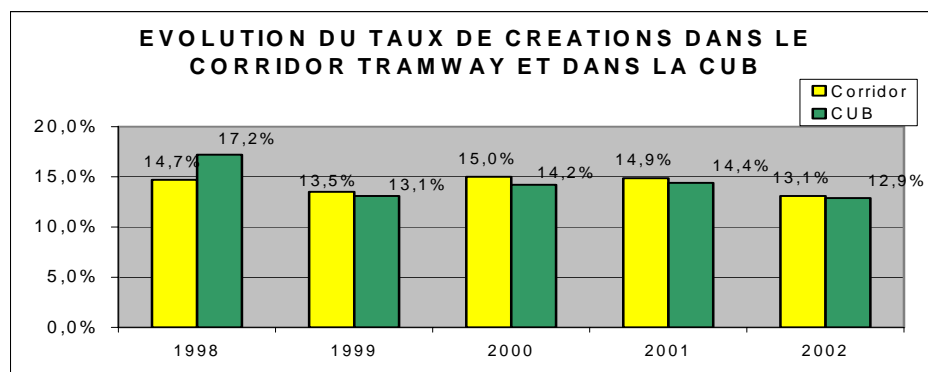
Nb établissements	01/01/1999	01/01/2000	01/01/2001	01/01/2002	01/01/2003	00/99 en %	01/00 en %	02/01 en %	03/02 en %	99/03 en %
CUB	20923	21192	21305	21610	21621	1,30	0,50	1,43	0,05	3,34
Hors corridor	16128	16312	16363	16719	16754	1,10	0,30	2,18	0,21	3,88
Corridor	4795	4880	4942	4891	4867	1,70	1,30	-1,03	-0,49	1,50
Riverains	1817	1857	1878	1863	1830	2,20	1,13	-0,80	-1,77	0,72
Non Riverains	2978	3023	3064	3028	3037	1,51	1,36	-1,17	0,30	1,98

Tableau n° 7 : L'évolution du nombre d'établissements par lignes tramway

Lignes tramway	1999	2000	2001	2002	2003	99/00 en %	00/01 en %	01/02 en %	02/03 en %	99/03 en %
Ligne A	1457	1517	1571	1599	1588	4,1	3,6	1,8	-0,7	9,0
Ligne B	1947	1963	2005	1942	1942	0,8	2,1	-3,1%	0,0	-0,3
Ligne C	988	998	963	948	934	1,0	-3,5	-1,6	-1,5	-5,5
Interconnexion AB (Pey Berland)	96	96	92	84	80	0,0	-4,2	-8,7	-4,8	-16,7
Interconnexion AC (Bir Hakeim)	97	94	98	103	103	-3,1	4,3	5,1	0,0	6,2
Interconnexion BC (Quinconces)	210	212	213	215	220	1,0	0,5	0,9	2,3	4,8
Total	4795	4880	4942	4891	4867	1,8	1,3	-1,0	-0,5	1,5

Les créations et les cessations

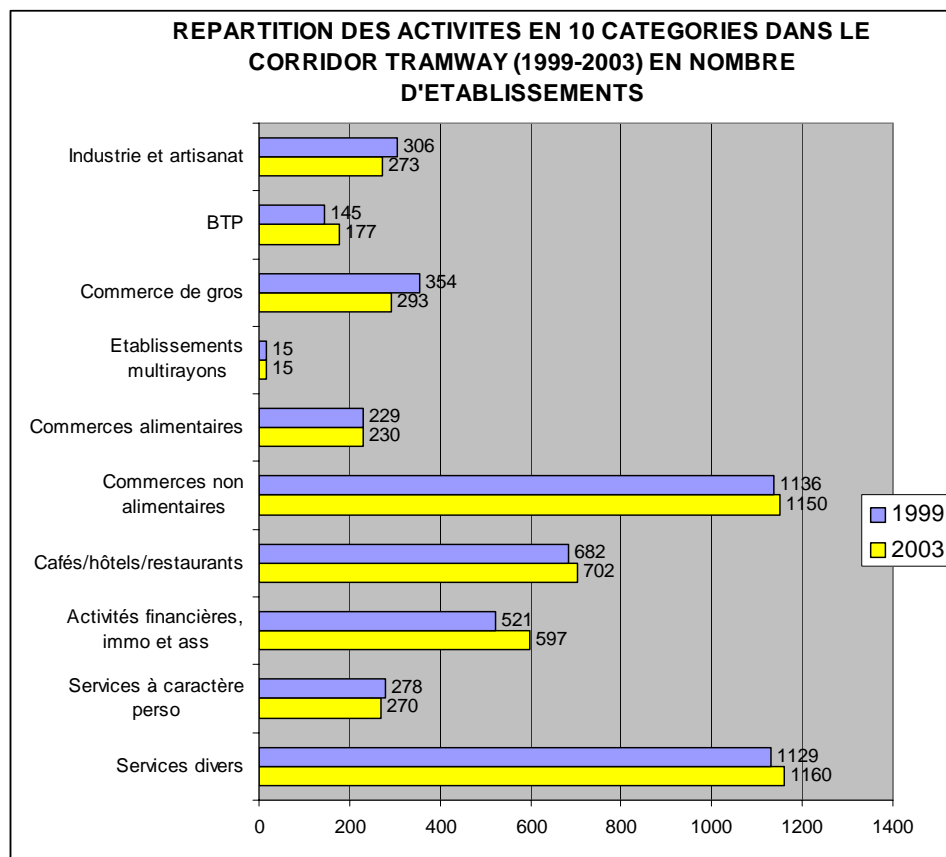
Les créations et les cessations d'établissements sont extraites du fichier chaque année et font l'objet d'une analyse particulière dans le rapport statistique de l'observatoire. Sur le même schéma que l'évolution du nombre d'établissements, les créations et les cessations sont étudiées sur les trois périmètres définis par le maître d'œuvre (tracé, corridor, agglomération).

Graphique n° 1

La répartition et l'évolution des activités des établissements

A partir du fichier des établissements et de la nomenclature qui lui est attribuée, il est envisageable de réaliser des études sur les mutations des activités en rapport avec la construction du TCSP.

Le rapport statistique de l'observatoire présente chaque année l'évolution des activités des établissements.

Graphique n° 2

Cette analyse permet aussi de préparer l'enquête afin de constituer le panel des enquêtés.

4.1.1.5 Le traitement des données de « l'enquête 1 000 entreprises » de Bordeaux

Dans les premières années de l'observatoire des effets du tramway de la CCI de Bordeaux, la base de données de « l'enquête 1 000 entreprises » était une base ACCESS. En 2001, la base de données de « l'enquête 1 000 entreprises » a été créée dans le SIE (Système d'Information Economique) sous un module spécifique.

La base de données ACCESS

Les données de l'enquête sont saisies et stockées dans une base de données utilisable pour la réalisation des documents statistiques. Le gestionnaire de base de données « ACCESS » est utilisé à cette fin.

Deux types de champs y sont renseignés sous forme de formulaire :

- chaque année, on procède à l'extraction de la base de données de la CCI ;

- puis les données de l'enquête sont saisies : le système de formulaire permet de suivre le fil du questionnaire papier.

Pour le traitement statistique de l'enquête, des requêtes sont ensuite lancées :

- une requête par question est réalisée (choix des champs à faire apparaître dans chacun des tableaux statistiques) ;
- le tableau Access est ensuite exporté vers Excel pour le traitement statistique et le croisement des données.

Illustration n° 11 : Les écrans de saisie base ACCESS



Les données sur les entreprises

The screenshot shows a Microsoft Access form titled 'ENTREPRISE'. The form is divided into several sections with yellow input fields and dropdown menus. At the top, there are tabs for 'recherche', 'création', 'ACTIVITE-1', and 'historique'. The main form area contains the following fields:

- CODE ETS: 1
- ENTREPRISE: [empty]
- ENSEIGNE: [empty]
- REFGEO: 0
- TYPE ENSEIGNE: franchisé
- NAF: B30DA
- ACTIVITE: COIFFURE HOMMES
- EFFECTIF: 0
- GROUPE: A
- RELATION SIEGE: [empty]
- CODE ACTIVITE: Z2
- FORME JURIDIQUE: [empty]
- SIREN: [empty]
- DEBUT ACTIVITE: 0
- CAPITAL: 0
- RESPONSABLE: DUPHL
- JEAN: [empty]
- 1129: [empty]
- TRANCHE D'AGE: 5
- ADRESSE: 7 AV LIBERATION (DE LA)
- 33700 MERIGNAC
- TEL: [empty]
- FAX: [empty]
- E-MAIL: [empty]
- CODE TRAM: A1022
- SECTEUR: SA12
- LIGNE: A
- TRONCON: 10
- PHASE: 2
- RIVERAIN: 2
- SURFACE LOCAUX: 0
- SURFACE DE VENTE: [empty]
- SURFACE ATELIER: [empty]
- LINEAIRE FACADE: [empty]
- RDC: [empty]
- NOMBRE DE NIVEAUX: 0
- ENQUETEUR: C
- DUREE ENTRETIEN: [empty]
- DATE ENTRETIEN: 0/0
- NOM CONTACT: [empty]
- RELATION: fait
- DATE SAISIE: 0/0/0

The status bar at the bottom indicates 'Err: 1 sur 5443' and 'Mode Formulaire'.

Une thématique de l'enquête saisie dans ACCESS

The screenshot shows a Microsoft Access form titled 'ACTIVITE'. It features tabs for 'CLIENTELE' and 'HISTORIQUE'. The form contains the following sections and fields:

- CODE ETS: 1
- DATE OUVERTURE: 0
- DATE PRISE DE FONCTION: 0
- EFFECTIFS** table:

	n-1	2000	n+1
TEMPS PLEIN	2	2	2
TEMPS PARTIEL	0	0	0
TOTAL	2	2	2
- EVOLUTION ACTIVITE** (en 2000):
 - ACTIVITE: stable
 - TRANCHE CA: [empty]
 - EVOLUTION CA 99/98: évolution stable
 - EVOLUTION CA 00/99: évolution stable
- EVOLUTION PRODUITS / SERVICES** (prévu 2007):
 - CHANGEMENT: non
 - CHANGEMENT: non
- INCIDENCE / TRAMWAY: NSP
- COMMENTAIRE EVOLUTION: [empty text area]

The status bar at the bottom indicates 'Err: 1 sur 1 (Filtré)' and 'Mode Formulaire'.

La base de données dans le SIE

Les enquêtes de 2001, 2002 et 2003 ont été directement saisies dans le système d'informations économiques de la CCIB. Le SIE est un logiciel de stockage de données. A partir de ce logiciel de stockage, des requêtes sont effectuées avec le logiciel IMPROMPTU.

Il est donc possible d'aller chercher une entreprise dans le SIE et d'observer si celle-ci a été enquêtée ou non.

Illustration n° 12 : L'écran de saisie de l'enquête

L'ensemble des informations recueillies est saisi et analysé grâce à un logiciel de traitement d'enquêtes et fait l'objet d'une publication chaque année.

Les résultats sont publiés par tronçon, par secteur géographique, par ligne de tramway et par secteur professionnel.

Ils consistent pour l'essentiel à comparer l'année en cours aux résultats de l'année précédente et à mesurer l'écart entre les perspectives d'évolution estimées par les chefs d'entreprise et la réalité.

Les données des différentes enquêtes sont exploitées de manière identique.

Tableau n° 8 : L'exemple de tri croisé : L'évolution de l'activité des établissements concernés par le tramway

SECTEUR	Ets dans le Corridor	Ets enquêtés	Non Réponses	Réponses	%	Evolution Négative	Stabilité	Evolution Positive
Mérignac 1	148	35	3	32	91%	3%	38%	59%
Mérignac 2	74	18	3	15	83%	7%	47%	47%
C H R	63	20	2	18	90%	6%	44%	50%
Ornano / Sourdis	97	23	0	23	100%	9%	43%	48%
Mériadeck / Albret	121	23	1	22	96%	9%	41%	50%
Alsace-Lorraine	257	72	6	66	92%	14%	47%	39%
Thiers / Jean-Jaurès	420	122	5	117	96%	21%	36%	43%
Lormont	243	52	1	51	98%	20%	35%	45%
Cenon	318	58	3	55	95%	13%	29%	58%
Pessac	32	6	0	6	100%	17%	0%	83%
Talence	171	90	2	88	98%	11%	33%	56%
Argonne	151	56	1	55	98%	4%	45%	51%
Victoire / Pasteur	352	89	4	85	96%	11%	41%	48%
Hypercentre	851	214	11	203	95%	10%	21%	69%
Chartrons / Bacalan	437	93	7	86	92%	12%	33%	56%
Achard / Brunet	125	29	1	28	97%	14%	21%	64%
Saint-Jean / Belcier	113	28	1	27	96%	11%	37%	52%
Tauzia / Salinières	195	33	0	33	100%	12%	21%	67%
Richelieu / Bourse	209	39	3	36	92%	17%	33%	50%
Jardin Public	269	39	2	37	95%	3%	14%	84%
Fayolle	164	26	0	26	100%	0%	12%	88%
Aubiers	130	9	0	9	100%	0%	33%	67%
Pey-Berland	102	38	0	38	100%	8%	32%	61%
Bir-Hakeim	102	28	0	28	100%	4%	43%	54%
Quinconces	216	42	0	42	100%	0%	21%	79%
TOTAL	5360	1282	56	1226	96%	11%	32%	57%

Trois types de documents sont produits par l'observatoire à l'issue de l'exploitation de ces enquêtes : le rapport intermédiaire, le rapport final et le document de vulgarisation. Ceux-ci sont détaillés ultérieurement (§ 4.3).

4.1.1.6 La base de donnée de l'enquête de fréquentation commerciale de Montpellier et le traitement de l'enquête

La base de données de l'enquête de fréquentation commerciale n'est pas stockée dans un logiciel spécifique.

En effet, tous les questionnaires sont saisis par les étudiants sous un fichier Excel qui sert de base de référence pour le traitement de l'enquête.

L'exploitation des données de l'enquête de fréquentation de Montpellier

L'enquête est exploitée à partir de tris croisés semblables au traitement de l'enquête de Bordeaux.

A partir des exploitations, plusieurs rapports d'études sont réalisés :

- un rapport d'études comparant les différentes entités géographiques ;
- un rapport d'études par entités géographiques ou par type d'établissements commerciaux. Pour réaliser ces études, des regroupements sont établis par la chambre de commerce.

Ils sont au nombre de six :

- le centre-ville ;
- les hypermarchés ;
- les supermarchés ;
- les bourgs ;

- les quartiers de l'agglomération de Montpellier ;
- les villages.

Ces rapports sont un recueil de l'ensemble des questions posées lors de l'entretien avec la clientèle et comportent une analyse des indicateurs définis par les CCI.

4.2 La préparation de l'enquête

4.2.1 « L'enquête 1 000 entreprises » de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux

4.2.1.1 Les données de cadrage

« L'enquête 1 000 entreprises » de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux a été réalisée dans le but de répondre aux objectifs d'observation relevant de données quantitatives et qualitatives.

La périodicité

Il s'agit d'interroger les établissements ressortissants de la chambre de commerce et d'industrie et de la chambre de métiers sur différentes thématiques vues dans le chapitre précédent (évolution de l'activité, clientèle, modes de déplacement...).

L'enquête entreprises a lieu chaque année durant toute la période d'observation des effets du tramway.

Calendrier des passations de l'enquête de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux

Année	Enquête	Période d'enquête/ aux travaux du tramway
1999	1 ^{ère} année d'enquête	Avant travaux
2000	2 ^{ème} année d'enquête	Avant travaux
Automne 2001	3 ^{ème} année d'enquête	Travaux de la première phase
Printemps 2002	4 ^{ème} année d'enquête	Travaux de la première phase
Printemps 2003	5 ^{ème} année d'enquête	Fin des travaux de la première phase
Automne 2004	6 ^{ème} année d'enquête	6 mois après ouverture complète de la 1 ^{ère} phase

Il est nécessaire, pour que les résultats soient comparables, de réaliser les enquêtes à des périodes semblables ; les enquêtes doivent avoir lieu à des intervalles d'une année ou de deux années selon le choix de l'équipe de l'observatoire.

Remarques : Ces intervalles n'ont pu être respectés pour les enquêtes de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux ; les résultats et les comparaisons entre les années ne semblent pourtant pas erronés ; par exemple les questions sur les chiffres d'affaires ont été posées sur l'année antérieure à l'enquête et sur une année pleine. De nombreuses questions comparées d'une

Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques

année sur l'autre dans le traitement statistique, ne concernaient pas les questions posées sur un avis du moment (lors de l'enquête) ; ce qui explique que malgré les intervalles non respectés, les comparaisons des résultats sont envisageables.

Les différentes formes de l'enquête

Il existe différentes méthodes de passation de l'enquête.

L'observatoire des effets du tramway de Bordeaux a utilisé trois méthodologies :

- l'enquête par entretien individuel ;
- l'enquête par courrier ;
- l'enquête par téléphone.

Ces différentes méthodes sont détaillées dans la partie consacrée à la passation de l'enquête (§ 4.2.1.4).

4.2.1.2 Le choix de l'échantillon

L'équipe de l'observatoire a choisi de mettre en place une méthode de tirage d'échantillon privilégiant :

- les établissements riverains du tracé plutôt que les non riverains ;
- les établissements concernés par la première phase des travaux ;
- les commerces de détail et les services aux particuliers ;
- une répartition équitable des établissements entre les secteurs des enquêteurs.

On considère en effet **que ces établissements seront les premiers touchés par les travaux du tramway.**

L'exemple de la première enquête

L'extraction des établissements du corridor tramway du fichier CCI a été réalisée en mars 1999. Le fichier de départ contenait alors 4 795 établissements ressortissants de la CCI situés sur le corridor.

Phase 1 : la constitution de la base de l'échantillonnage

- suppression des anomalies du fichier (44 établissements).
 - extraction des établissements des secteurs de l'industrie, du BTP, du commerce de gros et des coiffeurs (916 établissements).
- soit 3 891 établissements.

Phase 2 : le classement à part de 31 grands magasins (+ de 1 000 m² de surface) qui seront intégrés à l'échantillon final pour faire partie du panel définitif.

→ reste 3 860 établissements.

Phase 3 : la répartition de la population de base (commerces / services et R / NR)

Tableau n° 9 : La répartition de la population de base

	Commerces de détail	Services	Total
Riverains	550	975	1 525
Non riverains	800	1535	2 335
Total	1 350	2 510	3 860

Phase 4 : la constitution de l'échantillon de 1 000 établissements (1/5)

Choix de surestimer les « riverains » et les « commerces de détail »

Tableau n° 10 : Les critères de constitution de l'échantillon

	Commerces de détail	Services	total
Riverains	250	250	500
Non riverains	250	250	500
Total	500	500	1 000

Parmi les établissements de la population de base, on définit 4 catégories et on applique un ratio permettant d'atteindre les critères définis.

Tableau n° 11 : L'échantillon

	Commerces détail riverains	Services riverains	Commerces détail non riverains	Services non riverains
Population de base	550	975	800	1 535
Ratio	5/11	1/4	1/3	1/6
Panel	250	244	267	256

Ici, l'échantillon compte 1 017 établissements, auxquels on ajoute les 33 établissements devant figurer impérativement dans l'échantillon définitif.

Au total 1 050 établissements constituent le panel de l'enquête 1999. Sur ces 1 050, seuls 800 sont retenus, permettant ainsi le rajout de 200 ressortissants de la chambre de métiers.

Phase 5 : l'échantillon définitif compte 1 050 établissements

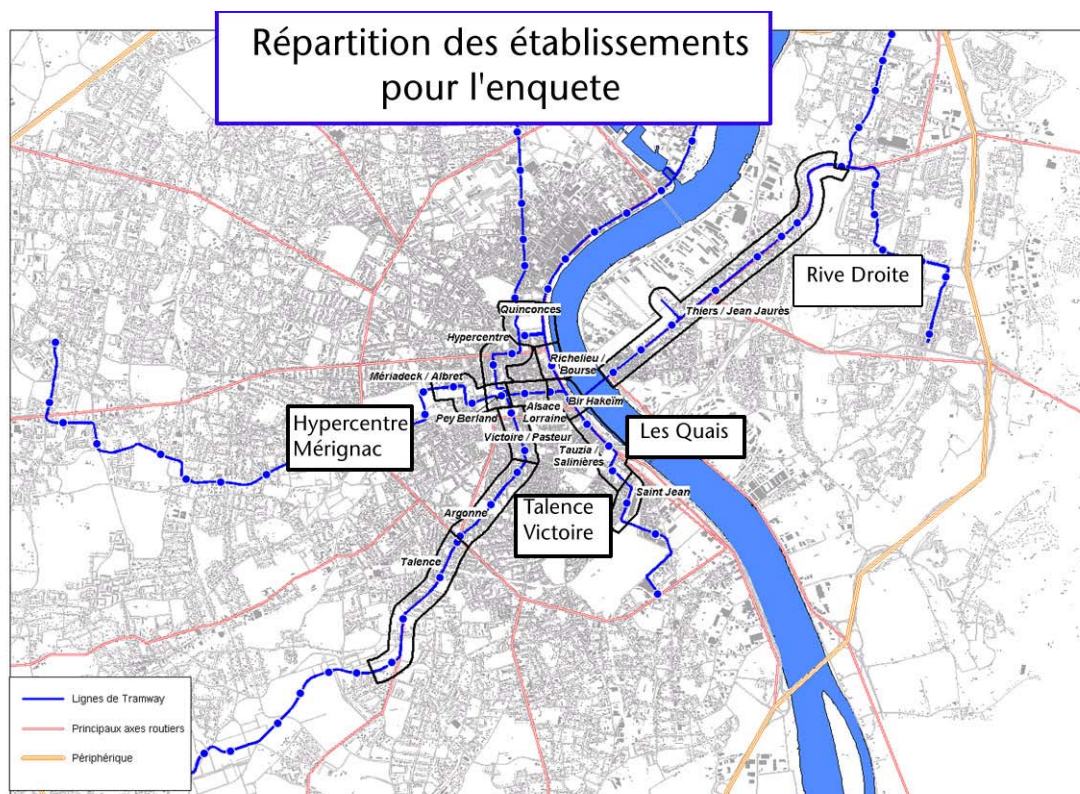
Ils sont classés par :

- code tramway ;
- rue ;
- n° de rue.

Il est donc possible de procéder à un découpage géographique en fonction des 4 responsables de secteur :

- le secteur des quais compte 218 établissements ;
- le secteur hypercentre - Mérignac en compte 313 ;
- le secteur Talence – Victoire - Bordeaux nord en compte 270 ;
- enfin, le secteur Rive Droite en compte 248.

Carte n° 7 : La répartition des enquêtes par responsable de secteur dans le corridor tramway de Bordeaux



4.2.1.3 L'élaboration du questionnaire

Une fois l'échantillon élaboré, il convient de réaliser une enquête spécifique auprès de 1 000 professionnels riverains du tramway.

« L'enquête 1 000 entreprises » est un élément essentiel de l'observatoire des effets du tramway sur l'activité économique. Les informations recueillies régulièrement auprès des professionnels riverains permettent de mettre en évidence l'évolution précise de leur activité économique, en étudiant les possibles changements survenus suite à la mise en service du tramway.

Le questionnaire est aussi un moyen pour les collectivités locales d'intervenir auprès des acteurs économiques et d'être présentes sur le terrain avant, pendant et après les travaux.

En complément, il est nécessaire de définir plusieurs données de références caractérisant la situation générale des entreprises de l'agglomération bordelaise, servant de base à la comparaison.

Le questionnaire doit permettre de recueillir des informations quantitatives et qualitatives sur les principaux éléments qui permettent d'apprécier l'activité des entreprises concernées par le tramway.

Différents indicateurs sont étudiés en vue d'analyser deux types d'évolution de l'entreprise pouvant être liés à l'arrivée du TCSP :

- l'évolution économique ;
- l'adaptation fonctionnelle.

Les indicateurs de l'évolution économique de l'entreprise

Clientèle : caractéristiques, âge, CSP, comportement, moyen de déplacement, fréquence de venue...

Produits offerts : nombre de références, spécialisation, gamme des produits, politique commerciale, communication...

Emploi : nombre d'emplois créés, disparus, nombre de temps partiels...

Investissements : rénovation extérieure du magasin, achat de matériel, agencement intérieur...

Indicateurs financiers : chiffres d'affaires...

Les indicateurs de l'adaptation fonctionnelle de l'entreprise

Livraisons : fréquence, véhicules...

Nous pourrions ainsi observer de quelle manière le commerçant a intégré dans le fonctionnement de son entreprise les nouvelles contraintes de livraison liées à la mise en place du tramway.

Accessibilité : nombre de places de stationnement à proximité, privé-public, arrêts de transports collectifs, largeur des trottoirs, vélos, heures d'ouverture, jours de fermeture...

L'opinion générale sur l'adaptabilité de l'établissement à l'arrivée du tramway

Perspectives d'avenir : avantages, inconvénients de l'emplacement de l'établissement avec l'arrivée du tramway, apport du nouveau mode transport sur l'établissement...

Pour chacun de ces thèmes, il s'agit de mesurer les évolutions des 12 derniers mois passés ainsi que de connaître les perspectives pour les 12 mois suivants.

Un exemple de questionnaire est joint en annexe.

Des remarques

Il est nécessaire, dans le cadre de l'observatoire des effets du TCSP sur l'économie, de conserver un questionnaire semblable pour chaque enquête réalisée. A défaut de ce non respect, les enquêtes ne pourraient être comparables entre les années et le suivi des effets ne serait pas envisageable. Mais, il est possible d'ajouter des questions plus qualitatives adaptées au contexte de la construction du TCSP. Celles-ci sont notamment intéressantes dans la période intense de travaux ainsi qu'avant la mise en service du TCSP.

4.2.1.4 La passation de l'enquête

On estime le potentiel regroupé dans ces 82 tronçons, à 4 795 établissements dont 1 878 directement situés sur le tracé. Chaque secteur géographique prend à la fois la ligne du tramway ainsi que les rues adjacentes sur une largeur moyenne de 150 mètres de part et d'autre de cette ligne.

L'échantillon est à la fois représentatif des différents tronçons traversés et des grands secteurs professionnels.

Par riverains, on entend toutes les activités économiques situées dans les 25 secteurs d'études définis par la CCI de Bordeaux. Par professionnels riverains, on entend tous les établissements inscrits au Registre du commerce et des sociétés et au Répertoire des métiers.

On peut dire qu'un établissement sur 5 est interrogé chaque année, soit 1 000 entreprises.

Dans le cas où parmi les 1 000 choisies, certaines refusent de participer à l'opération ou se désistent au cours de la période, il faut :

- choisir dès le début 1 000 entreprises « remplaçantes » ;
- ou piocher à chaque désistement dans les entreprises non sélectionnées.

L'enquête se fait sur le lieu de l'activité à l'occasion d'un entretien et dure entre 30 minutes et 1 heure.

La prise de contact

- prise de rendez-vous par téléphone ;
- rencontre à l'occasion par démarchage en direct, sans avoir pris de rendez-vous auparavant (par exemple entre deux rendez-vous alors que l'on se trouve sur le terrain à proximité d'un commerce à enquêter).

Le déroulement de l'enquête n°1 en 1999

En 1999, « l'enquête 1 000 entreprises » a été effectuée essentiellement par entretien individuel et a nécessité un fort investissement en termes de contacts sur le terrain afin de mieux comprendre les appréhensions des professionnels riverains.

Cette enquête a ainsi permis de réaliser 1 018 contacts qui se sont traduits par 863 enquêtes effectives.

Cette dernière a eu pour avantage d'effectuer de nombreux échanges sur le terrain et de recueillir une masse importante d'informations. De plus, la construction d'un échantillon préalable a permis de s'assurer de la bonne représentation des activités liées au commerce et à l'artisanat et des établissements directement riverains des lignes du tramway. Cet échantillon n'a pas offert cependant la possibilité de s'exprimer à l'ensemble des professionnels du corridor.

L'évolution en 2000

L'enquête 2000 a été réalisée afin de permettre à l'ensemble des professionnels riverains de s'exprimer tout en préservant la représentativité de la démarche.

Ainsi, un exemplaire simplifié du questionnaire a été envoyé à l'ensemble des ressortissants CCIB et chambre de métiers recensés dans le corridor soit 5 360 établissements en juillet 2000.

L'envoi par courrier a donné lieu à un retour de 677 questionnaires remplis, soit 12 % du nombre d'envois total.

L'enquête distribuée par courrier a été complétée par des entretiens individuels sur le terrain afin de rencontrer les établissements enquêtés en 1999 et qui n'auraient pas répondu spontanément au courrier.

Ces entrevues ont permis de réaliser 605 enquêtes supplémentaires. Ainsi, au total, le nombre d'enquêtés en 2000 est de 1 282 établissements.

L'enquête de 2003

L'enquête 2003 de l'observatoire des effets du tramway s'est déroulée de manière différente ; **il a été décidé de contacter les chefs d'entreprise par téléphone. Un centre d'appel s'est donc chargé d'interroger 1 500** entreprises du corridor tramway durant le mois de mai 2003 ; ceci s'est traduit par 1 000 enquêtes effectives réalisées durant cette période.

Afin de suivre au mieux l'évolution de l'activité économique des entreprises riveraines du tramway, les enquêtes ont été prioritairement effectuées auprès des établissements interrogés les années précédentes, complétées par un nouvel échantillon représentatif des activités du corridor tramway permettant d'atteindre le total de 1 000 entreprises enquêtés.

L'observatoire des effets du tramway de Bordeaux lancera à l'automne 2004 sa première « enquête 1 000 entreprises » après la mise en service de la phase 1 du tramway.

4.2.1.5 L'enquête clientèle et tramway

Le contexte et objectif de l'enquête

L'observatoire des effets du tramway de Bordeaux développe pour la première fois en 2004 une enquête de fréquentation de l'agglomération bordelaise.

Avec les travaux du tramway, les différents chantiers lancés sur l'agglomération bordelaise et la politique de déplacement urbain développée, les comportements de la clientèle de l'agglomération bordelaise ont été profondément modifiés.

Cette enquête a donc pour objectif de mesurer la fréquentation commerciale de l'agglomération bordelaise. Elle devrait permettre de trouver des solutions pour développer l'attractivité de l'agglomération bordelaise.

La méthodologie de l'enquête

L'enquête a été réalisée par un centre d'appels qui a interrogé au total 1 000 ménages situés dans un rayon de 30 minutes à 2 heures de l'agglomération, en vue de connaître leurs pratiques de consommation, leurs déplacements et les évolutions futures.

Un échantillon représentatif de la population tenant compte des critères de la population de l'Insee a été déterminé sur chaque territoire.

Le questionnaire porte sur les thèmes suivants :

- la fréquence de venue dans l'agglomération ;
- le motif de venue dans l'agglomération : travail / consommation / loisirs ;
- les pôles commerciaux fréquentés ;
- les types de produits achetés ;
- l'accessibilité de l'agglomération et les modes de déplacements et/ou de stationnement en centre-ville ;
- l'image de Bordeaux et les attentes par rapport à l'avenir : utilisation du tramway, travaux, rocade...
- l'opinion sur le tramway.

4.2.2 L'enquête de fréquentation de la clientèle de Montpellier

4.2.2.1 Les données de cadrage de l'enquête

Dans le cadre des études d'observation du commerce, la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier a développé en 1995, 1999 et 2002 des enquêtes de fréquentation commerciale.

Celles-ci ont pour objectif de connaître les populations fréquentant les différents pôles commerciaux de l'agglomération de Montpellier.

La périodicité

Les intervalles entre les enquêtes sont environ de trois à quatre ans.

Les deux premières enquêtes ont été réalisées sur l'ensemble des sites répertoriés par la CCI en tant que lieux d'achats. La chambre de commerce s'est focalisée en 2002 sur les sites commerciaux du centre-ville de Montpellier. Les autres lieux d'achats sont enquêtés en 2004 pour les centres commerciaux périphériques, et le seront en 2005 pour les centres-bourgs.

La mise en place de l'opération étant très conséquente, la CCI a décidé de séparer les enquêtes selon les lieux d'achats.

A partir de 2004, elle interroge les clients d'une des trois zones chaque année.

Année de l'enquête	Lieux d'enquêtes
1995	- Centre-ville de Montpellier - Pôles commerciaux périphériques - Centres-bourgs
1999	- Centre-ville de Montpellier - Pôles commerciaux périphériques - Centres-bourgs
2002	- Centre-ville de Montpellier
2004	- Pôles commerciaux périphériques
2005	- Centres-bourgs

Ces enquêtes ont lieu sur site. 40 lieux d'achats ont été retenus.

Il est important de savoir que les enquêtes se sont toujours déroulées en dehors des périodes de soldes ou de vacances scolaires ; ce qui permet de faire une photographie de la clientèle la plus proche possible de la réalité.

4.2.2.2 La population enquêtée

Ces enquêtes de fréquentation commerciale ont pour objectif principal de déterminer la population se rendant sur ces lieux d'achats. Le but est de dresser une photographie des clients sur chaque pôle commercial et d'analyser les évolutions de clientèle entre les années.

La chambre de commerce et d'industrie n'a donc pas défini d'échantillon représentatif de la population, car l'objectif était bien de connaître les différents clients de ces lieux d'achats sans avoir auparavant défini de critères.

4.2.2.3 L'élaboration du questionnaire : les thématiques retenues

Le questionnaire élaboré par le service Etudes de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier comporte une quinzaine de questions reprises à chaque enquête. Malgré quelques différences de formulation et d'organisation du questionnaire, il est possible de comparer les résultats entre 1995, 1999 et 2002.

L'enquête de 2002 comprend quelques questions plus détaillées sur le centre-ville de Montpellier, sur le tracé de la seconde ligne du tramway ainsi que sur la piétonisation du centre-ville de Montpellier (cf : annexe questionnaire 2002).

Excepté ces questions, le questionnaire traite des thèmes suivants :

- les caractéristiques générales de la clientèle : âge, commune d'origine, CSP, sexe, situation matrimoniale, équipement du ménage...
- la fréquence de venue ;
- le motif du déplacement ;
- les moyens de transport utilisés ;
- les types d'achats effectués ;
- les lieux d'achats fréquentés ;
- l'opinion sur l'offre commerciale ;
- l'opinion sur l'environnement général de la ville.

Ces thèmes répondent aux interrogations principales posées par la CCI à savoir :

- Qui fréquentent les pôles commerciaux ?
- Quels sont les principaux comportements d'achats ?
- Quelles sont les évolutions de la fréquentation de chaque lieu d'achats ?
- Comment la clientèle se déplace-t-elle pour se rendre sur les lieux d'achats ?

Ce questionnaire dure moins de 15 minutes et comprend uniquement des questions fermées (cf. annexe).

4.2.2.4 La passation de l'enquête

L'enquête s'est simultanément déroulée sur 40 sites de lieux d'achats définis par la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier (cf. annexe pour la liste des lieux d'achats).

Comme nous l'avons vu précédemment la dernière enquête de 2002 n'a été réalisée que sur le centre-ville de Montpellier. Les enquêtes se sont déroulées durant deux semaines sur site.

La chambre de commerce et d'industrie de Montpellier a travaillé pour chaque enquête avec des étudiants.

En effet, en 1999 l'enquête a été réalisée par les étudiants du Diplôme Universitaire « Economistes de Projet » de la faculté de Sciences économiques de Montpellier.

En 2002, l'enquête a été menée par une classe de Bac Pro Tertiaire du Lycée polyvalent Mas de Tesse.

Pour chaque enquête les étudiants sont encadrés par leur enseignant ; une formation avec les collaborateurs du service Etudes de la chambre de commerce est également assurée.

Les données de cadrage concernant la passation de l'enquête sont évoquées. En effet, celle-ci a pour objectif d'apporter une photographie de la fréquentation des lieux d'achats ; les résultats ne sont exploitables que si l'ensemble des critères sont respectés : notamment tout passant peut être interrogé.

Le partenariat entre la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier et les établissements de l'enseignement supérieur est reconduit pour chaque enquête.

4.3 Le traitement de l'information

4.3.1 Les publications de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux

Trois types de documents sont produits par l'observatoire : le rapport intermédiaire, le rapport final et le document de vulgarisation.

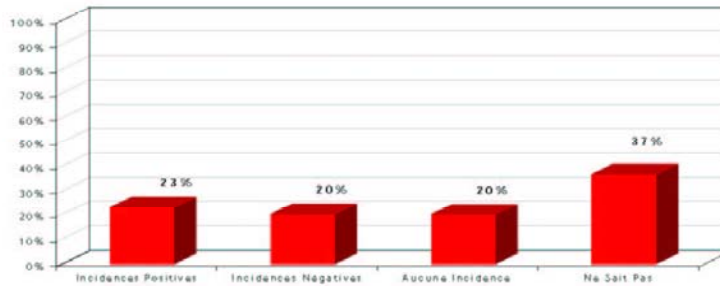
Le rapport intermédiaire : l'utilisation des données de l'enquête

Le rapport intermédiaire est un outil de travail important de l'observatoire. C'est un recueil statistique des données collectées et des premières conclusions de l'enquête. Il fait part des premiers tris croisés et des analyses globales.

Celui-ci est transmis à la collectivité territoriale afin de connaître les premiers résultats de l'observatoire des effets du tramway.

Illustration n° 13 : Un extrait du rapport intermédiaire 2000

1 - L'EVOLUTION DE L'ACTIVITE AVEC LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY



Plus d'un tiers des entreprises enquêtées ne s'est pas prononcé concernant l'impact du tramway sur leur activité. Et les chefs d'établissements sont plus nombreux que l'an passé à ne pas se prononcer (37 % contre 23 % en 1999).

Par contre, on compte désormais 2 fois moins de chefs d'établissement à penser que le tramway n'aura aucune incidence sur l'activité.

Par ailleurs, 23 % estiment que le tramway aura une incidence positive sur l'activité.

On constate que, près d'un établissement sur trois situé dans les secteurs Meriadeck/Albret, Richelieu/Bourse et Victoire/Pasteur considère que le tramway aura une incidence positive sur l'activité de l'entreprise.

A l'inverse, la majorité des entreprises des secteurs Omano/Sourdis, Talence et Argonne qui pensait que le tramway n'aurait aucune incidence sur leur activité, pense aujourd'hui qu'il aura des répercussions négatives.

SECTEUR	Ets dans le Corridor	Ets enquêtés	Non Répondus	Réponses	%	Incidences Positives	Incidences Négatives	Aucune Incidence	Ne Sait Pas
Mérignac 1	145	35	0	35	100%	31%	17%	14%	37%
Mérignac 2	74	18	0	18	100%	39%	17%	22%	22%
C.H.R.	63	20	0	20	100%	15%	25%	30%	30%
Omano / Sourdis	97	23	1	22	96%	5%	41%	5%	49%
Mériadeck / Albret	121	23	0	23	100%	43%	9%	17%	30%
Albret - Loironne	257	72	1	71	99%	24%	14%	10%	49%
Thiers / Jean Bourde	420	122	5	117	96%	20%	23%	21%	36%
Loironne	243	52	0	52	100%	39%	17%	19%	38%
Genoa	318	58	0	58	100%	19%	12%	23%	38%
Denise	32	6	1	5	83%	20%	0%	40%	40%
Talence	171	90	5	85	94%	23%	35%	15%	39%
Argonne	151	66	1	65	98%	23%	35%	13%	31%
Victoire / Pasteur	352	89	2	87	96%	30%	18%	10%	41%
Hippocentres	851	214	4	210	96%	23%	22%	17%	38%
Chartres / Bécarrat	437	93	3	90	97%	24%	7%	23%	36%
Richard / Brauer	125	29	0	29	100%	23%	21%	21%	36%
Saint Jean / Belcier	113	26	1	25	96%	15%	15%	23%	37%
Trausse / Salinières	195	33	0	33	100%	15%	36%	33%	16%
Richelieu / Bourse	209	39	2	37	95%	35%	19%	11%	38%
Jardin Public	269	39	0	39	100%	15%	13%	26%	36%
Fayolle	164	26	0	26	100%	19%	15%	19%	48%
Aubays	130	9	0	9	100%	22%	11%	56%	11%
Bay-Berland	102	38	0	38	100%	18%	29%	11%	42%
Bas-Hokous	102	28	0	28	100%	18%	32%	21%	29%
Duironnes	216	47	0	47	100%	26%	7%	31%	36%
TOTAL	5360	1292	26	1266	98%	23%	20%	20%	37%

Le rapport final

Il reprend les thèmes du questionnaire de l'enquête en traitant à chaque fois des indicateurs, de leurs évolutions, ainsi que des opinions et sentiments recueillis par secteur.

Celui-ci est destiné aux élus de la collectivité territoriale, ainsi qu'aux différents techniciens des collectivités et des chambres consulaires.

Le rapport final est diffusé à environ 200 exemplaires.

Les tableaux statistiques et les graphiques sont intégrés aux commentaires et donnent une vision d'ensemble de la situation économique le long du corridor tramway.

Ce rapport comporte deux parties essentielles :

- **une analyse globale de l'ensemble des indicateurs, avec une comparaison de ces indicateurs entre les années**

5 grands thèmes sont retenus :

- l'évolution de l'activité économique des établissements,
- l'évolution des comportements de la clientèle,
- l'évolution des déplacements de la clientèle et des employés,
- l'évolution de la circulation des marchandises,
- les perspectives d'avenir et les préconisations avec l'arrivée du tramway ;

- **une analyse détaillée des 25 secteurs géographiques délimités par la CCIB.**

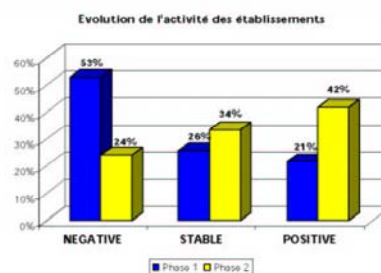
Celle-ci comprend une carte de synthèse représentant les activités des établissements par secteur géographique, un tableau de synthèse comparant le secteur à l'ensemble du corridor, ainsi qu'un commentaire reprenant des éléments qualitatifs recueillis lors de l'enquête.

Illustration n° 14 : Un extrait du rapport final 2003

Evolution de l'activité selon les phases de travaux

L'activité des établissements situés dans la phase 1 des travaux du tramway (1999-2003) est majoritairement négative.

53 % des chefs d'entreprises des secteurs actuellement en travaux enregistrent une baisse de leur activité, alors qu'ils sont seulement 24 % dans la phase 2 à estimer que leur activité est en baisse.



Evolution de l'activité 2002-2003 du centre ville

Les établissements du centre ville déclarent dans l'ensemble subir cette année une évolution négative légèrement aussi importante qu'en 2002. Pourtant, dans de nombreux secteurs (à l'exception de Victoire Pasteur et de Talence), avec l'intensification des travaux depuis la fin de l'année 2002, les établissements ont une activité fortement en baisse.

Dans quelques secteurs l'activité s'améliore par rapport à 2002 (Talence, Victoire Pasteur), alors que sur la majorité des secteurs de centre ville la situation s'aggrave (Tauxia / Salinières, Bir Hakeim, Richelieu / Bourso...)

SECTEURS	En enquête en 2002	Taux de réponses en 2003	Evolution Négative 2003	Evolution Négative 2002	Evolution 2002/2003
Abramovic / Autres	21	100%	57%	60%	↓
Aixonne-Lorraine	45	96%	63%	64%	↓
Chères / Jean-Jacques	68	96%	42%	46%	↓
Talence	28	100%	64%	40%	↑
Argonne	52	84%	77%	80%	↓
Victoire / Pasteur	65	98%	77%	57%	↑
Hypercentre	140	100%	56%	62%	↓
Saint-Jean / Beldor	12	83%	16%	32%	↑
Tauxia / Salinières	21	100%	33%	62%	↑
Richelieu / Bourso	35	92%	55%	66%	↓
Pop-Dorland	20	95%	68%	62%	↓
Bir Hakeim	27	100%	74%	83%	↓
Quinconces	26	96%	32%	32%	=
Total	680	97%	67%	68%	↓

18
Observatoire Economique des Effets du Tramway / CCIB / Septembre 2003

Le document de vulgarisation

Le document de vulgarisation est un document plus synthétique qui donne une approche des résultats de l'observatoire par secteur géographique.

Ce document peut être remis à tous les professionnels riverains du tramway. L'ensemble des personnes enquêtées dans le cadre de l'étude sont généralement les principaux destinataires. Celui-ci est diffusé à un public large, il peut donc aussi servir aux différents acteurs qui s'intéressent à l'économie locale, ainsi qu'aux personnes désirant créer une entreprise.

Un extrait de ces documents figure en annexe.

4.3.2 Les publications de l'étude de Montpellier

Le rapport par pôle d'achat

Le rapport est divisé par pôle d'achat, il reprend les mêmes thématiques pour chaque pôle d'achat étudié :

- *le profil des clients de chaque type d'équipement commercial* : sexe, âge, CSP, nombre de personnes du ménage...
- *la manière dont ils fréquentent chaque type d'équipement commercial* : rythme, fidélité ou désaffection, mode de déplacements...
- *les raisons de la fréquentation de chaque type d'équipement commercial* : les prix, l'offre, les horaires, l'accueil, les animations...

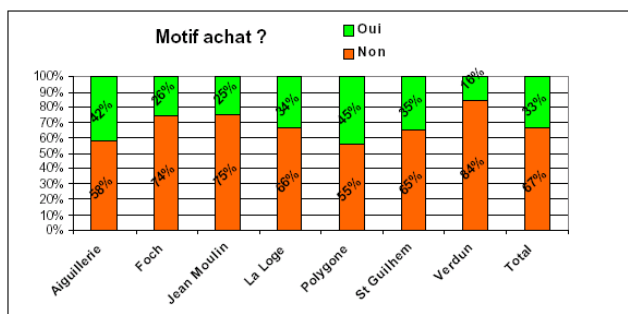
Pour chaque question, un graphique représentant le pôle d'achat comparé aux autres lieux d'achats de l'entité est présenté, accompagné d'un commentaire.

Par exemple une rue commerçante du centre-ville sera comparée aux autres rues commerçantes du centre-ville.

Illustration n° 15 : Un exemple d'une analyse pour la Grand'Rue Jean Moulin (rapport de 1999)

POURQUOI FREQUENTE-T-ON LA GD RUE JEAN MOULIN ?

On trouve avec la part les usagers de la rue venant pour le motif achat confirmation de ce que la plus forte proportion féminine...et l'équipement commercial dominé par le PAP laisser présager/ La rue est très fortement « commerçante ». Soyons clairs : cette évidence première se mesure ici par une moindre part avec d'autres fonctions, ce qui est le propre du Centre-Ville.



Le rapport par entité géographique

Une entité géographique est composée de plusieurs pôles d'achats.

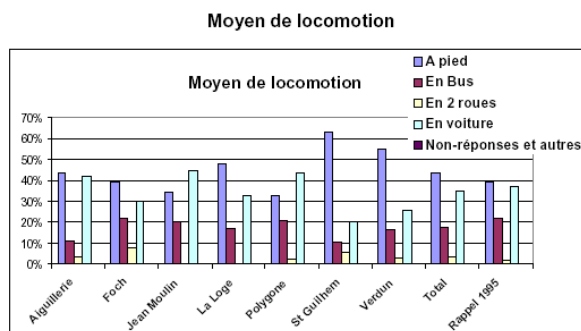
Exemple d'entité géographique : le centre-ville.

Pôles d'achats de l'entité géographique du centre-ville :

- rue de l'Aiguillerie ;
- rue Foch ;
- rue Jean Moulin ;
- rue de la Loge ;
- le Polygone ;
- rue de St Guilhem ;
- rue de Verdun.

Le rapport par entité géographique synthétise l'ensemble des données étudiées dans le rapport par pôle d'achats. Il se présente sous la forme d'un recueil statistique. Il s'agit de données brutes non accompagnées de commentaires.

Illustration n° 16 : Un exemple d'une analyse pour le centre-ville (rapport de 1999)



Moyen de locomotion	Aiguillerie	Foch	Jean Moulin	La Loge	Polygone	St Guilhem	Verdun	Total	Rappel 1995
A pied	43%	39%	34%	48%	33%	63%	54%	44%	39%
En Bus	11%	22%	20%	17%	21%	11%	17%	18%	22%
En 2 roues	3%	8%	1%	1%	3%	6%	3%	3%	2%
En voiture	42%	30%	45%	33%	43%	20%	26%	35%	37%
Non-rép. et autres	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

4.3.3 La représentation cartographique de l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux

Le Système d'information géographique permet d'associer les données de la CCI et celles de l'enquête à un fonds cartographique. **Cette mise en commun des données permet d'expliquer géographiquement** et globalement **les phénomènes** avec la mise en relation sur une même carte du tracé et des autres projets pouvant avoir des incidences sur l'activité économique.

Il permet par exemple de localiser géographiquement les activités des établissements. Chaque établissement peut être représenté par un point à l'adresse exacte de celui-ci.

Différentes thématiques peuvent ensuite être cartographiées par exemple la répartition des activités en trois catégories telles le commerce, l'industrie et les services ou la répartition des établissements selon l'âge du gérant...

4.3.3.1 Les sources d'information : les fonds cartographique

Les fonds cartographiques ont été fournis par la CUB (format ARCVIEW) et l'IGN (carte scannée au 25 000ème de l'ensemble de la CUB par format image).

Les données fournies sur l'aire de la CUB (périmètre de la CUB)

- les limites administratives des communes et délimitation du fleuve
- les bords et noms des rues ;
- les bâtiments publics avec leur dénomination ;
- les bâtiments privés ;
- le parcellaire boisé et militaire.

Les données fournies dans une zone de 300 mètres de part et d'autre des lignes du tramway (corridor tramway)

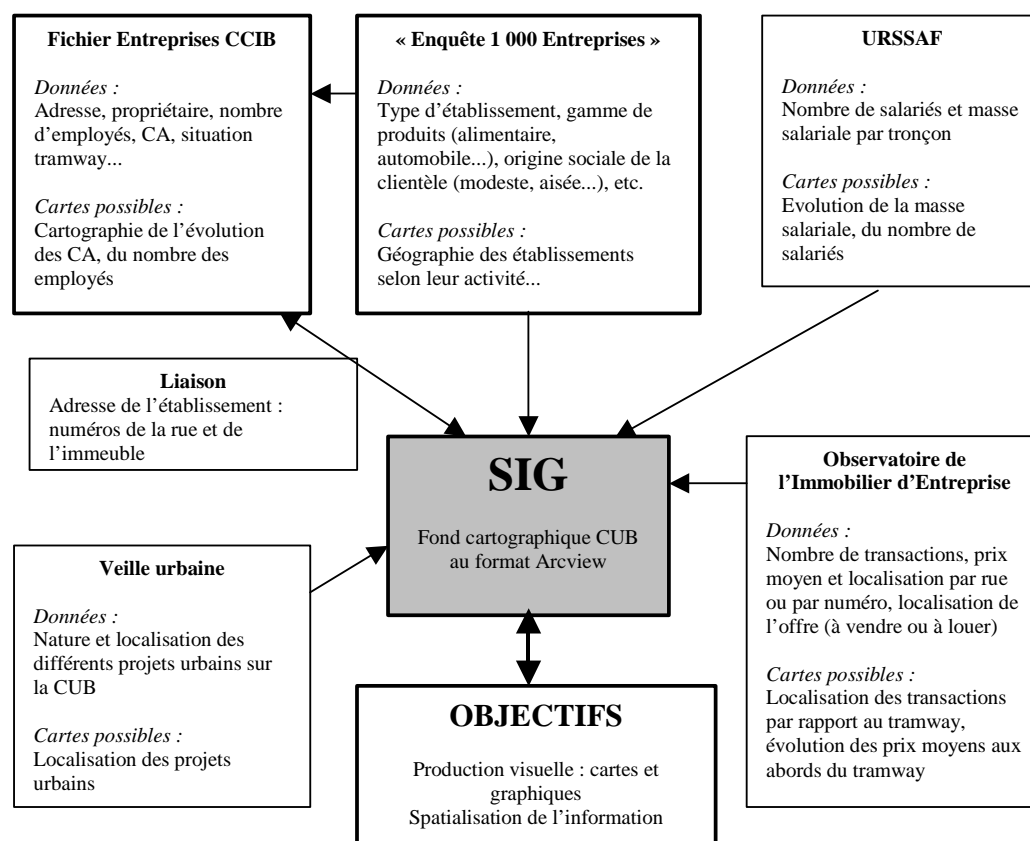
- les lignes et stations de tramway ;
- les limites des parcelles et bâtiments issus du cadastre ;
- l'adresse (numéro et nom de rue), pour chaque parcelle, est associée à un point de la carte. Elle est le seul élément commun entre le fonds géographique et le fichier des entreprises.

A ces données fournies sur les deux périmètres de référence sont ajoutées des données supplémentaires dénommées « données urbanistiques ». Il s'agit de projets urbains, ZAC, ZRU issues de recherches documentaires.

La base de données de l'observatoire est reliée au fonds cartographique. La base de l'observatoire apporte au SIG les données économiques.

Il est possible d'intégrer d'autres données au SIG afin de les cartographier. Par exemple, les données issues des différents partenariats peuvent être associées lorsque c'est possible : exemple de l'Urssaf.

Illustration n° 17 : Les sources d'information et leur relation avec le SIG



4.3.3.2 La méthode de la mise en place du SIG

Afin de lier la base de données de l'observatoire au fonds cartographique, il est nécessaire de créer un numéro de localisant pour chaque établissement.

Le localisant : c'est un code unique (par adresse) qui fait le lien entre les données du fichier et le logiciel de représentation cartographique.

Il se compose de la manière suivante :

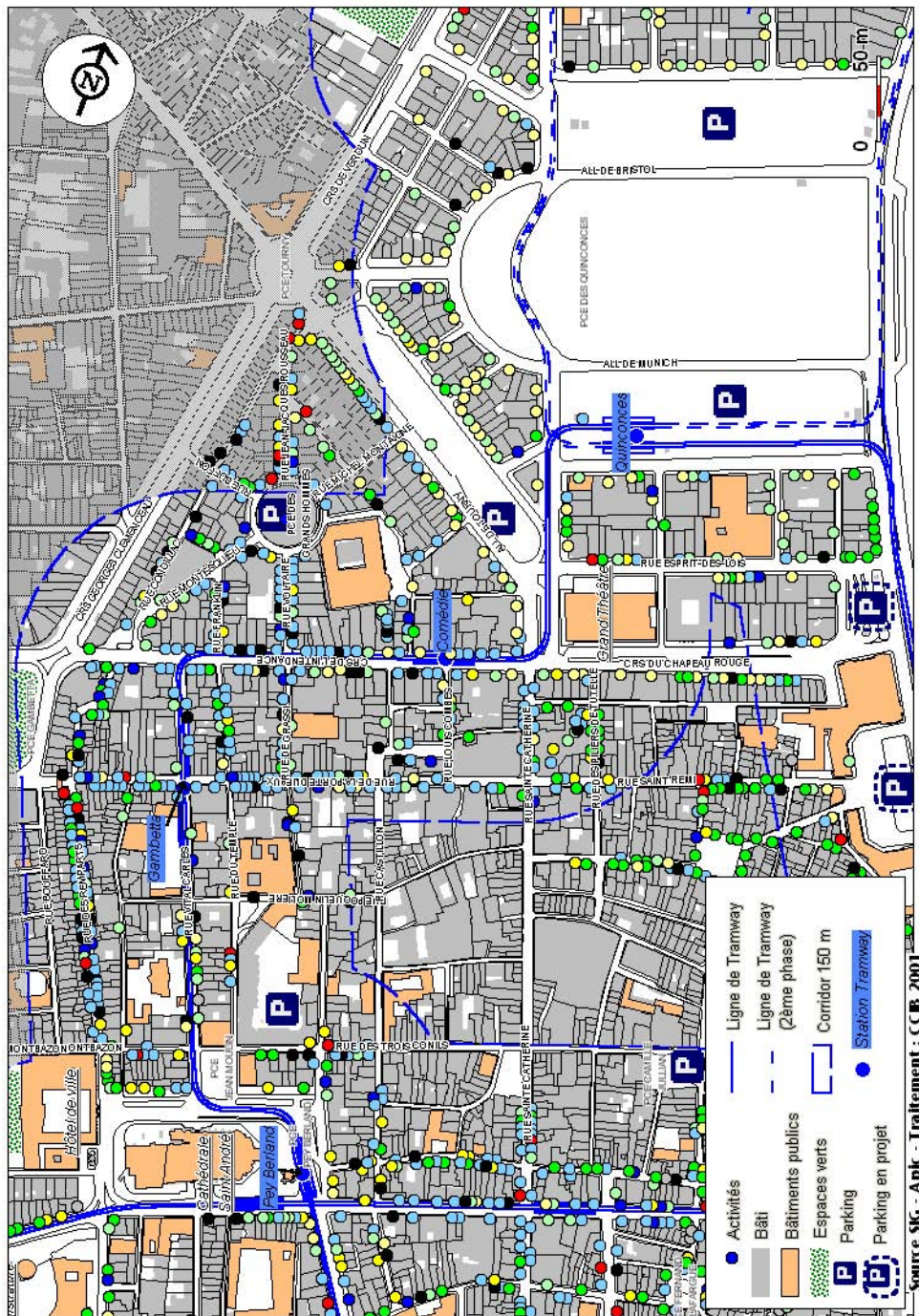
CODE COMMUNE + CODE RIVOLI + N° de RUE

La base de données peut donc être intégrée au SIG afin de pouvoir réaliser les différentes cartographies.

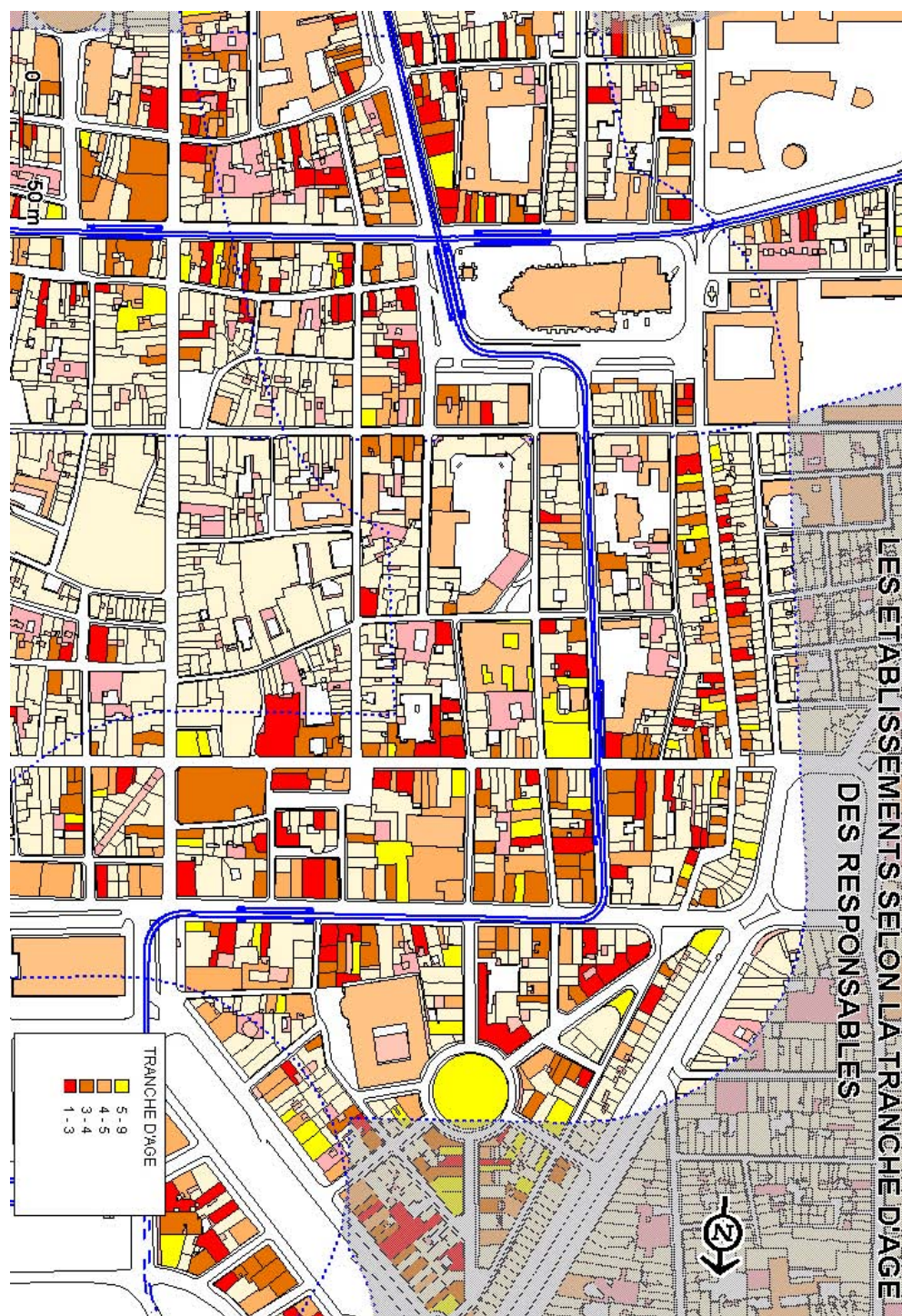
La représentation cartographique des entreprises du corridor peut se faire de deux manières : en mode parcellaire ou en symboles.

4.3.3.3 Les différentes exploitations du SIG

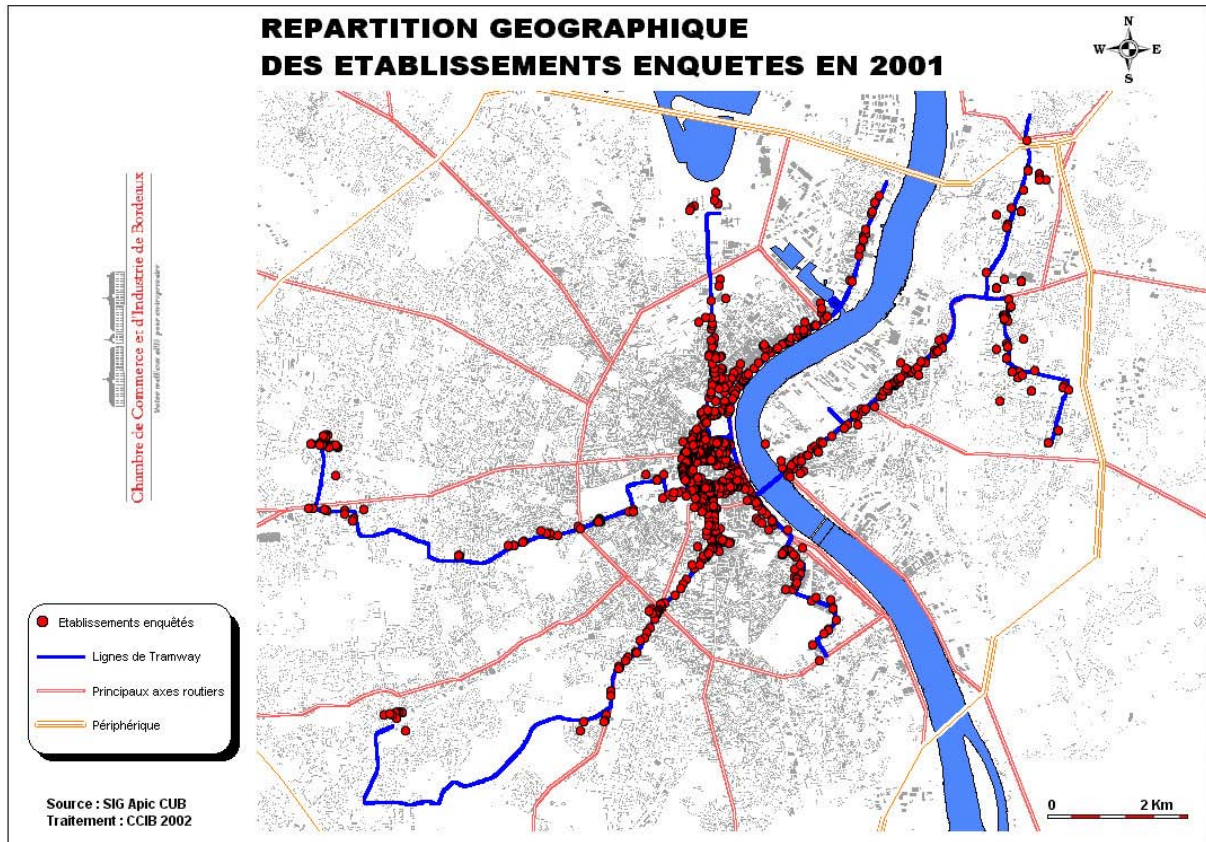
Carte n° 8 : La répartition des établissements par activités dans le secteur



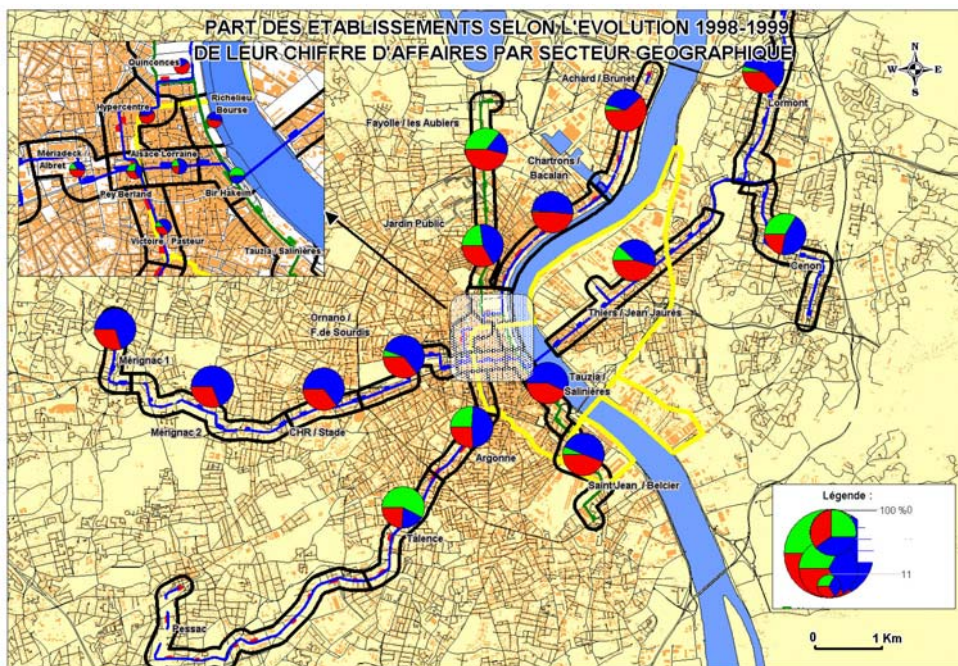
Carte n° 9 : La répartition des établissements dans le secteur de l'hypercentre de Bordeaux selon la tranche d'âge du responsable



Carte n° 10 : La répartition des établissements enquêtés en 2001 sur l'ensemble du corridor tramway



Carte n° 11 : La répartition des établissements selon l'évolution de leur chiffre d'affaires en 2001



5. Les moyens nécessaires à la mise en place d'un observatoire et à sa valorisation

La mise en place d'un outil d'observation ou de suivi de l'impact d'un TCSP sur les activités économiques nécessite la mobilisation de moyens humains et financiers.

Aussi, pour la gestion et l'animation de cet outil, différents partenariats sont possibles entre les collectivités locales, le maître d'ouvrage du TCSP, et les chambres consulaires... ; mais il peut également être nécessaire de sous-traiter la réalisation de l'observatoire à un cabinet extérieur.

A cet effet, plusieurs niveaux de budget peuvent être définis en fonction du type d'outil mis en place ; par exemple la création d'une structure « observatoire » avec le lancement d'une enquête terrain et des enquêteurs permanents est un dispositif plus coûteux qu'un simple outil de suivi de différents indicateurs déjà existants auprès de différentes sources locales.

En effet, les moyens humains nécessaires, les profils de postes à développer, les équipements logistiques (investissement en matériel informatique, logiciel de traitement de l'information, logiciel SIG...), les coûts inhérents à l'achat d'information, à la réalisation d'une enquête entreprises (...) peuvent être plus ou moins conséquents selon le type d'outil de suivi développé.

5.1 La maîtrise d'œuvre de l'observatoire et les partenariats à développer

Avant de définir les différents types de maîtrise d'œuvre possibles, il convient de rappeler quelques préalables sur le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage des TCSP est l'autorité organisatrice des transports (AOT), la plupart du temps confondue avec l'EPCI comme à Saint-Étienne avec Saint-Étienne Métropole ou parfois autonome comme à Lyon et Grenoble avec le SYTRAL et le SMTC.

A ce titre, le maître d'ouvrage du TCSP assure le plus souvent la maîtrise d'ouvrage de l'outil d'observation mis en place sur le TCSP.

Toutefois, il est des cas où cette maîtrise d'ouvrage peut être partagée avec un autre partenaire ; c'est le cas de Bordeaux, où l'observatoire est en co-maîtrise d'ouvrage entre la CUB et la CCIB.

Concernant la maîtrise d'œuvre, plusieurs cas peuvent être envisagés.

5.1.1 La maîtrise d'œuvre assurée en régie

Le maître d'ouvrage peut être à la fois décideur, financeur et réalisateur de l'ensemble des productions de l'observatoire.

La ville de Valenciennes se situe dans ce cas : elle réalise elle-même les études de l'observatoire avec l'aide des chambres consulaires, qui sont fournisseurs d'information.

L'agglomération de Nice, qui a un projet d'observatoire, n'a pas encore décidé de sa gestion, mais il est possible que l'observatoire soit piloté et mis en œuvre par la communauté d'agglomération ou par la CCI.

5.1.2 La maîtrise d'œuvre réalisée par la CCI

Dans bon nombre de cas, la CCI se présente comme étant l'instance désignée pour la réalisation des études portant sur l'évolution des activités riveraines des TCSP.

Les chambres consulaires apparaissent en effet comme des acteurs indispensables en raison de leur connaissance du monde économique. De plus, elles disposent de l'information « de base » : comme le fichier des entreprises, nécessaire à la constitution de l'observatoire pour la connaissance d'informations précises sur l'activité économique.

Ce type de montage opérationnel concerne tout à la fois **Bordeaux, Clermont-Ferrand, Nancy**.

5.1.3 La maîtrise d'œuvre sous-traitée à un bureau d'études spécialisé

Dans certain cas, le maître d'ouvrage n'a pas la capacité de pouvoir assurer la réalisation des études de l'observatoire. Par ailleurs, la CCI n'est pas toujours sollicitée pour ce type de mission ou bien elle n'a pas toujours les moyens humains ou financiers d'investir dans ce type de dossier.

Pour cela, une partie ou la totalité de l'analyse est parfois sous-traitée à un bureau d'études spécialisé ou encore à une agence d'urbanisme.

Grenoble a choisi ce type de solution en faisant appel à l'agence d'urbanisme pour la 3^{ème} ligne de tramway. C'est également, le cas de **Mulhouse et de Strasbourg**.

D'autres villes ont également fait appel à des cabinets d'études privés : **c'est par exemple le cas de Nantes, Orléans**.

Quel que soit le type de maîtrise d'œuvre choisie dans ces villes, différents partenariats sont noués à l'occasion de la mise en place d'un observatoire.

5.1.4 Les partenariats à développer dans le cadre d'un observatoire

Comme nous l'avons vu précédemment (cf. § 1.3), un observatoire des effets d'un TCSP peut être d'un grand intérêt pour un certain nombre d'acteurs, qu'ils soient publics ou privés.

Ainsi, différents types de partenariat dans le cadre de la mise en place de cet outil d'observation et de suivi peuvent être créés.

Ils peuvent être l'occasion de soutiens financiers ou encore de mise à disposition de bases de données nécessaires à la constitution de l'outil d'analyse des activités économiques.

Dans l'ensemble des villes TCSP étudiées (cf. § 2), différents partenariats ont pu être créés avec :

- les CCI, les chambres de métiers ;
- les mairies, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération ;
- les agences d'urbanisme ;
- les Urssaf ;
- les Cete ;
- le Certu ;
- les DDE ;
- l'Insee ;
- la Banque de France;
- les associations de commerçants ;
- les centres de gestion agréés ;
- les observatoires sur l'immobilier d'Entreprise...

L'ensemble de ces partenaires ne se retrouve pas dans l'ensemble des villes. Tout dépend du type d'observatoire mis en place, des indicateurs sélectionnés, mais aussi de la mobilisation des acteurs suivant les contextes locaux (cf. § 2).

Le partenariat de la Communauté urbaine et de la CCI de Bordeaux pour l'observatoire des effets du tramway sur l'activité économique à Bordeaux.

En 1999, une convention est signée sur l'observatoire entre les 2 institutions, pour une durée de cinq ans.

Ainsi, la CCI est chargée de réaliser un suivi des entreprises le long du tracé du tramway chaque année.

L'observatoire doit fournir à la CUB ses conclusions sous plusieurs formes, compte tenu de la durée de l'étude : un rapport intermédiaire en cours d'année, un rapport final annuel, incluant des perspectives pour l'année suivante, ainsi que des documents d'information destinés aux commerçants.

(Cf. convention en annexe)

Par ailleurs, quel que soit le montage opérationnel choisi, **un comité technique de suivi de l'observatoire** associant les techniciens, représentant les différents organismes partenaires du projet devra être mis en place en vue d'encadrer les travaux de l'observatoire. Dans un premier temps, ce comité technique aura pour mission de définir les missions précises de l'observatoire.

De plus, **un comité de pilotage associant les élus** des institutions concernées par le sujet devra également être créé en vue de leur communiquer les résultats des études réalisées afin qu'ils puissent valider les actions menées par l'observatoire.

5.2 Les moyens nécessaires pour la mise en place d'un outil d'observation ou de suivi des effets TCSP sur les activités économiques

Plusieurs types d'outil de suivi d'un TCSP sur l'économie peuvent être définis en fonction des souhaits du maître d'ouvrage et des partenaires en matière de suivi des indicateurs, mais également des moyens budgétaires déployés pour l'outil.

Aussi, il convient de définir les coûts de l'outil en fonction des différents types d'options choisies :

- **1^{er} niveau d'analyse** : la mise en place d'un outil de suivi des entreprises concernées par le TCSP ;
- **2^{ème} niveau d'analyse** : la mise en place d'un outil de suivi de la fréquentation de la clientèle ;
- **3^{ème} niveau d'analyse** : la mise en place d'un observatoire des effets du TCSP sur l'économie.

A ce titre, un **budget théorique annuel** peut être défini pour chaque type d'outil d'observation mis en place.

5.2.1 Les coûts d'un outil de suivi des entreprises concernés par le TCSP

Comme nous l'avons vu précédemment, la liste des entreprises concernées directement par l'effet d'un TCSP doit pouvoir être identifiée précisément avant de se lancer dans de quelconques exploitations statistiques.

A cette fin, un périmètre de référence doit être défini (le corridor TCSP) en vue de lister l'ensemble des rues et par la même, l'ensemble des entreprises concernées.

Ce 1^{er} travail est un « investissement de base » pour mettre en place un outil de suivi et d'observation des effets d'un TCSP sur l'économie.

En effet, l'intérêt de ce type d'outil est de suivre sur plusieurs années (période au moins égale à 3 ans) des entreprises. Pour cela, il est important que l'identification des rues concernées par ledit « corridor TCSP » soit réalisée au tout début du montage de l'outil.

Ensuite, une fois ce périmètre géographique défini, la liste des indicateurs (cf. partie 3.2) devra être élaborée en fonction des données mises à disposition ou collectées.

A minima, nous avons vu que la mise en place d'une liste d'indicateurs statistiques est nécessaire, en s'appuyant notamment sur les fichiers de données « entreprises » fournies par les partenaires : exemple : fichiers consulaires, fichiers Sirene de l'Insee, de l'Urssaf...

Pour avoir un outil plus complet, il peut être intéressant de mettre en place des indicateurs spécifiques à la problématique TCSP, part le biais d'une enquête entreprises.

Néanmoins, les coûts inhérents à chaque typologie d'indicateurs sont très différents.

Un budget de fonctionnement doit tout d'abord être défini, comprenant les dépenses de personnel, les dépenses liées à l'acquisition de données, de fichiers, la réalisation d'une enquête, achat...

L'ensemble du budget présenté porte sur une période d'un an.

5.2.1.1 Les frais de personnel pour le traitement et l'analyse

Les charges de personnel dépendent là encore de l'outil de suivi des indicateurs mis en place :

→ On peut estimer que dans le cas de l'exploitation d'une base de données statistiques, **50 jours par an de chargé d'études** sont nécessaires, soit un budget évalué à **15 000 €**

→ Dans le cas de la mise en place d'un outil de suivi plus complet (exploitation des bases de données + élaboration d'indicateurs spécifiques par le biais d'une enquête entreprises), **120 jours par an de chargé d'études** sont nécessaires, soit un budget évalué à **36 000 €**

Dans ces deux cas, les coûts de frais de personnel prennent en compte l'ensemble des charges afférentes à l'emploi d'un chargé d'études, mais également l'assistance en matière de secrétariat (relecture, mise en forme des études...) et tous les frais généraux relatifs à ces postes.

→ Le budget annuel nécessaire au financement des frais de personnel peut aller de 15 000 € à 36 000 € suivant le type d'outil mis en place.

5.2.1.2 Le coût de l'enquête auprès des entreprises concernées par le TCSP

Il conviendra tout d'abord, de déterminer le nombre exact d'établissements situés dans le périmètre d'étude.

Pour la réalisation de l'enquête, 2 solutions sont possibles :

- elle peut être réalisée par des enquêteurs internes, mis à disposition par le maître d'ouvrage et/ou la CCI, autres partenaires... ou par du personnel recruté spécifiquement chaque année pour cette mission. Le nombre moyen de questionnaires passé sur le terrain est au maximum de 5 par jour.

Le nombre de questionnaire pouvant être passé par un enquêteur est de 100 par mois.

→ Pour la réalisation d'une enquête terrain auprès de 1 000 entreprises 3 à 4 enquêteurs sont nécessaires sur 200 jours ; le coût est de 25 000 €. Ce chiffre est à adapter en fonction du nombre d'enquêtés.

- l'enquête peut être réalisée par téléphone en sous-traitant cette mission spécifique à un centre d'appel professionnel. La campagne d'enquête est réalisée sur une période précise.

Pour cela, il faut compter un coût moyen de 25 €TTC par questionnaire.

→ Pour la réalisation d'une enquête auprès de 1 000 entreprises par téléphone via un centre d'appel, le coût est de 25 000 €. Ce chiffre est à adapter en fonction du nombre d'enquêtés.

Dans les deux cas, l'enquête doit s'étendre sur une période maximum de 3 mois.

→Le budget nécessaire pour l'enquête auprès des entreprises est de 25 000 €.

5.2.1.3 Les achats d'informations et de fichiers pour la base de données

La base de données de l'observatoire nécessite une alimentation permanente ; soit au moins une mise à jour par an.

Les données recherchées doivent être obtenues auprès de différents fournisseurs d'information, pouvant être partenaires de l'observatoire (ex : CCI, chambre de métiers, Insee...) ou non.

→Le budget nécessaire au financement des achats d'informations est estimé à 5 000 €.

5.2.1.4 L'édition, la reproduction, la diffusion de résultats sur le suivi des entreprises TCSP

L'outil de suivi des effets du TCSP sur les activités économiques doit permettre à l'ensemble des partenaires de communiquer auprès des entreprises.

Cet outil permet aux entreprises de se positionner par rapport à l'évolution des activités dans leur quartier et se présente donc comme une sorte de **baromètre** de référence pendant les travaux du TCSP.

Par ailleurs, il peut également aider la collectivité à mettre en place des mesures spécifiques pour limiter les effets des travaux ; ex : émergence de problèmes liés aux livraisons de marchandises sur un quartier concerné par les travaux : solution de mise en place d'Espaces de livraisons de proximité (ELP).

C'est pourquoi, différents types de rapports d'études et de documents de vulgarisation des résultats de cet observatoire doivent être réalisés ; ex : distribution d'un rapport synthétique auprès des panélistes de l'enquête...

→Le budget nécessaire pour l'édition et la reproduction est estimé à 10 000 €.

Ces frais concernant l'édition de document se réduisent à 5 000 € dans le cas d'une simple étude statistique.

5.2.1.5 Les frais divers de fonctionnement

Ce poste comprend l'ensemble des frais inhérents au fonctionnement : les frais de déplacement du personnel de l'observatoire, les frais d'affranchissement, téléphone (...).

→Le budget nécessaire pour les frais divers de fonctionnement est estimé à 10 000 €.

Ces frais divers de fonctionnement se réduisent à 5 000 € dans le cas d'une simple étude statistique.

5.2.1.6 Les frais d'investissement

Les frais liés au matériel informatique

Sont ici pris en compte les frais liés à l'achat d'un micro-ordinateur, d'une imprimante couleur, d'un scanner. Ce budget est estimé en dépense annuelle (achat du matériel sous forme de leasing).

→ *Le budget nécessaire pour les coûts du matériel informatique est évalué à 5 000 €.*

Les frais liés aux logiciels

La réalisation d'une enquête entreprises nécessite la mise en place d'un logiciel permettant la saisie et le traitement des questionnaires (sorties de statistiques synthétiques...) chaque année ainsi que le stockage dans une base de données.

Par ailleurs, la réalisation de cartographies spécifiques sur le corridor tramway peut être réalisée grâce à l'acquisition d'un logiciel de cartographie (SIG, type Mapinfo) et à la mise à disposition à titre gracieux de fonds cartographiques (type fonds cadastraux) sur le corridor tramway.

→ *Le budget estimé pour l'ensemble des logiciels nécessaire à la mise en place de l'outil de suivi est de 10 000 € (ce budget n'est à prévoir que la première année).*

Ces frais divers liés aux logiciels se réduisent à 5 000 € dans le cas d'une simple étude statistique (pas de logiciel de traitement d'enquête).

En fonction de l'ensemble de ces dépenses, il s'avère que 2 types d'outils de suivi des effets du TCSP peuvent être mis en place :

- **1^{er} cas** : l'outil de suivi est simplement un outil de suivi statistiques des entreprises, sans qu'il y ait d'études approfondie de l'effet TCSP, sans enquête entreprises.
- **2^{ème} cas** : l'outil de suivi est un outil complet de connaissance de l'évolution des activités concernées par l'effet TCSP. A cet effet, un chargé d'études peut être affecté à la réalisation de rapports d'études détaillés, une enquête entreprises est réalisée.

Tableau n° 12 : Le budget annuel nécessaire pour le fonctionnement d'un outil de suivi des effets TCSP sur les entreprises

Type de dépenses	Simple outil de suivi	Outil complet de connaissance
Frais de personnel (traitement et analyse)	15 000€	36 000€
Enquête entreprises (1 000)	/	25 000€
Achats de fichiers d'informations	5 000€	5000€
Editions, reproduction de document	5 000€	10 000€
Frais divers de fonctionnement	5 000€	10 000€
TOTAL FRAIS DE FONCTIONNEMENT	30 000€	86 000€
Frais liés au matériel informatique	5 000€	5 000€
Frais liés aux logiciels* (gestion base de données, SIG, Traitement d'enquête)	5 000€	10 000€
TOTAL FRAIS D'INVESTISSEMENT*	10 000€	15 000€
BUDGET TOTAL*	40 000€	101 000€

* budget nécessaire pour l'année 1 (coût d'investissement des logiciels). A partir de la 2^{ème} année, il faut enlever 5 000 € dans le 1^{er} cas et 10 000 € dans le second cas ; ce qui porte le budget respectivement à 35 000 et 91 000 €.

5.2.2 Les coûts d'un outil de suivi de la fréquentation de la clientèle

Pendant les travaux d'un TCSP, les conditions d'accès et de déplacement se trouvent fortement modifiés. Pour cela, les comportements de la clientèle des commerces évoluent profondément pendant cette période difficile.

C'est pourquoi, de nombreux chefs d'entreprises déclarent subir de fortes diminutions de leur clientèle pendant cette période (tendance mise en avant grâce à l'enquête entreprises réalisée préalablement).

Face à ce constat souvent négatif, différentes questions se posent : quelle est la fréquentation réelle de la clientèle ? Quelle est leur perception de l'attractivité de l'agglomération ? Quels sont les freins à leur venue et qu'est-ce qui les inciteraient à venir plus souvent ?...

La mise en place d'une enquête auprès de la clientèle de l'agglomération peut permettre de trouver des réponses à l'ensemble des questions qui se pose quant aux pratiques de consommation et à leurs évolutions. Cette enquête est très importante, car elle peut définir les orientations sur la politique de communication à mettre en œuvre à l'attention de cette clientèle.

A la différence de l'outil de suivi des entreprises, cette enquête n'est pas nécessairement annuelle, elle peut être réalisée seulement sur 3 périodes différentes : avant le début des travaux / pendant le cœur du chantier / une fois le TCSP mis en circulation.

L'ensemble du budget présenté ci-après porte sur une période d'un an.

5.2.2.1 Les frais de personne pour le traitement et l'analyse

Cette enquête peut être analysée par le chargé d'études TCSP, dans la mesure où cela lui permet d'avoir une connaissance globale de l'effet TCSP : l'outil de suivi « entreprises » lui permet d'appréhender les évolutions de l'offre économique (= les entreprises), tandis que l'enquête sur la fréquentation de la clientèle lui permet d'étudier les évolutions de la demande (= les clients).

→ On peut estimer que **60 jours par an de chargé d'études** sont nécessaires, soit un budget évalué à **18 000 €**

Là encore, les coûts de frais de personnel prennent en compte l'ensemble des charges afférentes à l'emploi d'un chargé d'études, mais également l'assistance en matière de secrétariat (relecture, mise en forme des études...) et tous les frais généraux relatifs à ces postes.

→ **Le budget nécessaire au financement des frais de personnel est de 18 000 €**

5.2.2.2 Le coût de l'enquête clientèle

L'enquête auprès des clients de l'agglomération peut être réalisée auprès de personnes pouvant potentiellement fréquenter les commerces et les pôles d'activités.

Doivent être identifiés à part les pôles commerciaux et les pôles d'activités directement touchés par les travaux du TCSP des autres pôles, en vue d'étudier notamment les reports de consommation vers des pôles hors travaux.

Il faut également définir la population ciblée : les ménages de l'agglomération, de l'ensemble du département ou de la région.

L'enquête peut être réalisée par téléphone en sous-traitant cette mission spécifique à un centre d'appel professionnel. La campagne d'enquête est réalisée sur une période précise.

Pour cela, il faut compter un coût moyen de 25 € TTC par questionnaire, complété par la société.

→ **Pour la réalisation d'une enquête auprès de 1 000 consommateurs par téléphone via un centre d'appel, le coût est de 25 000€**. Ce chiffre est à adapter en fonction du nombre d'enquêtés.

→ **Le budget nécessaire pour l'enquête clientèle est de 25 000 € TTC.**

5.2.2.3 L'édition, la reproduction, la diffusion des résultats sur le suivi des consommateurs

Bien qu'une communication commune puisse être réalisée entre les études sur l'évolution des entreprises concernées par le TCSP et les évolutions de la fréquentation de la clientèle, une étude spécifique peut être réalisée et reproduite à part.

→ **Le budget nécessaire pour l'édition et la reproduction est estimé à 5 000 €.**

L'ensemble des frais divers de fonctionnement et les frais liés à l'investissement ne sont pas pris en compte dans cette étude clientèle dans la mesure où cet outil vient en appui de l'outil de suivi des entreprises.

Le budget total concernant la mise en place d'un outil de suivi de la fréquentation de la clientèle est présenté sur une année pleine.

Tableau n° 13 : Le budget annuel nécessaire pour le fonctionnement d'un outil de suivi de la fréquentation de la clientèle

Type de dépenses	montant
Frais de personnel (traitement et analyse)	18 000€
Enquête clientèle	25 000€
Editions, reproduction de document	5 000€
BUDGET TOTAL*	48 000€

* budget annuel nécessaire, pouvant être déployé sur 1, 2 ou 3 ans maximum.

5.2.3 Les coûts d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie

La mise en place d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie nécessite un certain nombre de moyens.

L'observatoire est l'outil de suivi des effets TCSP le plus exhaustif. A ce titre, il reprend l'ensemble des éléments budgétaires présentés au sein de l'outil de suivi des entreprises et de l'outil de suivi de la fréquentation commerciale.

5.2.3.1 Les frais de personnel pour le traitement, l'analyse et l'animation)

Le chef de projet est chargé de la coordination générale de l'observatoire. Il a la mission d'animer les actions menées sur le terrain - encadrement de l'équipe d'enquêteurs, montage de réunions avec les professionnels riverains...- et de réaliser les études de suivi de l'observatoire.

Ce poste, de profil chargé d'études, est un contrat à temps plein sur l'ensemble de l'année.

Les coûts de frais de personnel prennent en compte l'ensemble des charges afférentes à l'emploi d'un chargé d'études, mais également l'assistance en matière de secrétariat (relecture, mise en forme des études...) et tous les frais généraux relatifs à ces postes.

→ **Le budget nécessaire au financement des frais de personnel est estimé à 60 000 €.**

5.2.3.2 Le coût des enquêtes

Comme nous l'avons vu précédemment, deux enquêtes sont nécessaires à la mise en œuvre d'un observatoire : l'enquête entreprises et l'enquête sur la fréquentation commerciale.

→ Au total, le budget annuel estimé pour ces 2 enquêtes est de 50 000 €.

5.2.3.3 L'achat d'informations et de fichiers pour la base de données de l'observatoire

Ces dépenses concernent l'alimentation de la base de données de l'observatoire.

→ Le budget nécessaire au financement des achats d'informations est estimé à 5 000 €.

5.2.3.4 L'édition, la reproduction et la diffusion des résultats sur le suivi des entreprises TCSP

Pour l'ensemble des rapports d'études et des documents émanant de l'observatoire, il faut prévoir un budget total de 15 000 €

→ Le budget nécessaire pour l'édition et la reproduction est estimé à 15 000 €.

5.2.3.5 Les frais divers de fonctionnement

→ Le budget nécessaire pour les frais divers de fonctionnement est estimé à 10 000 €.

5.2.3.6 Le budget d'investissement

Les frais liés au matériel informatique

→ Le budget nécessaire pour les coûts du matériel informatique est évalué à 5 000 €.

Les frais liés aux logiciels

→ Le budget estimé pour l'ensemble des logiciels nécessaire à la mise en place de l'outil de suivi est de 10 000 € (ce budget n'est à prévoir que la première année).

L'ensemble du budget de l'observatoire peut maintenant être présenté sur la 1^{ère} année de l'observatoire :

Tableau n° 14 : Le budget annuel nécessaire pour le fonctionnement d'un outil de suivi des effets TCSP sur les entreprises

Type de dépenses	Montant
Frais de personnel (Traitement et analyse, animation)	60 000€
Enquêtes (entreprises/ clientèle)	50 000€
Achats de fichiers d'informations	5 000€
Editions, reproduction de document	15 000€
Frais divers de fonctionnement	10 000€
TOTAL FRAIS DE FONCTIONNEMENT	140 000€
Frais liés au matériel informatique	5 000€
Frais liés aux logiciels* (gestion base de données, SIG, Traitement enquête)	10 000€
TOTAL FRAIS D'INVESTISSEMENT*	15 000€
BUDGET TOTAL*	155 000€

* budget nécessaire pour l'année 1 (coût d'investissement des logiciels). A partir de la 2^{ème} année, il faut soustraire 10 000 €, ce qui porte le budget à 145 000 €.

Le budget de l'observatoire peut également être réparti sur une période de 4 ans, si l'on part du principe que :

- l'état Zéro de l'observatoire intervient 1 an avant le début des travaux (année 1) ;
- les années travaux sont étudiés sur 2 ans (années 2 et 3) ;
- l'année après la mise en service du TCSP est étudiée (année 4).

Type de dépenses	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4
Frais de personnel (Traitement et analyse, animation)	60 000€	60 000€	60 000€	60 000€
Enquêtes (entreprises +clientèle)	50 000€	25 000€	25 000€	50 000€
Achats de fichiers d'informations	5 000€	5 000€	5 000€	5 000€
Editions, reproduction de document	15 000€	15 000€	15 000€	15 000€
Frais divers de fonctionnement	10 000€	10 000€	10 000€	10 000€
TOTAL FRAIS DE FONCTIONNEMENT	140 000€	115 000€	115 000€	140 000€
Frais liés au matériel informatique	5 000€	5 000€	5 000€	5 000€
Frais liés aux logiciels (gestion base de données, SIG, Traitement enquête)	10 000€	/	/	/
TOTAL FRAIS D'INVESTISSEMENT	15 000€	5 000€	5 000€	5 000€
BUDGET TOTAL	155 000€	120 000€	120 000€	145 000€

→ *Lissé sur l'ensemble de la période, le budget annuel de l'observatoire est donc de 135 000 €.*

Il est à noter que ce budget donne un ordre de grandeur des coûts inhérents à la mise en place d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie.

Il peut toutefois varier en fonction des spécificités de l'outil développé dans les agglomérations concernées par les travaux d'un TCSP, mais également en fonction du nombre d'enquêtes (les coûts peuvent être réduits si les enquêtes comportent moins de 1 000 questionnaires).

Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler que les frais de personnel peuvent également être minimisés si des recrutements spécifiques ne sont pas nécessaires, mais que le chef de projet de l'observatoire est détaché par un des partenaires pour cette mission.

De la même manière, certains partenaires peuvent mettre à disposition leurs bases de données pour l'observatoire à titre gracieux.

Toutefois, dans le cas où les différents partenaires ne peuvent mettre à disposition aucun moyen humain et / ou matériel sur le projet, le montage de l'observatoire ne peut se faire qu'avec les contributions financières apportées par chacun.

SYNTHESE

L'état actuel de l'observation des effets d'un TCSP dans les villes françaises.

Les relations de plus en plus étroites qu'entretiennent l'économie et les transports amènent les acteurs et les politiques à se positionner en faveur de l'observation des effets d'un TCSP sur l'économie de leur agglomération.

Ainsi de plus en plus, les villes françaises s'équipent aujourd'hui d'un outil d'observation.

Le tour d'horizon des villes françaises équipées d'un TCSP ou en phase de s'équiper d'un mode de transport en site propre met en avant plusieurs niveaux d'outil d'observation développés.

On distingue :

- **les études ponctuelles**

Elles répondent strictement au cadre législatif ; elles ont été développées dans de nombreuses villes de première génération tramway. Des diagnostics socio-économiques ont vu le jour dans les villes de Nantes, Orléans, Grenoble.

- **les observatoires des effets du tramway**

Plusieurs niveaux sont à distinguer :

- les observatoires spécialisés

Ils se traduisent par l'observation d'un indicateur dans un but précis. Par exemple : l'observatoire des chiffres d'affaires de Nancy et de Strasbourg (pour la première ligne) répond prioritairement aux besoins de la commission d'indemnisation des établissements ayant connu un préjudice pendant les travaux. Ces observatoires ont un rôle très limité.

- les observatoires complets

De nombreux observatoires sont en projet dans les villes qui s'équiperont d'un tramway dans les années à venir (Nice, Clermont-Ferrand, Toulon).

Ils se distinguent de la première catégorie d'observation par la mesure d'indicateurs provenant de domaines différents tels l'activité des établissements, les déplacements des personnes et des marchandises, la clientèle, l'urbanisme. Ce type d'outil ne se limite pas qu'à un seul type d'évaluation. De plus l'observation des effets d'un TCSP sur l'économie se poursuit sur plusieurs années, avant, pendant et après travaux.

Peu d'outils de ce type sont actuellement en fonctionnement, mis à part celui de Bordeaux servant de référence pour les nombreux projets.

Les clefs de réussite pour la réalisation d'un observatoire des effets du tramway sur l'économie

Un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie répond à une demande spécifique des acteurs économiques et des politiques, se situant dans un contexte particulier en mutation.

Cet outil de mesure doit être adapté à chaque contexte économique local.

Il ne s'agit pas de modéliser un outil qui a fonctionné sur un territoire et de le dupliquer sur une autre agglomération.

Pourtant plusieurs règles doivent être respectées pour faire de l'observatoire un outil de mesure utile pour les différents acteurs de l'économie urbaine.

Le type d'outil créé dépend donc essentiellement des différents partenariats envisageables et possibles à l'échelle locale ainsi que des budgets attribués par les acteurs locaux.

- Dans un premier temps, il est nécessaire d'évaluer les objectifs de chaque acteur dans l'observation des effets du TCSP sur l'économie. Les intérêts de chacun doivent être respectés afin que cet outil soit commun et puisse répondre aux différentes attentes.
- Les contraintes budgétaires et les partenariats entre les différents acteurs sont déterminants pour la mise en place de l'outil. Comme il a été vu, un observatoire peut correspondre simplement à une base de données recensant les activités touchées par la construction d'un TCSP et mise à jour annuellement, ou à un observatoire plus complet, nécessitant en plus une enquête auprès des chefs d'entreprise.

Ces obstacles dépassés, la réflexion sur l'outil peut être envisagée.

Différentes règles sont à respecter pour le bon fonctionnement de l'outil ; les principales obligations se situent dans le temps, l'espace, le choix et la fiabilité des indicateurs :

- **le temps**

Un observatoire n'existe que si celui-ci se prolonge dans le temps. En effet, les bases de données, sources de l'observatoire, doivent être mises à jour régulièrement.

Un observatoire exige trois phases d'observation : avant travaux du TCSP (état des lieux) / pendant travaux (suivi des activités) / après travaux (bilan). Les effets du TCSP ne peuvent être mesurés et fiables qu'à la seule condition que l'outil comporte ces trois phases.

- **des espaces de référence**

Les territoires d'observation doivent être délimités par des périmètres à différentes échelles dont un de référence. Les périmètres sont construits à partir d'une connaissance précise du territoire ; ils font référence au tracé du tramway, à un corridor construit autour de ce tracé et en général à l'agglomération.

- **les indicateurs**

Le choix des indicateurs est fortement dépendant des objectifs d'observation définis par les acteurs. Dans tous les cas, les indicateurs choisis doivent être suivis tout au long de la période d'existence de l'observatoire.

Afin de mesurer l'impact d'un TCSP sur l'économie, il est fortement recommandé de suivre les indicateurs concernant les entreprises et en complémentarité de mesurer les évolutions de la demande de la clientèle.

L'intérêt de la mise en œuvre d'un observatoire des effets d'un TCSP sur l'économie

A l'heure actuelle, où les agglomérations françaises, mais aussi européennes sont en phase de se doter ou sont déjà équipées d'un TCSP, la nécessité de connaître les effets de la construction et l'exploitation d'un TCSP sur l'économie et sur les pratiques urbaines est indispensable pour développer les politiques à mener.

L'observation des effets d'un TCSP sur l'économie répond donc à un besoin des acteurs économiques locaux, des politiques, mais aussi des futurs investisseurs des villes.

Un outil d'observation et de suivi des effets d'un TCSP permet de :

- faire un bilan sur les activités économiques à l'échelle de l'agglomération ;
- communiquer positivement sur les transformations et les chantiers à venir ;
- organiser des réunions d'informations pour les établissements concernés par les travaux liés au TCSP, grâce aux éléments chiffrés mis en exergue par l'observatoire ;
- évaluer la santé des activités économiques situées à proximité du TCSP, mais aussi dans le reste de l'agglomération ;
- trouver des solutions avec les pouvoirs publics face aux difficultés rencontrées par les professionnels riverains pendant les chantiers ;
- mettre l'accent sur certains secteurs géographiques en difficulté ;
- accompagner individuellement (entretien avec les conseillers d'entreprises) et collectivement (mises en place d'actions avec les associations de commerçants) les entreprises ;
- communiquer sur les entreprises qui mènent des actions innovantes pendant le chantier ;
- aider à la mise en place d'actions pour faciliter les déplacements des salariés et des marchandises ;
- dresser un bilan des différentes mutations urbaines et évaluer les mutations économiques locales ;
- mettre en œuvre différentes stratégies et préconisations dans ce nouveau contexte urbain ;
- informer sur la ville et ses changements les investisseurs et les créateurs d'entreprises.

Actions menées grâce à l'observatoire des effets du tramway de Bordeaux

- Organisations de réunions auprès des professionnels riverains des quartiers concernés par le tramway :
 - réunion d'information avant le début du chantier ;
 - réunion pendant le chantier pour faciliter l'accès et le fonctionnement des entreprises.
- Identification des entreprises ou des associations de commerçants qui ont mis en place des actions pour favoriser la venue de leurs clients pendant le chantier
Ex : « SMART Argonne » qui a consisté à mettre en place une voiture à disposition des clients permettant de se rendre auprès des commerces difficiles d'accès et d'emporter plus facilement leurs achats.
- Partenariat avec l'Urssaf, dans le cadre de fournitures de données à l'observatoire qui a permis de les sensibiliser aux difficultés rencontrées par les entreprises. Grâce à cela, l'observatoire a incité l'Urssaf à mettre en place des reports d'échéances des cotisations des entreprises qui le souhaitaient.
- Aides aux établissements en difficulté non indemnisables. Grâce à l'observatoire, les chambres consulaires et les pouvoirs publics ont demandé une aide pour les établissements non indemnisables. Ils ont pu bénéficier d'un prêt à « taux 0 » durant la durée du chantier.
- Incitation à la réalisation de Plan de déplacements entreprise. L'enquête réalisée auprès des entreprises est un moyen de les rencontrer et d'appréhender leurs difficultés en matière d'accessibilité. Des actions de communication auprès des entreprises ont été développées concernant l'amélioration des déplacements domicile – travail.
- Mise en place d'un Espace de livraisons de proximité (ELP) en centre ville de Bordeaux. L'enquête de l'observatoire a permis de détecter les difficultés concernant les livraisons de marchandises à proximité du tracé du tramway.

En conclusion, la construction d'un TCSP sur un territoire engendre indéniablement des effets sur l'économie locale. La difficulté d'identifier et d'isoler les effets du TCSP sont certains. Pourtant l'observation de l'impact de ce nouveau mode de transport sur l'économie est le seul moyen de pouvoir les repérer, d'identifier leurs caractéristiques et de définir les circonstances dans lesquelles ils sont apparus. La connaissance de ces phénomènes permet d'en tirer des enseignements profitables pour d'autres projets et plus largement pour l'aménagement des villes en France, voire à l'étranger.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration n° 1 : Le rôle de l'observatoire des effets du tramway	p 22
Illustration n° 2 : Le tramway de Grenoble	p 35
Illustration n° 3 : Le tramway d'Orléans	p 50
Illustration n° 4 : Le tramway d'Orléans	p 52
Illustration n° 5 : Le tramway de Strasbourg	p 57
Illustration n° 6 : Le tramway de Bordeaux	p 63
Illustration n° 7 : Le tramway de Montpellier	p 73
Illustration n° 8 : La base de données de l'observatoire des effets d'un TCSP sur l'activité économique	p 109
Illustration n° 9 La requête par le logiciel Impromptu	p 112
Illustration n°10 : Le filtre de la requête	p 113
Illustration n° 11 : Les écrans de saisie de la base ACCESS	p 116
Illustration n° 12 : L'écran de saisie de l'enquête	p 118
Illustration n° 13 : Un extrait du rapport intermédiaire 2000	p 130
Illustration n°14 : Un extrait du rapport final 2003	p 131
Illustration n° 15 : Un exemple d'une analyse pour la grand'rue Jean Moulin	p 132
Illustration n° 16 : Un exemple d'une analyse pour le centre-ville	p 133
Illustration n° 17 : Les sources d'information et leur relation avec le SIG	p 134

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n° 1 : Les observatoires mis en place dans 7 villes françaises	p 28
Tableau n° 2 : Les études ponctuelles de mesure de l'effet TCSP mis en place dans 9 villes françaises	p 30
Tableau n° 3 : Les 4 villes TCSP sans outil de mesure	p 31
Tableau n° 4 : Le déroulement d'une année type d'observation	p 88
Tableau n° 5 : Des exemples d'indicateurs à étudier pour le suivi économique	p 97
Tableau n° 6 : L'évolution du nombre d'établissements par périmètre géographique	p 114
Tableau n° 7 : L'évolution du nombre d'établissements par lignes tramway	p 114
Tableau n° 8 : L'exemple de tri croisé	p 119
Tableau n° 9 : La répartition de la population de base	p 122
Tableau n° 10 : Les critères de constitution de l'échantillon	p 122
Tableau n° 11 : L'échantillon	p 122
Tableau n° 12 : Le budget annuel nécessaire pour le fonctionnement d'un outil de suivi des effets TCSP sur les entreprises	p 146
Tableau n° 13 : Le budget annuel nécessaire pour le fonctionnement d'un outil de suivi de la fréquentation de la clientèle	p 148
Tableau n° 14 : Le budget annuel nécessaire pour le fonctionnement d'un outil de suivi des effets TCSP sur les entreprises	p 150

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique n° 1 : Evolution du taux de créations dans le corridor tramway et dans la CUB	p 114
Graphique n° 2 : Répartition des activités en 10 catégories	p 115

LISTE DES CARTES

Carte n° 1 : Le projet Tram-Train de l'agglomération mulhousienne : le réseau périurbain	p 38
Carte n° 2 : Le projet Tram-Train de l'agglomération mulhousienne : le réseau urbain	p 38
Carte n° 3 : Le tracé du tramway de Bordeaux	p 66
Carte n° 4 : Le tracé du tramway de Montpellier	p 75
Carte n° 5 : Le plan du tramway de Montpellier	p 76
Carte n° 6 : Le découpage en tronçons du corridor tramway	p 92
Carte n° 7 : La répartition des enquêtes par responsable dans le corridor tramway de Bordeaux	p 123
Carte n° 8 : La répartition des établissements par activités dans le secteur de l'hypercentre de Bordeaux	p 136
Carte n° 9 : La répartition des établissements selon la tranche d'âge du responsable dans le secteur de l'hypercentre	p 137
Carte n° 10 : La répartition des établissements enquêtés en 2001 sur l'ensemble du corridor tramway	p 138
Carte n° 11 : La répartition des établissements selon l'évolution de leur chiffre d'affaires	p 138