

# OBSERVATOIRE DES EFFETS DU TRAMWAY SUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE



## SYNTHESE GENERALE



MARS 2006



## Objectifs et méthodologie

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

L'introduction d'un nouveau mode de transport comme le tramway n'est pas sans répercussions économiques pour l'ensemble des 5 000 commerçants, artisans, industriels et prestataires de services implantés sur son tracé ou à proximité.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux et la Communauté Urbaine de Bordeaux ont créé un Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique afin de mettre en place un suivi permanent des entreprises concernées par le tramway. Ce partenariat a fait l'objet d'une convention passée entre la CUB et la CCIB signée le 18 mai 1999 et renouvelée en septembre 2005.

Ce suivi permanent des entreprises doit permettre d'apprécier les conséquences des travaux et des aménagements sur l'activité économique, de pouvoir développer des programmes d'appui et d'accompagnement des professionnels riverains et d'apporter des éléments de réflexion dans le cadre des travaux de la commission d'indemnisation.

### **2 - Méthodologie de l'Observatoire et rapport 2005**

Chaque année les résultats de l'Observatoire font l'objet d'un rapport dans lequel est présentée la situation économique de chaque secteur géographique traversé par le tramway (cf. carte suivante) à partir du suivi d'une batterie d'indicateurs et statistiques, et de l'analyse d'une enquête menée auprès d'un millier de chefs d'entreprise.

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

Cette année, en plus de l'analyse de l'enquête une rétrospective de l'évolution de l'activité économique a été faite depuis 1999 afin d'évaluer l'impact du tramway, comme le recommande notamment la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de décembre 1982 qui préconise un bilan socio-économique des nouveaux moyens de transports.

### **3 – Méthodologie de l'enquête**

L'enquête vise à suivre un échantillon représentatif des activités économiques situées dans le corridor tramway.

Pour obtenir une approche par secteur géographique, 25 secteurs ont été délimités. Afin d'assurer une représentativité maximale de ces secteurs géographiques et des secteurs professionnels, 1 000 entreprises sont enquêtées.

L'enquête consiste à recueillir à la fois des informations quantitatives et qualitatives sur les principaux éléments qui permettent d'apprécier l'activité des entreprises concernées, durant et après les travaux du tramway. Le suivi des entreprises doit permettre d'apprécier les conséquences des travaux et de la mise en service du tramway sur l'activité.

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.**

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.

#### **4 - Méthode de réalisation de l'enquête**

Un questionnaire sert de base à l'enquête, il comprend 5 grands thèmes :

- 1. Activité de l'établissement**
- 2. Caractéristiques de la clientèle** (évolution, origine, déplacements...)
- 3. Livraisons fournisseurs** (fréquence, durée, horaires...)
- 4. Caractéristiques des employés** (nombre, déplacements...)
- 5. Premiers effets du tramway ou Perspectives d'avenir avec l'arrivée du tramway** selon que l'établissement appartient à la phase 1 ou à la phase 2

Pour l'année 2005, l'enquête a été confiée à Téléperformance Sud-Ouest qui a interrogé par téléphone **1 004 chefs d'entreprise** du 05 au 10 décembre 2005.



## 1 – Données de cadrage 2005 et évolutions depuis 1999 : Principaux indicateurs économiques du corridor tramway

En 2005, le corridor tramway compte 5 053 établissements, soit 22 % des établissements de la Communauté Urbaine de Bordeaux. Près de 40 % sont situés le long de la ligne B qui s'étire du secteur de Pessac à Achard/Brunet via le campus universitaire, Talence, l'Hypercentre bordelais, les quais de Bacalan. 37% des établissements sont riverains du tracé et 63 % sont non riverains.

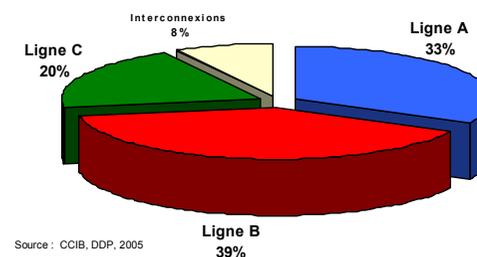
Les entreprises se concentrent sur la commune de Bordeaux, spécialement dans le centre ville (plus de 800 établissements dans l'Hypercentre). La rive droite est également bien représentée avec plus de 1 000 entreprises.

Désormais, le tramway est opérationnel dans de nombreux secteurs géographiques. La phase 1 des travaux (2000-2005) est terminée. 3 500 établissements bénéficient du tramway mis en service, soit près de 70 % des établissements du corridor tramway. La phase 2 des travaux (2004-2008) concernant les extensions de chacune des 3 lignes est en cours ; ce sont 1 553 entreprises qui sont donc potentiellement perturbées par ces travaux.

Nombre d'établissements dans la CUB et le corridor tramway en 2005

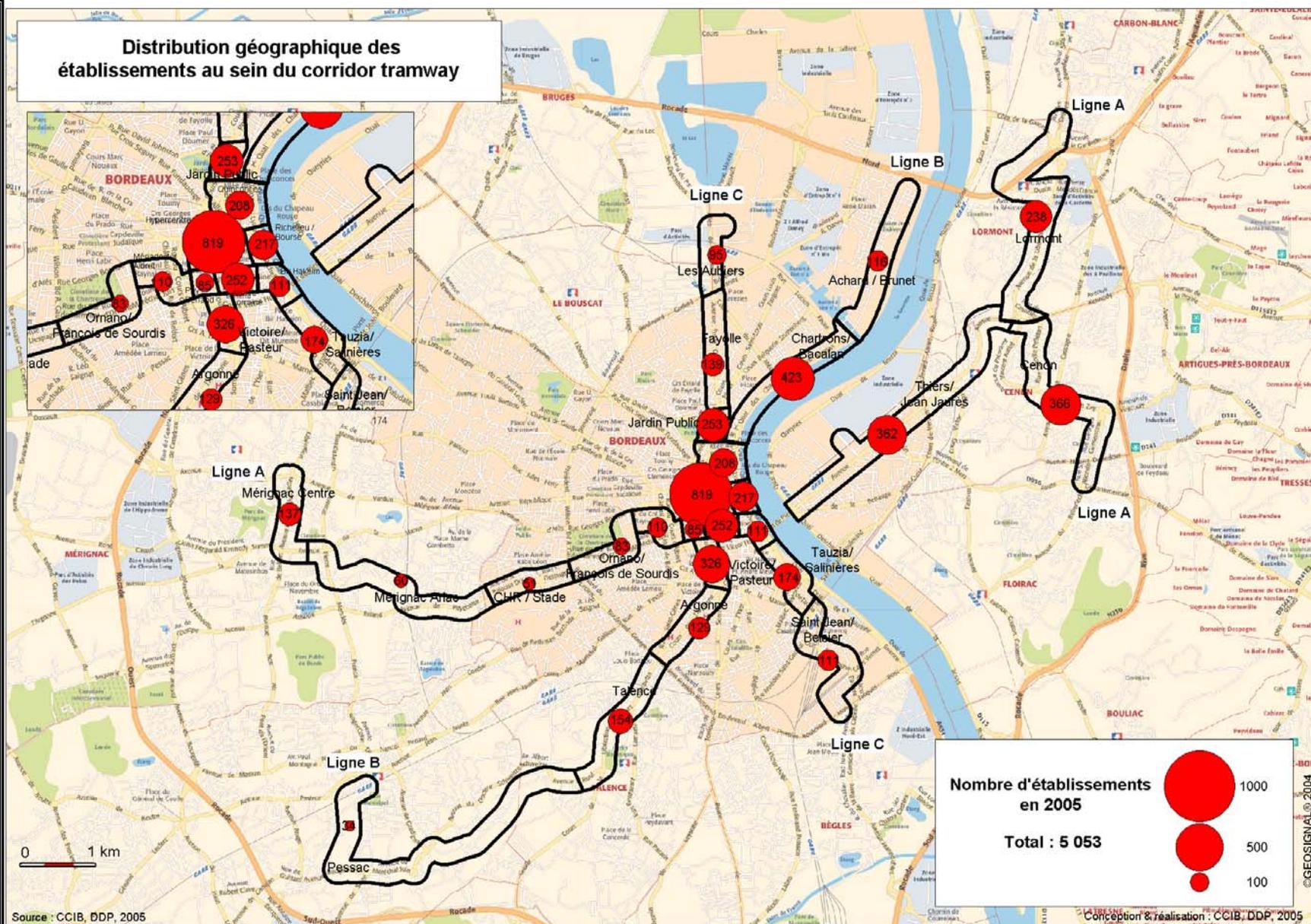
Nbre d'établissements	2005	Part en %
Corridor Tramway	5 053	22,1 %
Hors corridor CUB	17 815	77,9 %
	<b>22 868</b>	<b>100 %</b>
Corridor Riverains	1 856	36,7 %
Corridor Non Riverains	3 197	63,3 %
Total corridor tramway	5 053	100 %

Source : CCIB, DDP, 2005



**Points clés au 1<sup>er</sup> janvier 2006**

- 5 053 établissements dans le corridor tramway
- 78,5 % à Bordeaux
- 819 établissements dans l'Hypercentre
- Environ 1 000 établissements sur la rive droite
- Près de 40 % des établissements implantés le long de la ligne B
- Environ 70 % des entreprises situées en phase 1 (tramway en service)



Depuis 1999, les données de l'observatoire mettent en avant que les travaux de la phase 1 ont impacté les établissements concernés (pertes d'activité, baisse de la clientèle et parfois fermetures d'établissements). Néanmoins, depuis 6 ans le nombre d'établissements s'est accru de 5,4 % (258 unités) dans le corridor tramway. Ce dernier prouve une relative attractivité qui reste aujourd'hui moins prononcée que dans le reste de la CUB, en particulier pour des implantations directement sur le tracé (corridor riverains).

L'augmentation du nombre d'établissements s'est fait indépendamment de la phase de travaux. Leur accroissement a été supérieur en phase 2, ce qui peut paraître logique eu égard aux perturbations engendrées par les travaux de la phase 1 et au fait que les travaux de la phase 2 ne font que débiter. Mais certains secteurs de la phase 2 (Achard/Brunet, Fayolle, Les Aubiers) ont vu leur nombre d'établissements diminuer depuis 1999, ce qui invite à une attention particulière sur ces secteurs.

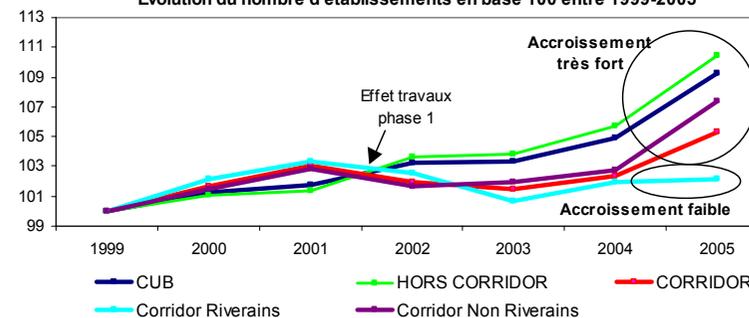
Les quais rive gauche font preuve d'un relatif dynamisme économique. La rive droite également, sans doute dû à un « effet Zone Franche Urbaine » (Bordeaux-Bastide, Lormont, Cenon). Le centre ville bordelais affiche un dynamisme moins marqué ; à Pey-Berland ou Mériadeck/Albret le nombre d'établissements est en recul

### Evolution du nombre d'établissements entre 1999-2005

Nb établissements	01/01/1999	01/01/2002	01/01/2005	Evolution 1999/2002	Evolution 2002/2005	Evolution 1999/2005	Ecart 1999-2005
Corridor Riverains	1817	1863	1856	2,5%	-0,4%	2,1%	39
Corridor Non Riverains	2978	3028	3197	1,7%	5,6%	7,4%	219
<b>CORRIDOR</b>	<b>4795</b>	<b>4891</b>	<b>5053</b>	<b>2,0%</b>	<b>3,3%</b>	<b>5,4%</b>	<b>258</b>
HORS CORRIDOR	16128	16719	17815	3,7%	6,6%	10,5%	1687
CUB	20923	21610	22868	3,3%	5,8%	9,3%	1945

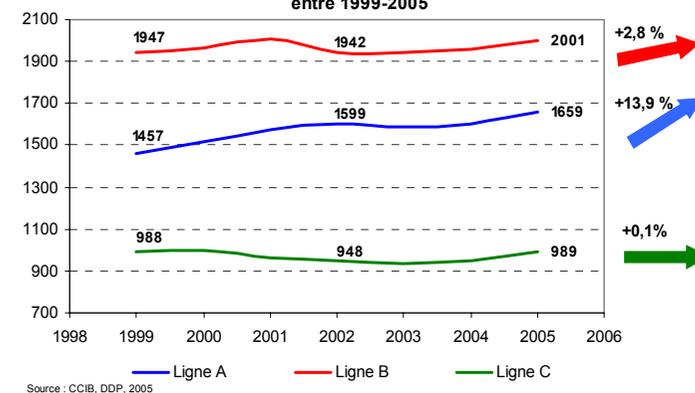
Source : CCIB, DDP, 2005

### Evolution du nombre d'établissements en base 100 entre 1999-2005



Source : CCIB, DDP, 2005

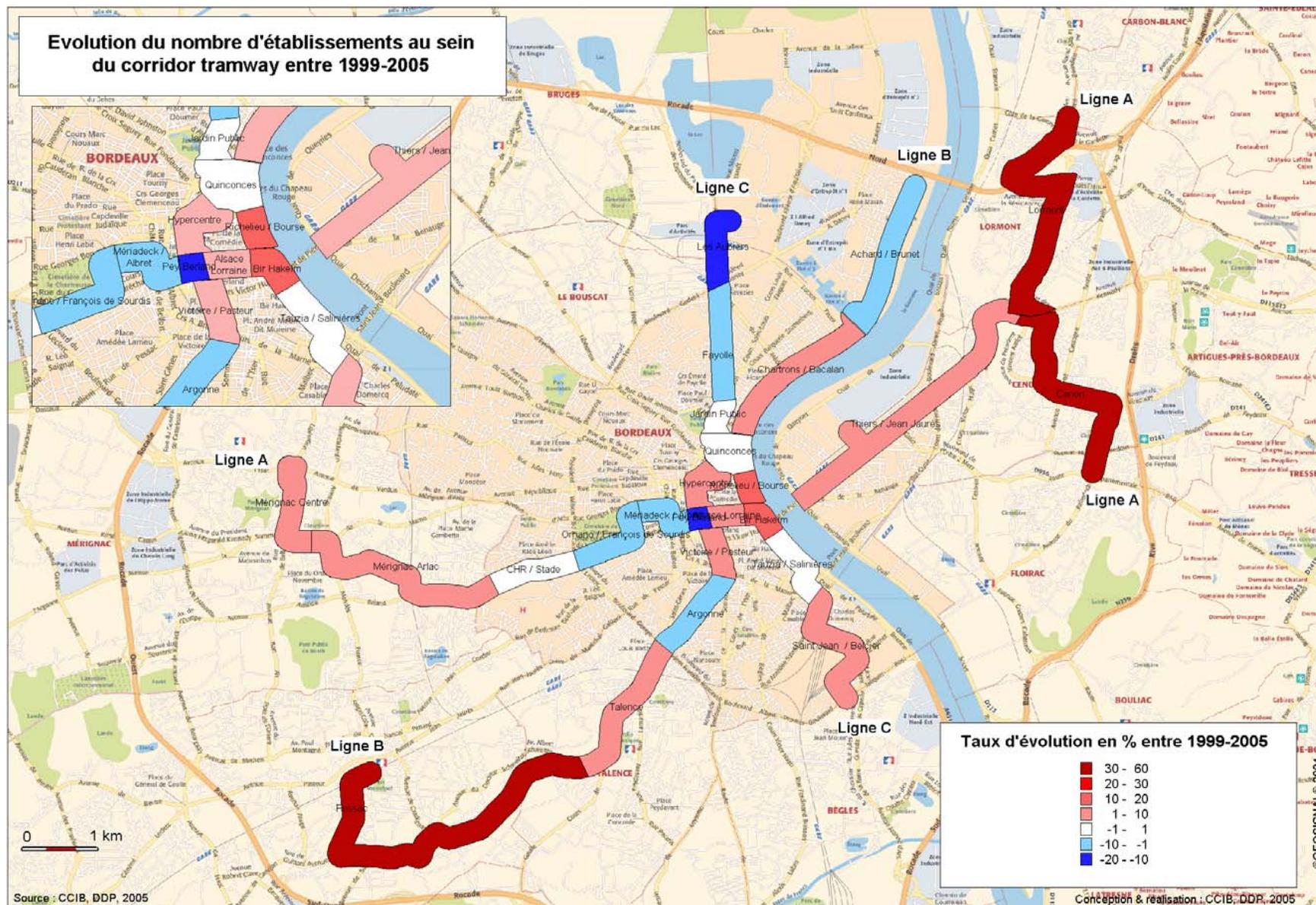
### Evolution du nombre d'établissements par ligne de tramway entre 1999-2005



Source : CCIB, DDP, 2005

**Points clés au 1<sup>er</sup> janvier 2006**

- + 258 établissements (+5,4 %) sur le corridor depuis 1999
- Une progression accentuée sur les secteurs de la rive droite et les quais rive gauche
- Le centre ville de Bordeaux en « demi-teinte »
- Des secteurs géographiques en « perte de vitesse » : Les Aubiers, Pey-Berland, Mériadeck/Albret, Fayolle, Achard/Brunet, Ornano/Sourdis, Argonne



N.B : Le fort taux d'évolution sur le secteur de Pessac est à relativiser car les établissements situés dans le corridor tramway de Pessac sont très peu nombreux (34 au 1<sup>er</sup> janvier 2005)

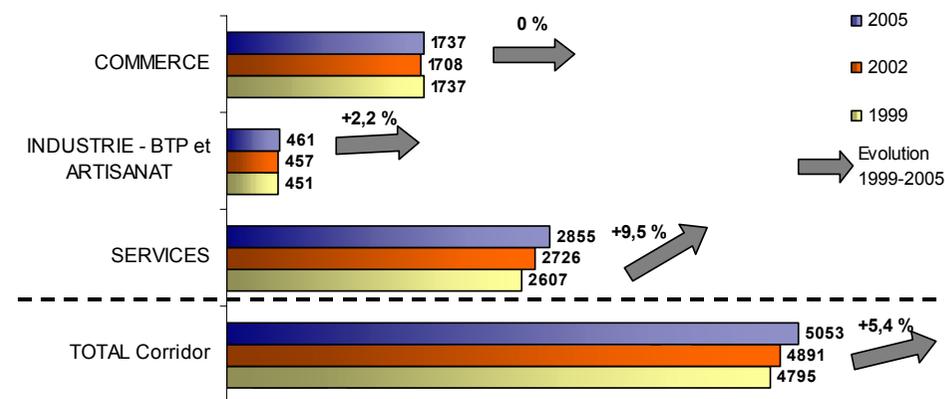
La dynamique constatée dans le corridor tramway est en partie insufflée par l'accroissement des établissements de services. En effet, 96 % des 258 établissements en plus dans le corridor depuis 6 ans sont des services. Ce dernier semble très attractif pour ce type d'activité qui paraît apprécier « l'effet vitrine » sur le tracé du tramway. Les activités immobilières ont explosé de 45 % (+120 établissements). Mais quantitativement, les restaurants et les services aux entreprises restent les plus représentés depuis 1999 (plus de 500 établissements chacun). Toutefois, certaines catégories de services enregistrent une baisse d'établissements (services à la personne : -3 %, bars-tabacs : -24 %).

Les activités commerciales et l'industrie-BTP-Artisanat ont, quant à elles, peu évolué dans le corridor contrairement au reste de la CUB ; certaines activités (commerces de gros et activités industrielles) ayant régressé du fait notamment de contraintes de fonctionnement dans le corridor (accessibilité, livraisons).

Malgré une prépondérance renforcée des services dans de nombreux secteurs géographiques du corridor, le centre ville de Bordeaux affirme une prédominance des commerces (les commerces non alimentaires représentent près de la moitié des établissements). Mais la tendance est à une double modification, d'une part des formes de commerce (développement du « commerce associé » au détriment du « commerce indépendant »), d'autre part des catégories d'établissements avec la prolifération des services (immobiliers, financiers) qui remplacent les commerces et engendrent de fait une « désertification » des lieux commerçants les plus fragiles. Cependant, des établissements indépendants fonctionnent bien à l'instar de la librairie Mollat dans l'Hypercentre.

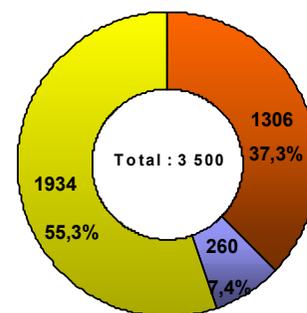
Le poids grandissant des services vaut pour les deux phases de travaux alors qu'on relève une baisse des activités industrielles en phase 1 et une diminution des activités commerciales en phase 2 (commerce de gros).

Répartition et évolution du nombre d'établissements par secteur d'activités dans le corridor tramway

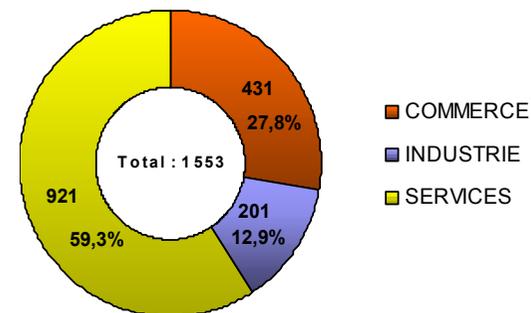


Source : CCIB, DDP, 2005

Secteurs d'activités des établissements en phase 1 en 2005



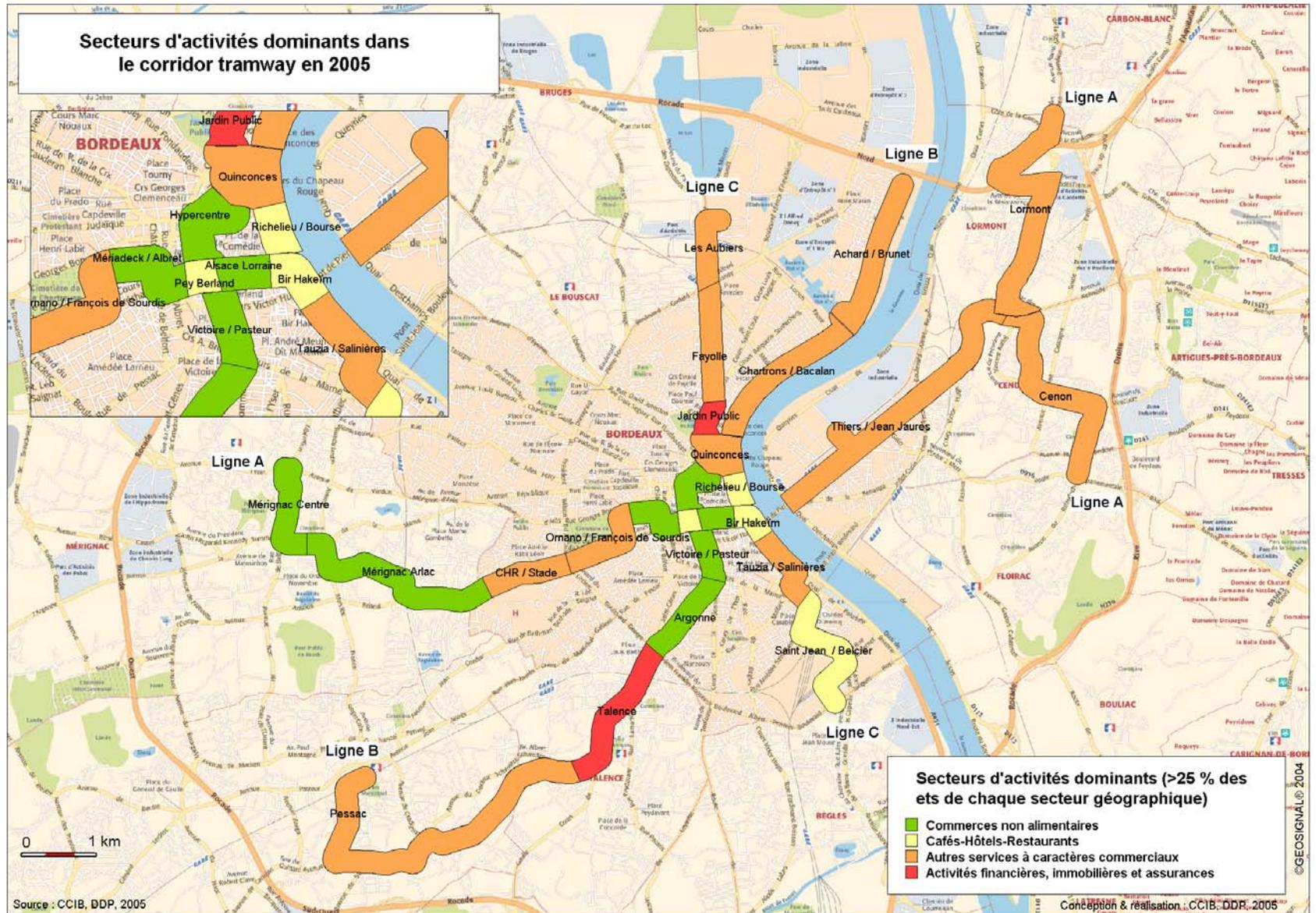
Secteurs d'activités des établissements en phase 2 en 2005



Source : CCIB, DDP, 2005

**Points clés au  
1<sup>er</sup> janvier 2006**

- Des activités de services prépondérantes dans le corridor tramway
- Le centre ville de Bordeaux dominé par les commerces non alimentaires et les Cafés-Hôtels-Restaurants
- Une concentration des Cafés-Hôtels-Restaurants sur les quais rive gauche
- Deux secteurs où prédominent les activités financières et immobilières : Talence et Jardin Public



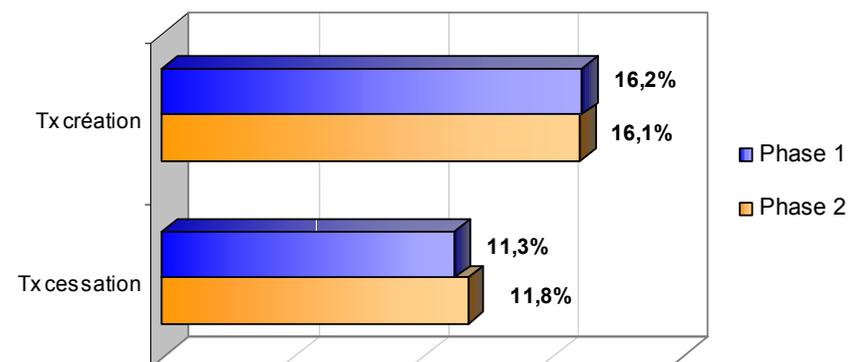
Enfin, la dynamique de création d'entreprises est encourageante dans le corridor. Les taux de création (16,2 %) et de cessation (11,4 %) sont légèrement plus élevés que dans le reste de la CUB et il y a presque deux fois plus d'arrivées que de départs. Les mouvements d'entreprises sont donc nombreux et plus nombreux qu'auparavant. Le centre ville de Bordeaux et la rive droite sont très créateurs d'entreprises. Ces éléments laissent augurer une attractivité grandissante.

### Créations et cessations dans le corridor tramway entre 1999-2005

	1er janvier 1999			1er janvier 2002			1er janvier 2005		
	Corridor	Hors Corridor	CUB	Corridor	Hors Corridor	CUB	Corridor	Hors Corridor	CUB
<b>Nbre d'ets</b>	4795	16128	20 923	4891	16719	21610	5053	17815	22868
<b>Créations</b>	705	2898	3 603	727	2387	3114	817	2720	3537
<b>Cessations</b>	600	2483	3 083	550	1738	2288	578	1822	2400
<b>Solde naturel</b>	105	415	520	177	649	826	240	897	1137
<b>% création</b>	14,7%	18,0%	17,2%	14,9%	14,3%	14,4%	16,2%	15,3%	15,5%
<b>% cessation</b>	12,5%	15,4%	14,7%	11,2%	10,4%	10,6%	11,4%	10,2%	10,5%
<b>Solde naturel</b>	2,2%	2,6%	2,5%	3,6%	3,9%	3,8%	4,7%	5,0%	5,0%

Source : CCIB, DDP, 2005

### Taux de création et de cessation par phase de travaux au 1er janvier 2005

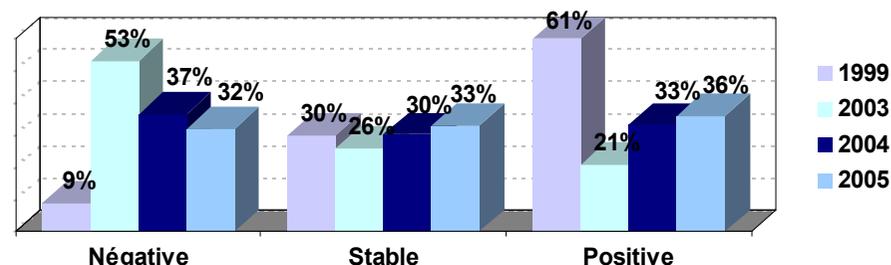


Source : CCIB, DDP, 2005

## 2 – Les secteurs géographiques où le tramway est en service : Quel est « l'effet tramway » sur l'évolution des activités économiques

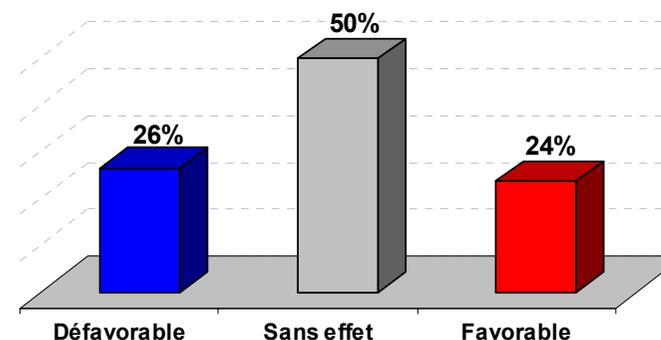
La première phase des travaux du tramway est aujourd'hui achevée. Ce dernier est entré progressivement en fonction depuis décembre 2003 sur les 3 lignes. Ce nouveau mode de transport a contribué au réaménagement des secteurs géographiques desservis et a impulsé de nouvelles dynamiques.

Près de 3 500 établissements se situent dans le corridor tramway phase 1. L'enquête réalisée en décembre 2005 auprès de 717 chefs d'entreprise met en évidence une amélioration continue de l'activité économique (chiffre d'affaires, clientèle) après une phase travaux relativement difficile pour les entreprises. Cependant, elle fait apparaître aussi que l'activité n'a pas encore retrouvé son niveau de 1999. La reprise économique est présente mais elle se manifeste de manière progressive et timide. Sur le centre ville de Bordeaux qui concentre près de 1 700 établissements (360 enquêtés en 2005) l'activité évolue peu, même si la situation est en amélioration. L'activité économique s'inscrit dans une dynamique positive sur les secteurs de la rive droite et des quais (jusqu'à la gare Saint-Jean). En revanche, elle est en perte de vitesse sur le secteur de Mériadeck-Pellegrin et spécialement sur l'artère Talence-Argonne où l'activité peine à repartir depuis la fin des travaux du tramway.



Source : CCIB, DDP, 2005

Effet du tramway depuis sa mise en service sur l'évolution de l'activité et de la clientèle des établissements en phase 1



Source : CCIB, DDP, 2005

### Points clés au 1<sup>er</sup> janvier 2006

- Dans l'ensemble, les établissements sont de plus en plus optimistes quant à l'évolution de leur activité, mais celle-ci n'a pas retrouvé son niveau d'avant travaux. Encore près de 1/3 des entreprises évoquent une évolution défavorable de l'activité sur les 12 derniers mois.
- L'activité des établissements de la rive droite et du centre ville est stable mis à part sur Cenon et Victoire/Pasteur où 4 établissements sur 10 enregistrent une évolution positive.
- Sur l'Hypercentre l'activité est stable mais 35 % des entreprises enregistrent une évolution plutôt négative de leur activité.



Photo CCIB, DDP, 2005

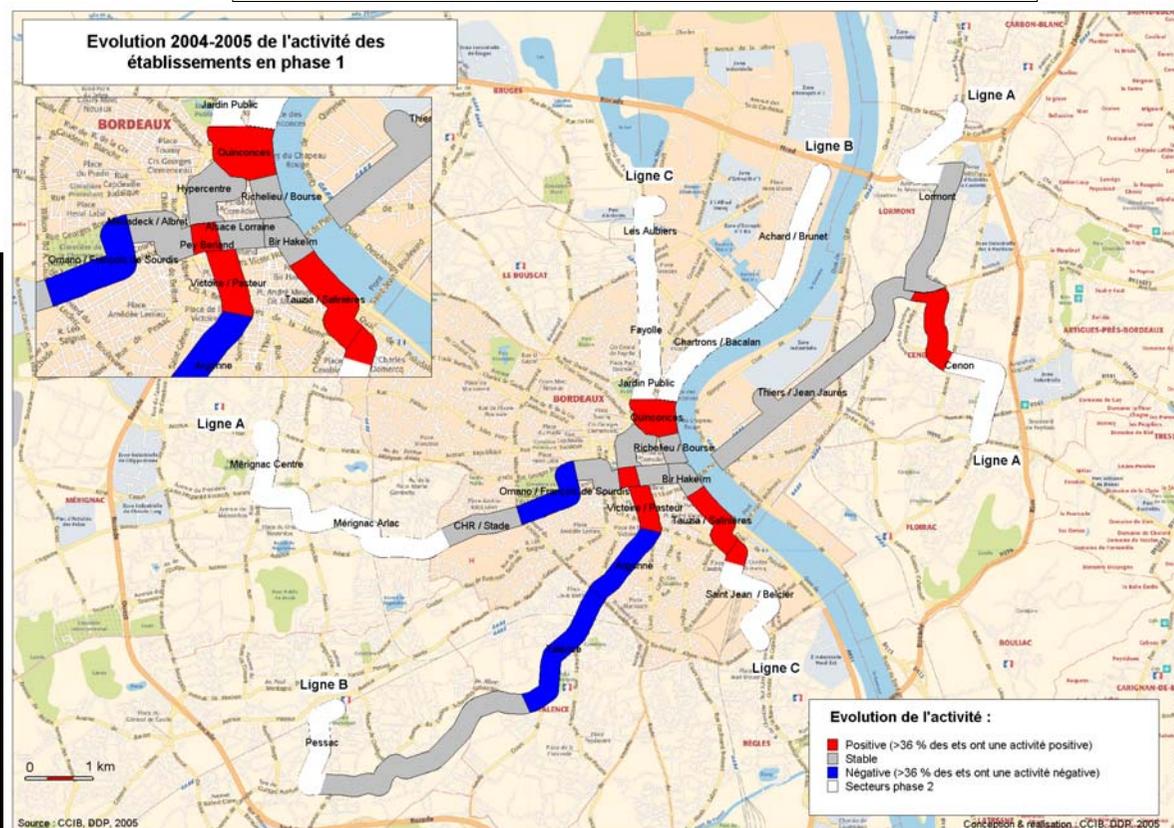


Fréquentation du tramway - Cours d'Alsace-Lorraine - Ligne A (photo gauche)  
Place de la Victoire - Ligne B (photo droite)

### Evolution de l'activité des établissements des secteurs phase 1 entre 2004-2005

Secteurs Géographiques	Ets secteur	Ets enquêtés	Taux de réponse	Négative	Stable	Positive
Alsace-Lorraine	252	59	100%	36%	29%	36%
Argonne	129	31	100%	48%	26%	26%
Bir-Hakeim	111	22	100%	36%	32%	32%
Cenon	187	35	100%	20%	40%	40%
CHR	51	4	100%	25%	50%	25%
Hypercentre	819	182	98%	35%	34%	31%
Lormont	155	34	97%	27%	36%	36%
Mériadeck/Albret	110	29	100%	21%	45%	34%
Ornano/Sourdis	83	18	89%	50%	19%	31%
Pessac	27	2	100%	50%	0%	50%
Pey-Berland	85	18	100%	28%	33%	39%
Quinconces	208	30	100%	17%	30%	53%
Richelieu/Bourse	217	34	94%	34%	31%	34%
Saint-Jean/Belcier	78	12	100%	17%	25%	58%
Talence	154	35	97%	38%	26%	35%
Tauzia/Salinières	174	27	100%	22%	30%	48%
Thiers/Jean-Jaurès	362	74	99%	26%	41%	33%
Victoire/Pasteur	326	71	97%	33%	29%	38%
<b>Total ets phase 1</b>	<b>3528</b>	<b>717</b>	<b>98%</b>	<b>32%</b>	<b>33%</b>	<b>36%</b>

Source : CCIB, DDP, 2005



N.B : Sur CHR et Pessac l'interprétation des résultats est limitée en raison du faible nombre d'établissements enquêtés

### Points clés au 1<sup>er</sup> janvier 2006

- Les chiffres d'affaires déclarés pour l'année 2005 sont relativement optimistes sur l'ensemble des secteurs géographiques
- Les projections de chiffre d'affaires se situent le plus souvent dans une fourchette comprise entre 1 et 10 %
- Deux secteurs dénotent avec la moitié de leurs établissements qui anticipent un chiffre d'affaires à la baisse : Ornano/Sourdis et Alsace-Lorraine

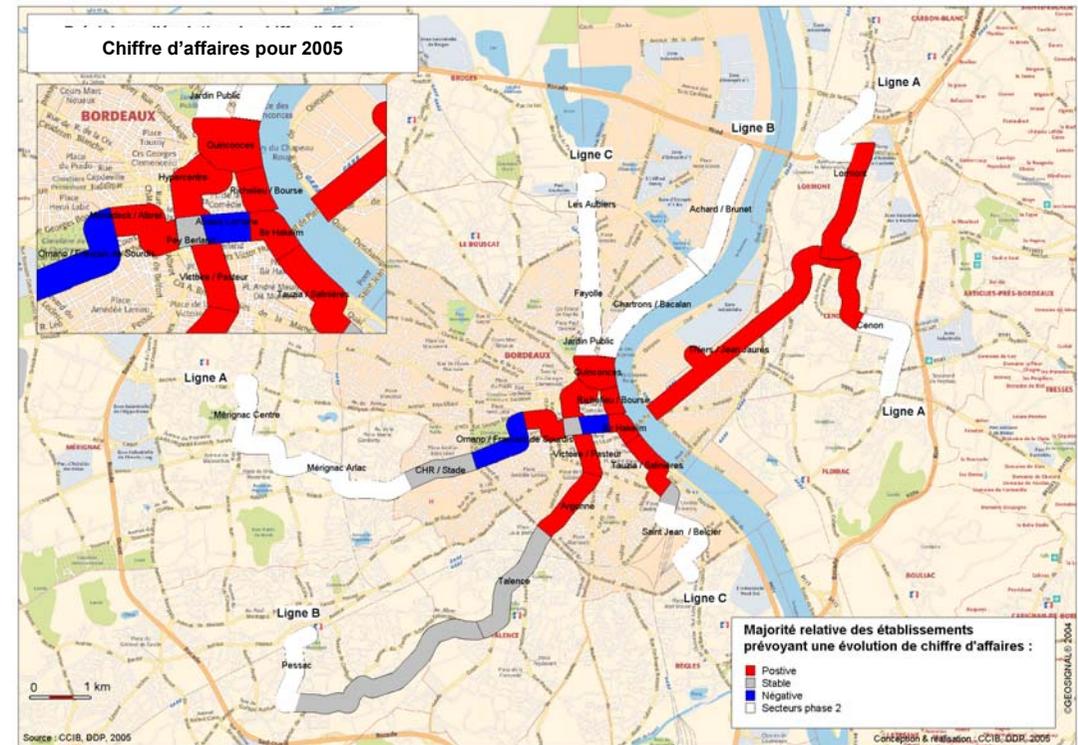


Place Pey-Berland (photo gauche) - Ligne A  
Quai des Salinières (photo droite) - Ligne C

### Evolution du chiffre d'affaires des établissements des secteurs phase 1 pour 2005

Secteurs Géographiques	Ets secteur	Ets enquêtés	Taux de réponse	Moins 20% et plus	De moins 10% à moins 20%	De moins 1 à moins 10 %	De moins 1% à plus 1%	De plus 1% à plus 10%	De plus 10% à plus 20%	Plus 20% et plus
Alsace-Lorraine	252	59	66%	15%	13%	23%	10%	23%	8%	8%
Argonne	129	31	74%	13%	17%	0%	17%	30%	17%	4%
Bir-Hakeim	111	22	73%	6%	0%	6%	38%	25%	19%	6%
Cenon	187	35	83%	3%	3%	21%	21%	24%	21%	7%
CHR	51	4	50%	0%	0%	0%	50%	50%	0%	0%
Hypercentre	819	182	69%	6%	7%	10%	30%	29%	12%	6%
Lormont	155	34	76%	8%	4%	23%	12%	27%	15%	12%
Mériadeck/Albret	110	29	66%	5%	5%	21%	32%	21%	11%	5%
Ornano/Sourdis	83	18	67%	17%	0%	33%	33%	0%	17%	0%
Pessac	27	2	50%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Pey-Berland	85	18	56%	0%	0%	20%	40%	20%	20%	0%
Quinconces	208	30	70%	0%	0%	29%	24%	33%	5%	10%
Richelieu/Bourse	217	34	56%	5%	5%	11%	16%	37%	21%	5%
Saint-Jean/Belcier	78	12	67%	0%	0%	13%	63%	13%	0%	13%
Talence	154	35	77%	4%	7%	30%	19%	30%	4%	7%
Tauzia/Salinières	174	27	70%	0%	0%	0%	47%	37%	5%	11%
Thiers/Jean-Jaurès	362	74	84%	3%	13%	6%	29%	32%	13%	3%
Victoire/Pasteur	326	71	76%	4%	7%	15%	24%	20%	28%	2%
Total ets phase 1	3528	717	72%	6%	7%	14%	26%	27%	14%	6%

Source : CCIB, DDP, 2005



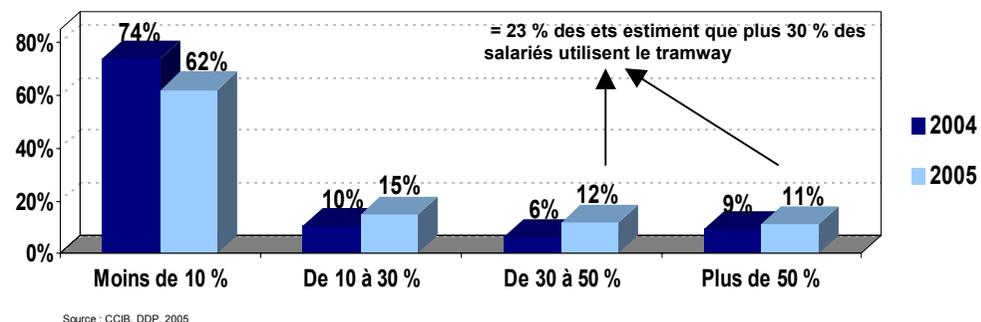
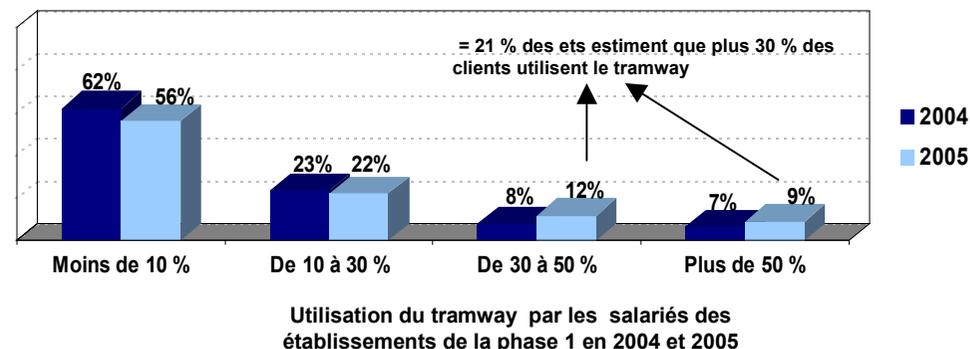
N.B : Sur CHR et Pessac l'interprétation des résultats est limitée en raison du faible nombre d'établissements enquêtés

Les pratiques de déplacement évoluent progressivement. On constate que l'utilisation du tramway tend à croître de façon radioconcentrique (de la périphérie vers le centre de l'agglomération) et inversement pour la voiture dont l'utilisation tend à diminuer.

Cette tendance est un peu plus marquée en ce qui concerne les déplacements des salariés que ceux des clients. 59 % des établissements de l'Hypercentre déclarent encore que plus de 50 % des clients viennent en voiture. La voiture reste, en définitive, bien identifiée comme principal mode de déplacement bien que la tendance soit à un léger recul.

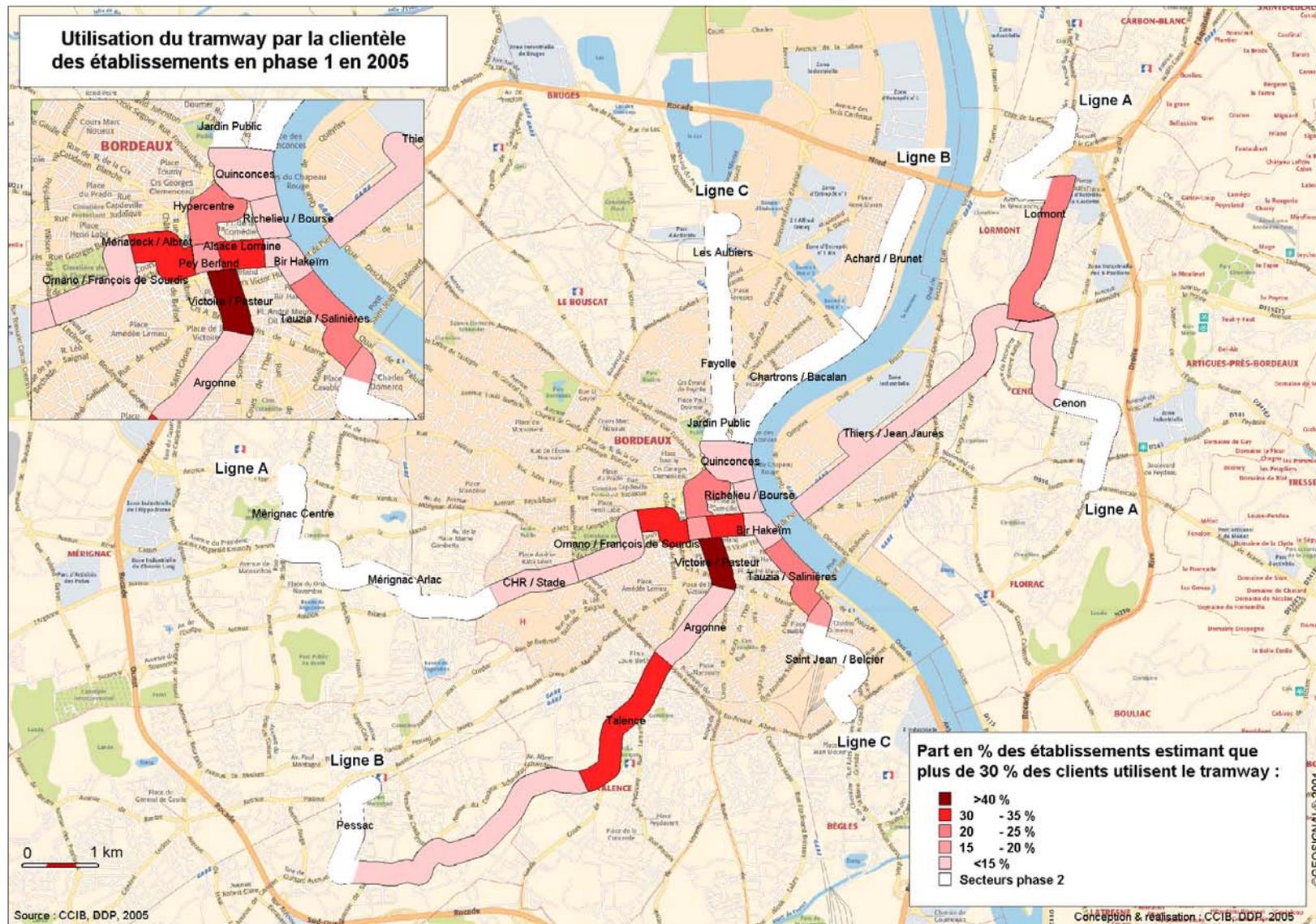
Cette évolution préfigure sans doute un changement dans les modes de déplacement. Il s'agit là d'une tendance positive ; le tramway s'ancre comme mode de transport et intronise un changement d'image des transports collectifs.

Concernant les deux-roues, selon les chefs d'entreprise, la pratique est stable n'intéressant qu'une minorité de salariés ou de clients, qui se sont d'ailleurs parfois converti aux deux-roues pendant la période de travaux.



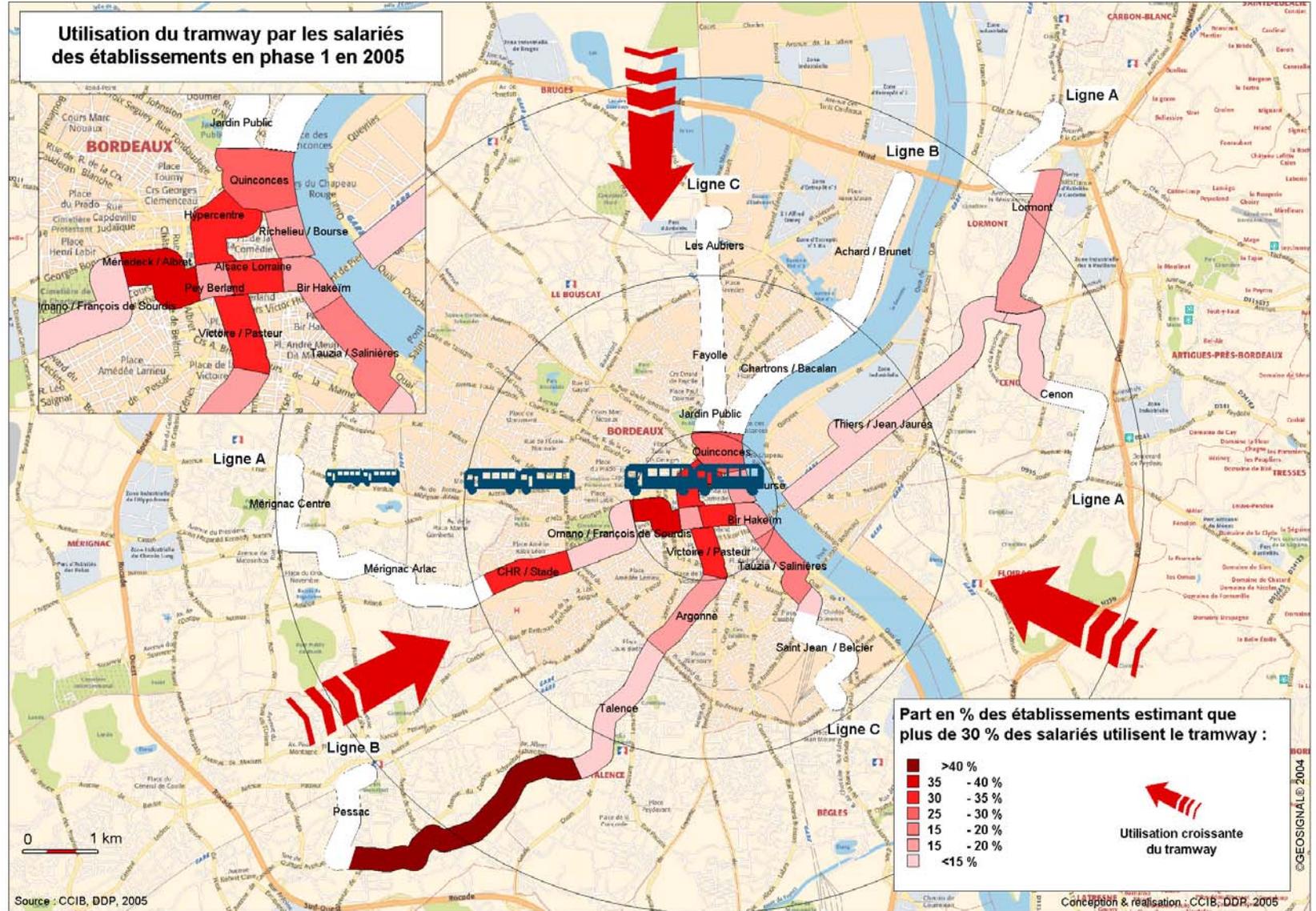
**Points clés au  
1<sup>er</sup> janvier 2006**

- L'utilisation du tramway par les clients est plus prononcée sur les secteurs du centre ville de Bordeaux ou les secteurs qui sont proches du centre
- Plus de 40 % des établissements du secteur Victoire/Pasteur affirment que plus de 30 % des clients empruntent le tramway
- Sur la rive droite, la part des établissements estimant que plus de 30 % des clients utilisent le tram est faible (<10 %) hormis sur Lormont (>20 %)
- Le long de la ligne B, la part des entreprises ayant des clients qui utilisent le tramway est sensiblement plus importante



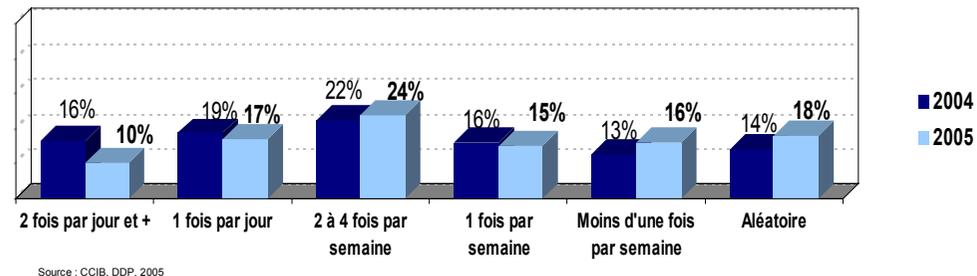
**Points clés au  
1<sup>er</sup> janvier 2006**

- Une « augmentation radioconcentrique » (de la périphérie vers le centre) de la part modale du tramway dans le déplacement des salariés
- Dans le centre ville de Bordeaux, en moyenne 3 établissements sur 10 affirment que plus de 30 % des salariés utilisent le tramway pour les liaisons domicile-travail
- 36 % des établissements de Mériadeck/Albret et 33 % de l'Hypercentre, confirment cette tendance

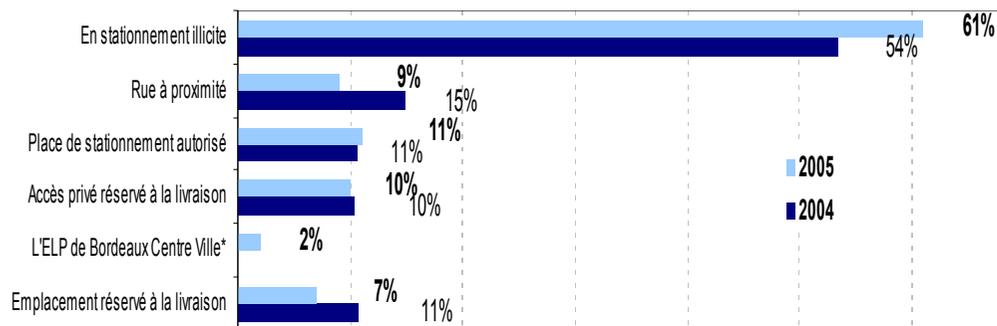


En matière de livraison, il n'y a pas de changements majeurs. Pour plus de 60 % des entreprises, les livraisons ont lieu avant 13h et pour 46 % elles durent moins de 5 minutes. Les livraisons sont moins fréquentes (elles ont souvent lieu plusieurs fois par semaine) et toujours réalisées en camion/camionnette. Mais le corridor tramway témoigne d'une carence grandissante en termes d'espaces de livraison. Pour preuve, le stationnement illicite concerne 6 établissements sur 10, en particulier sur les secteurs centraux de Bordeaux.

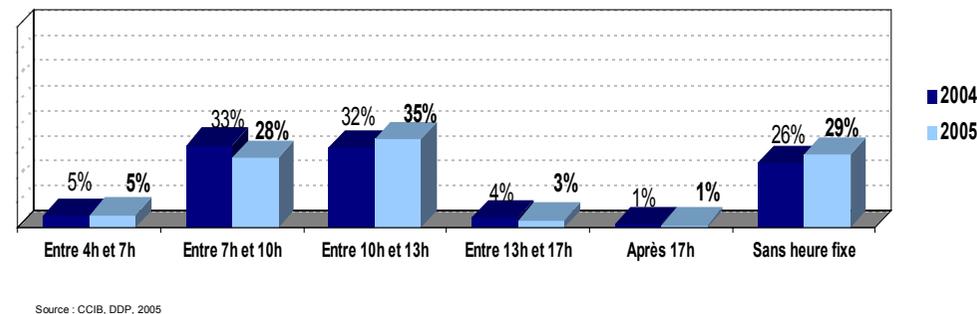
Fréquence moyenne des livraisons des établissements de la phase 1 en 2004 et 2005



Emplacement de livraison des établissements de la phase 1 en 2004 et 2005

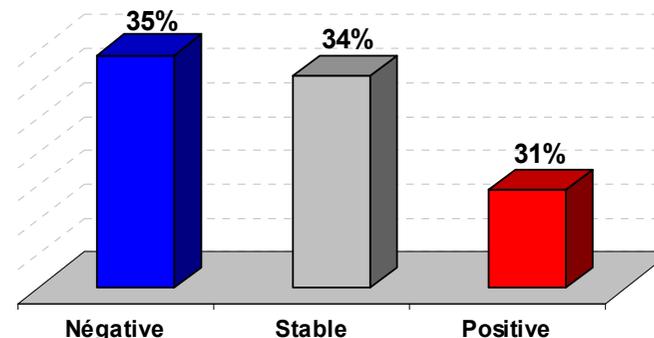


Horaires de livraison des établissements de la phase 1 en 2004 et 2005



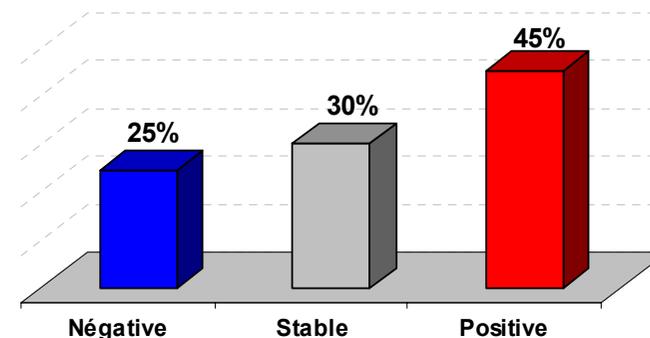
Le tramway a initié de nombreuses mutations urbaines et économiques dont les effets sont encore pour certains difficilement quantifiables. Un quart des établissements estiment que le tramway induit des effets positifs (meilleure accessibilité, augmentation de la fréquentation, valorisation des lieux). Mais ils sont 46 % à penser qu'il n'engendre aucune incidence, et ceci quelle que soit l'année d'implantation des entreprises, qu'elles aient « subi le tramway » (implantation avant 2000-date de la Déclaration d'Utilité Publique) ou qu'elles l'aient « choisi » (implantation après 2000). Néanmoins, l'évolution de la situation économique des entreprises qui ont fait le choix du tramway semble un peu plus positive qu'il s'agisse du chiffre d'affaires ou de la clientèle. En outre, leurs clients paraissent emprunter davantage le tramway bien que sur le centre ville l'ancienneté de l'entreprise ne soit pas un critère distinctif.

**Evolution 2004-2005 de l'activité des établissements implantés avant 2000 en phase 1**



Source : CCIB, DDP, 2005

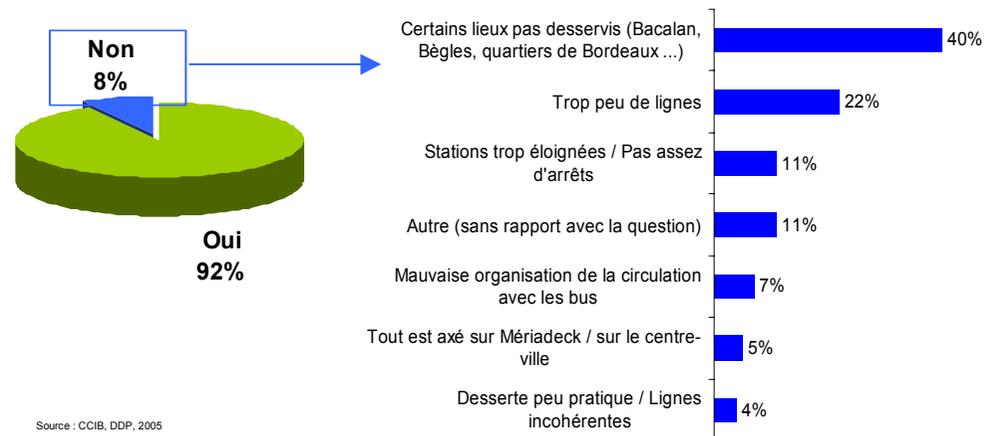
**Evolution 2004-2005 de l'activité des établissements implantés après 2000 en phase 1**



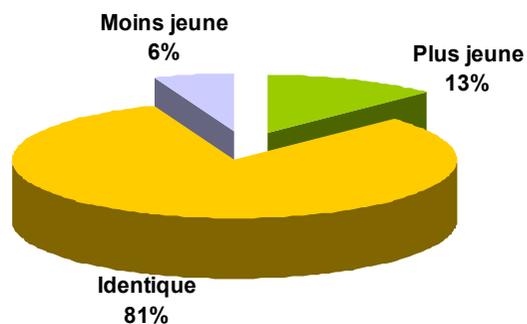
Source : CCIB, DDP, 2005

Globalement, depuis la mise en service du tramway les établissements n'ont pas modifié leur offre, ni leur gamme de produits/services. La clientèle reste similaire dans sa composition et dans son pouvoir d'achat. Les effectifs de salariés sont stables. Notons que les chefs d'établissement sont unanimes et satisfaits de la desserte du centre ville de Bordeaux par le TCSP ainsi que de son fonctionnement. Le taux de fréquentation grandissant et le souhait exprimé par les chefs d'établissement d'un renforcement des fréquences montrent que ce nouveau mode de transport remporte un certain succès.

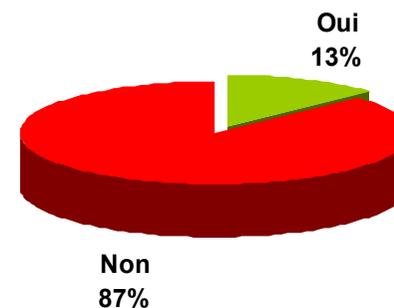
**Satisfaction des établissements de la phase 1 vis-à-vis de la desserte du centre ville de Bordeaux par le tramway (en 2005)**



**Evolution de l'âge de la clientèle des établissements de la phase 1 depuis la mise en service du tramway**



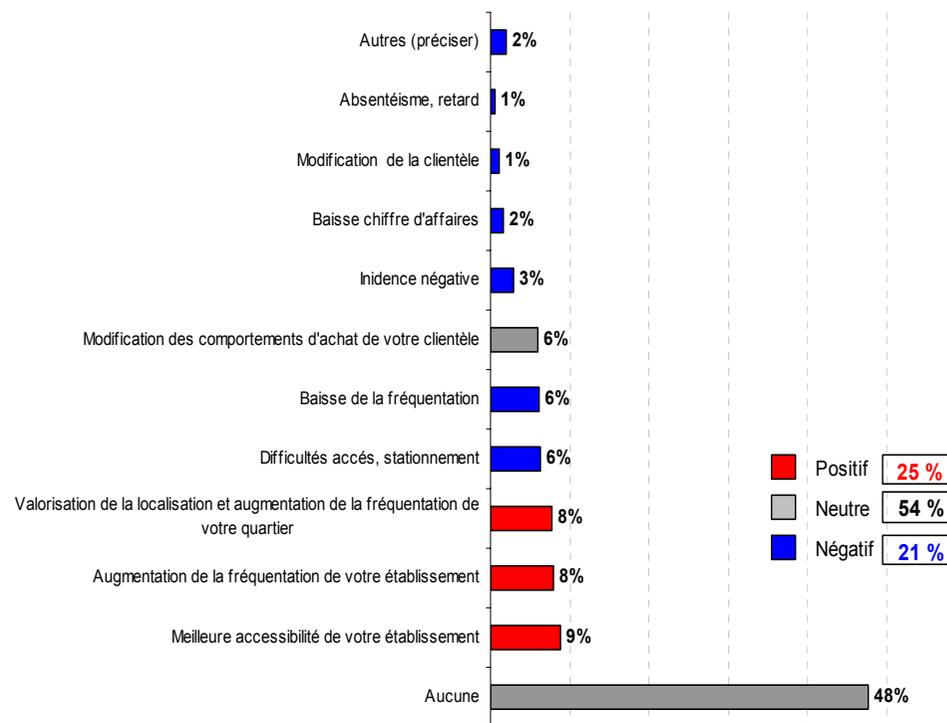
**Evolution de l'offre de produits/services des établissements de la phase 1 depuis la mise en service du tramway**



« L'effet travaux » reste sans doute prégnant dans l'esprit des chefs d'entreprise tandis que « l'effet tramway » n'est pas encore tellement perceptible, en particulier pour les entreprises installées avant 2000 qui ont connu un niveau d'activité sans travaux et sans tramway et qui ont donc un « référentiel d'antériorité ». Nombre d'entreprises pensent que le tramway a entraîné des modifications dans les habitudes des consommateurs (moins de stationnement donc moins de voitures donc moins de clients) lesquelles sont préjudiciables aux activités économiques. Sur Talence, Argonne et le secteur du CHR Pellegrin des difficultés récurrentes de stationnement sont évoquées par les entreprises.

S'il semble encore difficile, à ce jour, d'estimer finement l'impact réel du tramway sur l'activité économique, il est certain que celui-ci n'éloigne pas les clients du centre de l'agglomération d'autant que 92 % des établissements estiment que le centre ville est bien irrigué par le tramway. De nouvelles habitudes de déplacement doivent être intégrées par les clients, les salariés mais également par les entreprises. C'est sans doute ce qui impactera l'activité économique. Rappelons que les 3/4 des établissements interrogés ne mènent encore aucune action afin de faciliter le déplacement de leurs salariés ce qui démontre le travail à réaliser dans ce domaine.

### Incidence du tramway sur les établissements de la phase 1 depuis sa mise en service



Source : CCIB, DDP, 2005

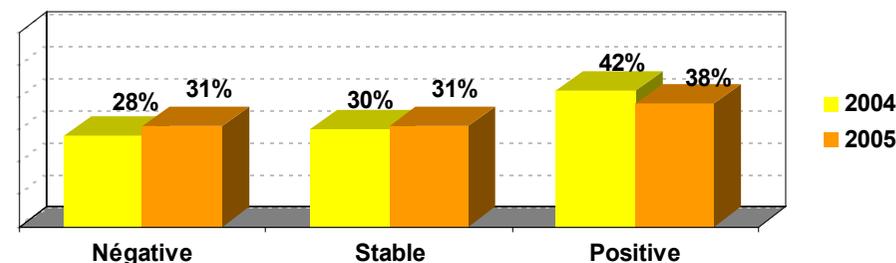
### 3 – Les secteurs tramway en travaux : Situation et perspectives des entreprises concernées par la phase 2

Actuellement, les travaux de la seconde phase du tramway (2004-2008) battent leur plein sur plusieurs secteurs géographiques du corridor tramway. Les entreprises situées dans le corridor et concernées par les travaux les subissent avec souvent comme conséquences une baisse de l'activité et de la clientèle, des difficultés d'accès...

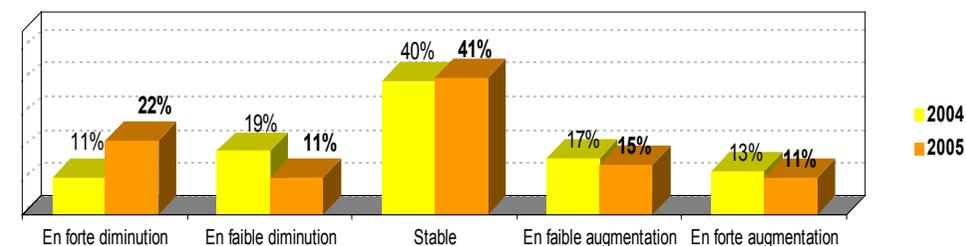
L'enquête menée en décembre 2005 auprès d'environ 280 établissements situés en phase 2 montre que ceux-ci éprouvent des difficultés croissantes face aux perturbations engendrées par les travaux. Ainsi, près d'un tiers des établissements estiment connaître une évolution négative de leur activité matérialisée par une baisse du chiffre d'affaires et une baisse de la clientèle. Les secteurs de Mérignac centre et Mérignac Arlac semblent particulièrement affectés : plus de la moitié des établissements interrogés enregistrent une baisse d'activité.

En outre, les prévisions de chiffre d'affaires sont moins optimistes qu'en 2004 ce qui signifie que la situation risque de se dégrader encore davantage avec l'intensification des travaux. En termes d'emplois, la situation reste stable ; les effectifs n'évoluent pas. Cependant, selon les secteurs la situation peut différer. Les entreprises de Mérignac Arlac sont particulièrement préoccupées. D'une part, les effectifs ont chuté de -10 % en 2005 par rapport à 2004, d'autre part, les prévisions sont tout autant pessimistes avec une baisse des salariés annoncée à hauteur de -9 %. Il est vrai que ce secteur englobe les entreprises situées avenue Mendès France ainsi qu'une partie de celles situées avenue de la Marne lesquelles éprouvent des difficultés en raison des travaux et envisagent l'avenir avec pessimisme.

Evolution de l'activité des établissements de la phase 2 entre 2004-2005

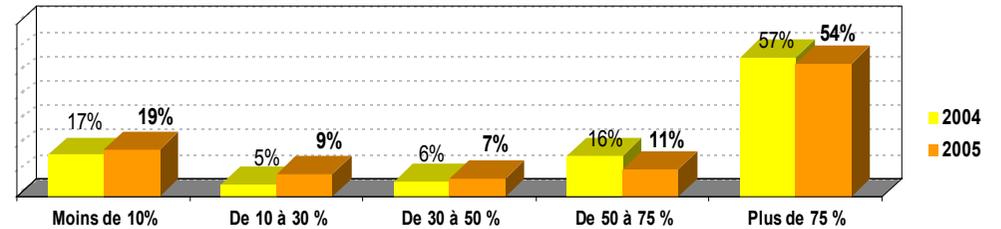


Evolution de la clientèle des établissements de la phase 2 entre 2004-2005



Source : CCIB, DDP, 2005

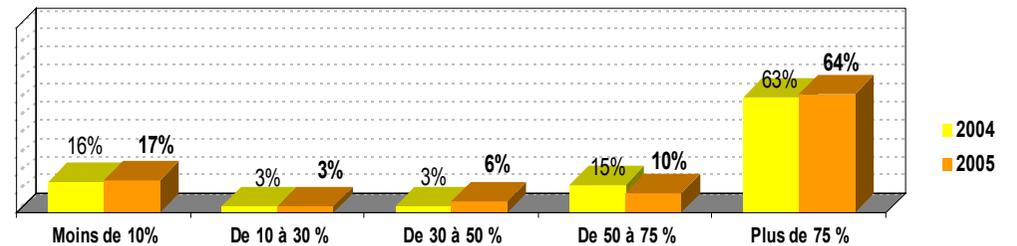
**Utilisation de la voiture par la clientèle des établissements de la phase 2 en 2004 et 2005**



Source : CCIB, DDP, 2005

Les modes de déplacements ne changent pas. La voiture demeure le mode de transport plébiscité tant par les clients que les salariés. Ce constat est logique dans la mesure où il n'existe aucune alternative à la voiture ; le tramway n'est pas encore en service, les accès sont rendus difficiles pour les deux-roues et certaines lignes de bus ont été déviées. La voiture est beaucoup utilisée par les clients des établissements de Mérignac Arlac alors qu'elle l'est beaucoup moins qu'ailleurs par les clients et les salariés des entreprises de Jardin Public.

**Utilisation de la voiture par les salariés des établissements de la phase 2 en 2004 et 2005**



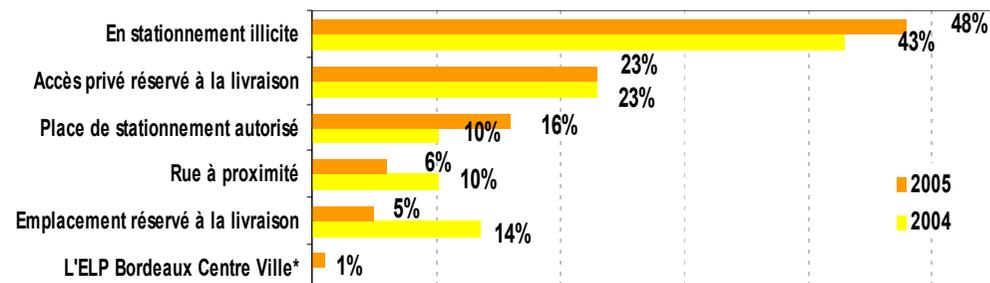
Source : CCIB, DDP, 2005

Les caractéristiques des livraisons n'évoluent guère par rapport à 2004. Pour près de 4 établissements sur 10, elles ont lieu au moins une fois par jour en camion/camionnette, sans heure fixe ou alors avant 13h et durent moins de 5 minutes. Le stationnement illicite s'accroît concernant près de la moitié des établissements plus particulièrement sur les secteurs Jardin Public, Mérignac centre et Chartrons/Bacalan.

Toutefois, selon les secteurs géographiques et leur tissu économique, les pratiques de livraison peuvent être plus soutenues et constituer un enjeu de premier ordre. Ainsi, en ce qui concerne les entreprises du secteur Achard/Brunet, les livraisons semblent être plus longues : 27 % des entreprises estiment qu'elles durent plus d'une heure et seulement 19 % déclarent qu'elles sont inférieures à 5 minutes. Ceci tient sans doute au fait que sur ce secteur existent un certain nombre d'entreprises industrielles qui requièrent la livraison de marchandises encombrantes nécessitant un laps de temps plus conséquent en terme de déchargement.

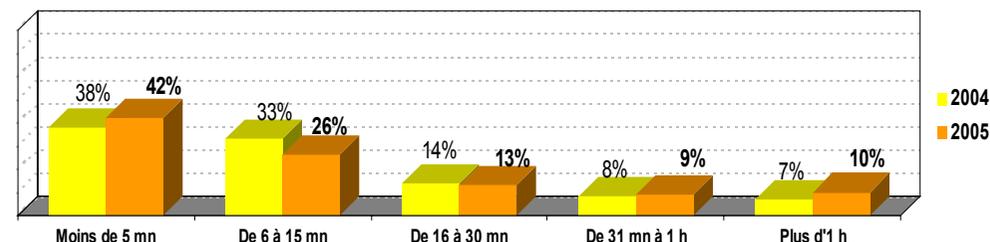
Aussi, la fréquence relativement importante (39 % des entreprises sont livrées deux fois par jour et plus) et la durée des livraisons sur Achard/Brunet montrent que ces dernières sont centrales dans le fonctionnement économique de ce secteur et qu'elles constituent une problématique à part entière pendant la période des travaux du tramway. La situation est proche sur d'autres secteurs comme Mérignac Arlac ou Lormont. De fait, sur ces secteurs l'impact des travaux sur les livraisons peut devenir encore plus préjudiciable si ces derniers ne font pas l'objet d'une bonne information et si des accès ne sont pas aménagés pour faciliter les livraisons.

Emplacement de livraison des établissements de la phase 2 en 2004 et 2005



Source : CCIB, DDP, 2005

Temps moyen de livraison des établissements de la phase 2 en 2004 et 2005



Source : CCIB, DDP, 2005

Temps moyen de livraison des établissements des secteurs phase 2 en 2005

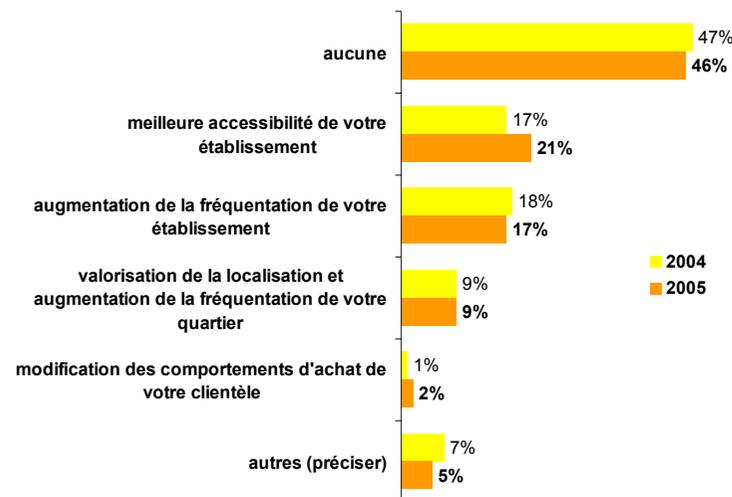
Secteurs Géographiques	Ets secteur	Ets enquêtés	Taux de réponse	Moins de 5 mn	De 6 à 15 mn	De 16 à 30 mn	De 31 mn à 1h	Plus d'1h
Achard/Brunet	116	28	100%	19%	35%	19%	0%	27%
Aubiers	95	7	71%	80%	0%	0%	0%	20%
Cenon	179	29	79%	36%	27%	9%	14%	14%
Chartrons/Bacalan	423	83	83%	40%	25%	21%	6%	8%
Fayolle	139	29	86%	50%	29%	0%	13%	8%
Jardin Public	253	46	89%	58%	28%	10%	3%	3%
Lormont	83	9	67%	20%	60%	20%	0%	0%
Mérignac Arlac	60	13	85%	20%	30%	10%	30%	10%
Mérignac Centre	137	26	92%	41%	18%	5%	27%	9%
Pessac	7	6	83%	60%	20%	20%	0%	0%
Saint-Jean/Belcier	33	3	100%	0%	33%	0%	33%	33%
<b>Total ets phase 2</b>	<b>1525</b>	<b>279</b>	<b>86%</b>	<b>42%</b>	<b>26%</b>	<b>13%</b>	<b>9%</b>	<b>10%</b>

Source : CCIB, DDP, 2005

Peu d'entreprises interrogées se projettent dans l'avenir. 72 % n'ont aucun projet pour les 12 prochains mois. Certaines sont pessimistes, notamment sur le secteur Mérignac Arlac où 31 % évoquent la fin de leur activité (cession, cessation ou transfert). Pour autant, 54 % des entreprises de la phase 2 ne craignent aucun effet négatif avec l'arrivée du tramway. 21 % pensent que le tramway permettra d'améliorer l'accessibilité et 17 % estiment qu'il contribuera à accroître la fréquentation de l'établissement.

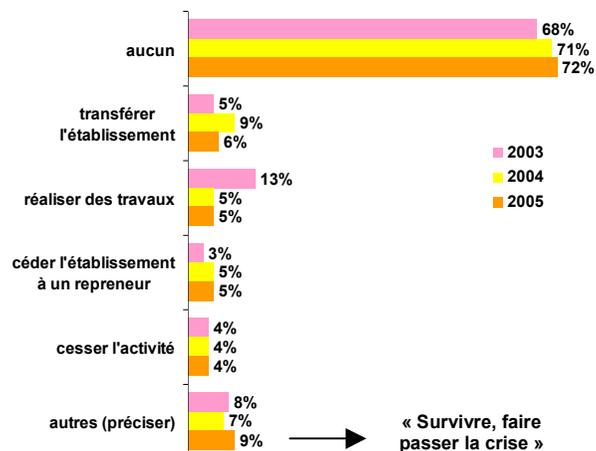
En outre, elles sont plutôt optimistes quant à une future utilisation du tramway par leurs clients et leurs salariés : environ 5 établissements sur 10 pensent que le tramway sera emprunté par l'un et l'autre.

**Incidences positives du tramway attendues par les établissements de la phase 2 en 2004 et 2005**



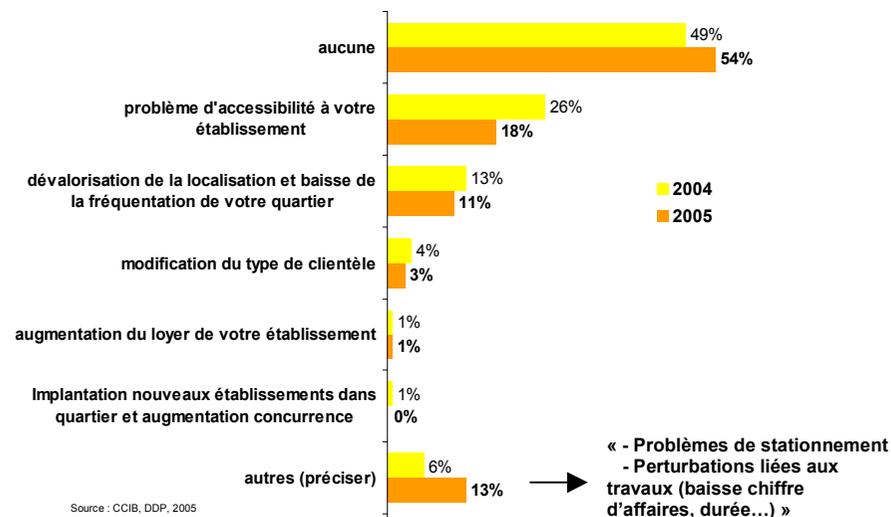
Source : CCIB, DDP, 2005

**Projets à 12 mois des établissements de la phase 2 en 2003, 2004 et 2005**



Source : CCIB, DDP, 2005

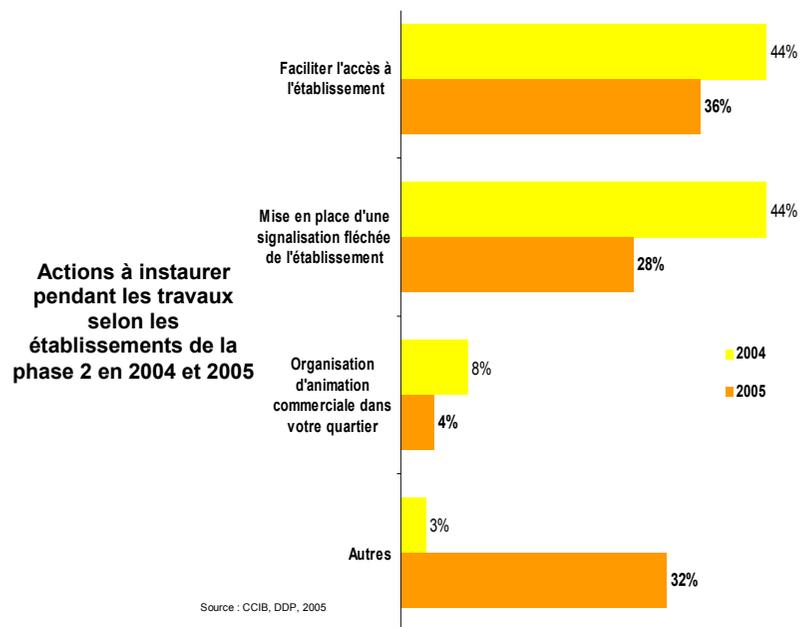
**Incidences négatives du tramway craintes par les établissements de la phase 2 en 2004 et 2005**



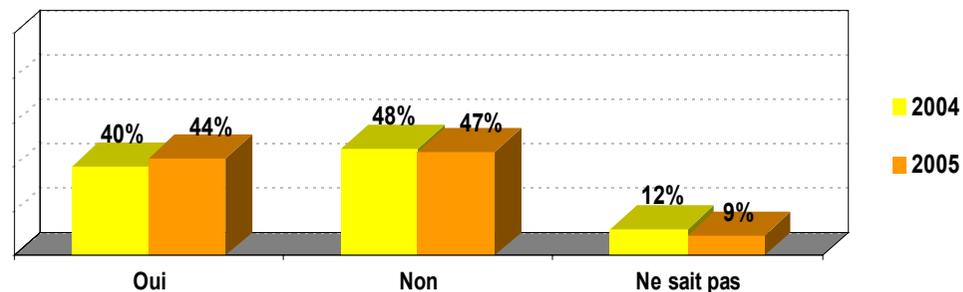
Source : CCIB, DDP, 2005

Pendant les travaux, 64 % des établissements souhaiteraient que leur accès soit facilité et balisé. Certes, une signalisation est déjà mise en place mais les établissements désireraient plus d'information et de communication sur les itinéraires, les accès mais aussi sur l'état d'avancement des travaux.

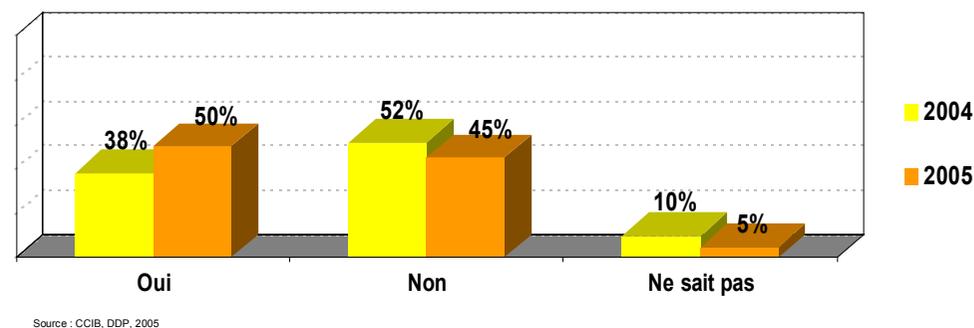
Ils aimeraient que le stationnement des clients ou des livreurs soit facilité, notamment grâce à davantage de places gratuites. Tout ceci implique le lancement ou la poursuite et le renforcement des démarches d'information et de concertation auprès des chefs d'établissement.



**Utilisation du tramway par la clientèle selon les établissements de la phase 2 en 2004 et 2005**



**Utilisation du tramway par les salariés selon les établissements de la phase 2 en 2004 et 2005**



**ANNEXE 2****OBSERVATOIRE DES EFFETS DU TRAMWAY  
- BUDGET PREVISIONNEL 2007-**

<b>ACTIONS</b>	<b>Prévisionnel (convention cadre)</b>	<b>Prévisionnel avec taux d'intervention CUB équivalent</b>
<b>Réalisation d'un bilan économique (LOTI)</b>		
- Réalisation des rapports d'études (temps passé chef de projet + chargé d'études)	20 000	22 000
- Réalisation de l'enquête "entreprise"	15 000	15 000
<b>Animation et accompagnement économique des travaux de la phase 2</b>		
- Information et actions collectives (40j/an)	12 500	0
- Animateur économique et appui individuel (100j/an)	20 000	4 500
<b>TOTAL BUDGET</b>	<b>67 500</b>	<b>41 500</b>
Financement CUB	25 000	15 370
Financement CCI Bx	42 500	24 811
Taux intervention CUB	37%	37%