



HAL
open science

Déplacements et commerces :: impacts du tramway sur le commerce dans les différentes agglomérations françaises

Francine Loiseau-van Baerle, Marie-Noëlle Mille

► To cite this version:

Francine Loiseau-van Baerle, Marie-Noëlle Mille. Déplacements et commerces :: impacts du tramway sur le commerce dans les différentes agglomérations françaises. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2005, 203 p. hal-02163343v2

HAL Id: hal-02163343

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02163343v2>

Submitted on 27 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Déplacements et commerces

*Impacts du tramway sur le commerce
dans différentes agglomérations françaises*

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**

REMERCIEMENTS

Ce travail de synthèse a dû s'appuyer, plus que de coutume dans ce genre d'exercice, sur des informations, données, introductions et conseils fournis par un grand nombre de personnes actives dans les communautés d'agglomération, les chambres de commerce, les agences d'urbanisme, les villes et auprès des opérateurs de transport, groupements professionnels et autres organismes ou associations.

Qu'il s'agisse d'experts, d'élus, de documentalistes, de techniciens ou de secrétaires – dont les noms n'ont pas toujours été communiqués et ne figurent donc pas dans la liste ci-dessous – l'auteur de cette synthèse leur adresse à tous ses plus chaleureux remerciements, tant il est vrai que, là aussi plus que de coutume, « sans eux – et sans elles – rien n'aurait été possible ».

Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Cub), Mission tramway : Luce Gallien, Franck Potier, Céline Vigouroux ; Chambre de commerce et d'industrie (CCI) : Christian Boyer, Kathy Béziat, Céline Miécaze, Nelly Renaud, Sarah Picart, Dominique Virecoulon ; Agence d'urbanisme : Valéry Diaz ; TBC-Connex : Philippe Kandel, Sylvie Froidefond, Maria Pereira.

Grenoble : Agence d'urbanisme (AURG) : Pierre Eisler, Martine Goujon, Hubert Gaillardot, Pierre Morel, Sylviane Zimero ; SMTC/Métro : Claude Barret, Philippe Billard, Jérôme Barbieri, Stéphanie Bianco, Michel Gilbert, Nadia Trucvallée ; CCI : Philippe Bertrand ; Semitag : Mme de la Grange ; Cabinet Boschetti, Faverges de la Tour, Isère Guy Boschetti ; Ecole d'architecture de Grenoble : Brigitte Champsavoir ; Tan, Nantes : François Le Jeune, pour la référence d'un précieux ouvrage sur le tramway de Grenoble.

Montpellier : Communauté d'agglomération (Montpellier Agglomération) : Eric Diserbeau, Anne Joubert, Georges Lescuyer ; CCI : Robert Siegel ; Tam : Laurent Carrère, Marie-Christine Dumur, Alexandra Jubin ; Cete Méditerranée : Claude Abignoli, Frédéric Bouet.

Nantes : Communauté urbaine (Nantes Métropole) : François de Ruggy, André Herbreteau, Jean-Claude Porez ; Agence d'urbanisme (Auran) : Laurent Moreno, Jean-Yves Pailloux, CCI : Bruno Beaupère, Chantal de Kerautem ; Tan : Jean-François Elas, François Le Jeune ; Ville de Nantes : Laurence Bézert, Maryse Chéreau, Noël Lépine, Laurent Vuilbert ; Y. Le Gal Consultants, Pressigny, Deux Sèvres : Yan Le Gal.

Rouen : Bérénice, pour la ville et le commerce (bureau d'études, Paris) : Jean-Pierre Delplace ; CCI de Rouen : Christine Brodier, Marie-Christine Rieux ; Communauté de l'agglomération rouennaise : Alain Bardin, Catherine Goniot, Stéphanie Knezovic, Florence Montestiez ; TCAR-Connex : Raymond Hue, Philippe Lemasson ; Ville de Rouen : Patrick Sempé.

Strasbourg : Adeus : Colette Koenig, Daniel Hauser ; CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois), service communication.

Les organismes et ministères : ACFCI (Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie) : Bernadette Roussy, Christophe Hausberg, Danièle Lejeune ; Certu : Nicolas Crossonneau ; Cete de Lyon : Emmanuel Perrin, Patricia Varnaison-Revolle ; Gart : Arnaud Lagrange ; ministère de l'Équipement/DTT : Christian Sautel ; UTP : Anne Meyer.

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer : DGUHC, DTT et DAEI dans le cadre du programme IUD thème 4		
Titre : Déplacements et commerce		
Sous-titre : Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises	Date d'achèvement : 2005	Langue : Français
Organisme auteur : Amarcande	Rédactrice : Francine Loiseau-Van Baerle Coordinatrice : Marie-Noëlle Mille (Certu)	Relecteur assurance qualité : Christian Lebondidier (Certu)
Résumé <p>L'étude a été réalisée par Amarcande pour le Certu dans le cadre du programme « Interface urbanisme déplacements », commandé par le ministère de l'Équipement, afin d'alimenter le thème 4 de ce programme « Impacts des mesures des plans de déplacements urbains sur les activités économiques ».</p> <p>L'objectif de l'étude est de fournir aux élus, aux autorités organisatrices des transports publics, aux responsables des services techniques, aux opérateurs de transport public et aux chambres de commerce et d'industrie (CCI), la synthèse des observations ressortant des études existantes et des informations recueillies auprès des experts et de certains élus de plusieurs agglomérations, de leur présenter les points clefs de l'interaction tramway – commerce qui semblent ressortir de l'analyse des cas étudiés et enfin un recueil de données sous forme de monographies des six agglomérations étudiées plus spécialement auxquelles les lecteurs peuvent se reporter pour mieux situer les effets décrits dans leur contexte local.</p> <p>Il s'agit d'une étude en deux parties :</p> <ul style="list-style-type: none">– une synthèse des études menées par quelques agglomérations portant sur les impacts du tramway sur le commerce : effets observés et points clefs de l'interaction tramway-commerce ;– les monographies des agglomérations étudiées.		
Remarques complémentaires : <p>Les travaux sur lesquels s'appuie cette analyse sont très hétérogènes ; ils sont fréquemment fondés sur des indicateurs non comparables et ont été menés à des périodes différentes et par des instances diverses : maîtres d'ouvrage, chambres de commerce, agences d'urbanisme, bureaux d'études indépendants, entreprises de transport.</p>		
Mots clés : commerces, tramway, opinions, impacts	Diffusion : services techniques déconcentrés, ST des collectivités locales, agences d'urbanisme, CCI, AOT...	
Nombre de pages : 203 pages	Confidentialité : non	Bibliographie : oui

SOMMAIRE

IMPACTS DU TRAMWAY SUR LE COMMERCE	7
MONOGRAPHIES	49
MONOGRAPHIE DE BORDEAUX	51
MONOGRAPHIE DE GRENOBLE	81
MONOGRAPHIE DE MONTPELLIER	111
MONOGRAPHIE DE NANTES	131
MONOGRAPHIE DE ROUEN	153
MONOGRAPHIE DE STRASBOURG	177
BIBLIOGRAPHIE	195
TABLE DES MATIERES	199

IMPACTS DU TRAMWAY SUR LE COMMERCE

Le Certu a souhaité faire réaliser une synthèse des différents travaux menés par les instances locales pour évaluer les impacts de l'arrivée d'un transport en commun en site propre (TCSP) de surface sur le commerce. Cette étude-synthèse s'inscrit dans le thème 4 « Impact des mesures PDU sur la vie économique et les commerces » du programme Interface urbanisme déplacements.

Six agglomérations ayant introduit ou réintroduit un TCSP de surface, en l'occurrence le tramway, ont été choisies pour servir de base à ce travail : Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Nantes, Rouen et Strasbourg. Elles font l'objet des monographies figurant dans la 2^e partie de cet ouvrage.

En 1^{ère} partie on trouvera, suite à cette introduction, la synthèse des effets observés dans les agglomérations étudiées (chapitre 2) suivie, en guise de conclusion, d'un volet (chapitre 3) sur les points clés de l'interaction tramway-commerce qui traite des facteurs pouvant faire varier les effets sur le commerce et plus largement sur l'ensemble des activités économiques et la vie des quartiers.

1. Introduction

1.1 Rappel du contexte et des objectifs de l'étude

1.1.1 Contexte

Le Certu est engagé dans un programme intitulé « Interface urbanisme déplacements » (IUD), issu d'une commande conjointe de plusieurs directions de l'administration centrale du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et d'autres ministères. Le thème 4 de ce programme concerne « L'impact des mesures PDU sur la vie économique et les commerces » ; la synthèse qui fait l'objet de la présente étude s'intègre dans les travaux effectués par le Certu pour éclairer ce thème ; elle concerne uniquement l'impact du tramway et se fonde sur les observations effectuées à ce sujet dans les agglomérations de Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Nantes, Rouen et Strasbourg.

1.1.2 Objectifs de l'étude

L'objectif de la démarche est d'essayer de voir en quoi, sur quoi et pour qui des politiques dites favorables aux transports publics – en l'occurrence au moyen de la mise en œuvre d'un TCSP – ont entraîné des transformations ou non de l'appareil commercial, des modifications des fréquentations des lieux commerciaux et des comportements.

Il s'agit ainsi de comprendre et de présenter, sous forme synthétique, les effets de l'introduction d'un tramway sur le commerce, observés dans les six agglomérations sur lesquelles porte l'étude. Il faut se garder de généraliser, chaque cas étant spécifique, et, même dans une agglomération donnée, il est souvent difficile de distinguer et d'interpréter ce qui, dans les effets constatés, relève du tramway et ce qui est imputable à d'autres facteurs. Enfin, dans les villes qui disposent aujourd'hui de plusieurs lignes de tramway introduites sur une vingtaine d'années, il y a aussi différence de manie-ment de l'outil tramway et variation des effets selon les lignes, créées à des époques et avec des savoir-faire différents.

L'objectif de l'étude est de fournir aux élus, aux autorités organisatrices des transports publics, aux responsables des services techniques, aux opérateurs de transport public et aux chambres de commerce et d'industrie (CCI), la synthèse des observations ressortant des études existantes et des informations recueillies auprès des experts et de certains élus des agglomérations concernées, de leur présenter les points clefs de l'interaction tramway – commerce qui semblent ressortir de l'analyse des cas étudiés et, enfin, un recueil de données sous forme de monographies des six agglomérations auxquelles les lecteurs peuvent se reporter pour mieux situer les effets décrits dans leur contexte local.

La réponse aux questions posées est complexe pour deux raisons :

- seulement trois agglomérations (Bordeaux, Rouen et Strasbourg) sur les six traitées ont effectué de véritables études des impacts du tramway sur le commerce (ou sur les activités économiques dont le commerce comme à Bordeaux), alors que les trois autres ont effectué des études ou des enquêtes très différentes ;
- les travaux sur lesquels s'appuie cette analyse sont très hétérogènes ; ils sont fréquemment fondés sur des indicateurs différents et ont été menés à des périodes différentes et par des instances diverses : maîtres d'ouvrage, chambres de commerce, agences d'urbanisme, bureaux d'études indépendants, entreprises de transport. De plus, ces instances n'ont pas toujours créé d'outil spécifique comme un observatoire du tramway qui en outre, s'il existe, n'a que rarement été mis en œuvre plusieurs années avant le début des travaux du tramway – sauf à Bordeaux – afin de pouvoir suivre les évolutions par rapport à une situation « avant tramway ».

Cependant, cet inconvénient – sur le plan statistique ou scientifique – peut aussi être un avantage pour mieux appréhender, dans une même agglomération et en comparant des villes ou des situations analogues, la diversité des enjeux et des objectifs des différents acteurs et la façon dont ceux-ci évoluent dans le temps et dans l'espace entre une première ligne et la/les suivante(s) par exemple.

1.1.3 Étude en deux parties

Cette synthèse se compose de deux parties :

- impacts du tramway sur le commerce : effets observés et points clefs de l'interaction tramway – commerce ;
- monographies des agglomérations étudiées.

1.1.3.1 Première partie : les effets observés et points clefs de l'interaction tramway – commerce

Les effets observés et les points clefs de l'interaction tramway – commerce tels qu'ils sont traités, exemples à l'appui, sont ceux qui ressortent de la synthèse des informations recueillies dans les agglomérations choisies. Il s'agit soit des effets observés et des facteurs pouvant faire varier ces impacts relevés dans les études et les documents consultés, soit de ceux mentionnés par des acteurs, experts et élus interrogés.

- **La synthèse des effets** constatés devrait permettre de répondre le plus objectivement possible aux questions que posent les différents acteurs économiques – et surtout les commerçants – dans les agglomérations qui préparent ou mettent en œuvre un projet de tramway ou plus largement un projet de TCSP. Ces questions portent sur l'évolution quantitative et qualitative de l'offre commerciale dans les secteurs de l'agglomération traversés par un tramway, sur les mutations (types d'activités, vacances, cessations/créations d'activités, chiffre d'affaires) auxquelles on peut s'attendre suite à l'arrivée d'un TCSP de surface tel que le tramway et sur l'évolution de la clientèle et des comportements.
- **Les points clefs de l'interaction tramway – commerce** mettent en lumière les différents facteurs qui peuvent faire varier les effets d'une agglomération à une autre ou entre une ligne de tramway et la suivante dans la même ville. Il s'agit de l'insertion amont d'un projet de tramway, de la concertation et des partenariats et de la manière dont ils ont été pratiqués dans les agglomérations étudiées, de l'insertion de la plate-forme du tramway dans l'espace disponible entre façades et des mesures d'accompagnement et d'aménagement mises en œuvre pour accroître, infléchir ou compenser les effets du tramway.

1.1.3.2 Deuxième partie : les monographies

Pour chacune des six agglomérations étudiées, un recueil de données a été établi sous forme de monographies qui constituent la deuxième partie de cette synthèse.

Une grille d'analyse a été élaborée en prenant appui sur les paramètres et les indicateurs de l'étude menée à Strasbourg¹ par l'Agence de développement et d'urbanisme (Adeus) sur les impacts du tramway sur le commerce et sur ceux de l'ouvrage concernant la mise en place d'un observatoire du tramway² élaboré par la CCI de Bordeaux.

Chaque monographie traite respectivement du contexte institutionnel et de la politique transports de chaque agglomération, de l'offre globale transport public, du tramway, des rapports tramway – commerce et des effets de l'un sur l'autre, donne des exemples de positionnement des plates-formes et des dires d'élus et d'experts.

Pour pallier l'insuffisance ou le manque fréquent d'informations quantitatives et qualitatives précises et leur qualité hétérogène, les grilles sont complétées là où cela s'est avéré nécessaire par des entretiens d'acteurs impliqués dans les premières démarches d'évaluation ou dans les démarches actuelles de concertation ou de partenariat pour les extensions de lignes existantes ou de nouvelles lignes.

¹ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

² *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, Lyon, 2004.

L'ensemble des données contenues dans les monographies permet de se reporter aux sources utilisées pour cette synthèse et de connaître la manière dont les responsables techniques et élus de ces agglomérations s'y sont pris pour mettre en œuvre le projet tramway, depuis la concertation jusqu'au choix des tracés, en passant par le type de prise en compte des activités économiques et/ou du commerce, les effets observés sur l'appareil commercial et la manière dont les plates-formes ont été insérées dans l'espace urbain avec, si possible, un bilan de l'évolution des commerces alentour.

1.2 Contexte législatif

Le cadre institutionnel de référence étant connu, on se contentera ici de le rappeler.

1.2.1 Loi d'orientation des transports intérieurs (Loti)

La Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, dite Loti, oblige les maîtres d'ouvrage à procéder à une évaluation des grands projets de transports urbains qui font l'objet de financements publics (décret n° 84-617 du 17 juillet 1984). Inspirée par les mêmes principes que les lois de décentralisation, elle confie aux collectivités territoriales la mission d'organiser les transports publics.

Le décret d'application ci-dessus 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.

1.2.2 Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure)

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, dans son article 14, modifie l'article 28 de la Loti : les plans de déplacements urbains (PDU) deviennent obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants ; les projets de TCSP sont ainsi intégrés aux PDU.

1.2.3 Loi solidarité et renouvellement urbains (SRU)

La loi SRU du 13 décembre 2000 traite en grande partie de l'articulation de la planification urbaine et des politiques de déplacement. Désormais, les documents d'urbanisme doivent viser une maîtrise de la circulation automobile et les schémas de cohérence territoriale peuvent favoriser l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. De plus, les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec les PDU. Ces derniers doivent être conformes aux nouvelles dispositions de la loi SRU.

1.3 Contexte financier

Le contexte législatif a changé en 1999, avec la loi d'orientation pour l'aménagement et développement durable du territoire et 2000 avec la loi SRU qui prévoient, notamment, la recherche d'une plus grande cohérence entre déplacements et développement économique, social et environnemental, ce qui aurait dû conduire, notamment, à des observations plus fines et complètes des effets des TCSP en général.

Cependant, d'autres changements, intervenus depuis, tels que la forte réduction des subventions de l'Etat au développement des TCSP, jouent en sens contraire. Aujourd'hui, les instances locales doivent non seulement repenser le développement des réseaux de transports collectifs sur une période plus longue, mais aussi compenser la diminution des budgets nationaux par des financements régionaux, départementaux et locaux plus forts. Elles sont ainsi amenées parfois à renoncer aux études et enquêtes *a priori* et aux programmes d'accompagnement, et ont tendance à consacrer les fonds restant disponibles à la réalisation du TCSP au sens strict (voir cas de Montpellier).

Selon le *Bilan Loti*³ de l'Adeus concernant le tramway de Strasbourg, les modifications du contexte économique et financier en France « *amènent aussi à penser différemment le lien entre urbanisme et transport, et notamment à rationaliser davantage encore l'investissement public. C'est dans ce cadre que la loi SRU donne quelques pistes, notamment en suggérant de développer l'urbanisation autour des arrêts de transports en commun existants de manière à maximiser davantage l'usage des transports public. C'est ce parti pris qui a été notamment retenu dans le cadre du Schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg* ».

En conclusion de cette introduction, on peut reprendre un propos du président du Groupement des autorités responsables de transport (Gart)⁴ : « *Nous n'affirmons pas suffisamment que l'arrivée d'un TCSP améliore l'image d'une ville et, partant, son dynamisme économique. Nous présentons trop souvent le développement des sites propres bus et tramway comme une contrainte et trop rarement comme un atout pour le tissu commercial et économique en général* ».

³ *Tramway de Strasbourg : Bilan Loti des lignes B et C*, Adeus/communauté urbaine de Strasbourg, octobre 2004.

⁴ « *Tramways et couloirs de bus : quels impacts sur la vie des commerces* », in *Compte rendu du colloque Gart du 5 novembre 2002*, Michel Destot, Gart, Paris, 2002.

2. Les effets observés du tramway sur le commerce

Il s'agit d'indiquer dans ce chapitre, thème par thème, les effets sur le commerce constatés dans les six agglomérations étudiées. L'ensemble des résultats ou indications devrait permettre de mieux comprendre les questions qu'élus, techniciens et acteurs économiques se posent sur l'évolution du commerce suite à la mise en œuvre d'un tramway.

En gardant constamment présent à l'esprit qu'il est difficile d'attribuer au seul tramway tel ou tel effet par rapport aux autres facteurs d'évolution générale ou locale, comme l'indiquent d'ailleurs tous les auteurs et instances qui ont mené études et enquêtes dont sont extraites les informations contenues dans cette synthèse.

Comme le mentionne l'ouvrage *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*⁵, « dans l'absolu, mesurer l'influence ou évaluer l'impact d'une infrastructure, c'est pouvoir répondre à la question : *Que se passerait-il en son absence ?* » ou plus précisément dans notre cas « *Comment aurait évolué le commerce en l'absence de tramway ?* ». Une réponse directe étant pratiquement impossible, ce sont les effets tels qu'ils ont été étudiés ou décrits dans les six cas traités qui font l'objet de ce chapitre. Il s'agit soit des effets constatés par des travaux et documents divers, soit de ceux mentionnés par des experts et élus interrogés ou encore de ceux retrouvés dans différents ouvrages consultés. Etant donné que les méthodes et les outils d'observation diffèrent d'une agglomération à l'autre, on les rappelle ci-dessous avec mention des critères et indicateurs utilisés, qui ne sont pas souvent les mêmes, avant de passer aux effets constatés.

2.1 Méthodes et outils : différences entre agglomérations étudiées

Pour observer les effets que peut avoir un tramway sur la ville en général et le commerce en particulier, certaines agglomérations ont mis en place des outils d'observation tels que les observatoires du tramway ; d'une agglomération à l'autre, ces outils et les méthodes d'observation diffèrent sur de nombreux points. Quand ils n'existent pas ou que l'on a utilisé d'autres types de suivi, les différences sont encore plus grandes, qu'il y ait eu des études réalisées *a posteriori* ou non.

2.1.1 Première génération de tramway et d'outils d'observation

Pour les tramways dits « de 1^{ère} génération », à rattacher plus ou moins à la Loti⁶ (Nantes 1985 et 1992, Grenoble 1987 et Strasbourg 1995), un outil d'observation a souvent été mis en place en conformité avec le cadre législatif. Malgré ce cadre, le type d'observations effectuées ou les études menées ont été très différentes ; elles ont en outre varié dans le temps, dans ces mêmes agglomérations, avec la mise en œuvre des lignes suivantes qui se plaçaient dans d'autres cadres législatifs et urbains.

⁵ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

⁶ Loi n° 82-1153 du 30/12/82 d'orientation des transports intérieurs, dite Loti.

2.1.1.1 Nantes : le premier observatoire du renouveau du tramway en France

Dans l'agglomération nantaise, le district, devenu depuis communauté urbaine, a créé entre 1984 et 1986 un premier observatoire, dont les activités d'observation et d'analyse ont été poursuivies par l'Agence d'urbanisme pour les lignes et extensions aménagées depuis.

Le District a expérimenté aussi la méthodologie mise au point sur l'initiative de la Direction des transports terrestres par un groupe d'experts – animé par le bureau d'études Systra (ex-Sofretu) où le District était représenté – pour effectuer des études de suivi relatives aux effets socio-économiques des infrastructures de TCSP. Il a établi pour cela un bilan complet intitulé *Évaluation du tramway de l'agglomération nantaise*⁷ par lequel il s'agissait principalement d'évaluer le tramway lui-même et ses effets sur le milieu urbain. Seul le dossier 3 de cette étude (Approche des effets socio-économiques du réseau tramway) traite de commerce, sous l'angle de la construction de locaux commerciaux, de l'offre commerciale et de l'évolution du nombre de commerces.

NB : il s'agit d'une évaluation a posteriori (deux premières lignes) dans un périmètre de 400 m (2 x 200 m) autour du tramway ; effets traités : évolution du nombre de commerces et de l'offre commerciale, construction de locaux commerciaux ; en outre, la CCI a relevé quelques impacts des travaux de la troisième ligne.

2.1.1.2 Grenoble : des observations a priori et a posteriori

A la demande du Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise, l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG) a établi pour les deux premières lignes (lignes A : 1987, B : 1990) un recueil de données « avant » qui a permis d'établir deux études⁸ sur quelques mutations observées, y compris, très globalement, pour les entreprises hors corridor.

NB : Dans cette comparaison des effets observés a priori et a posteriori, l'Agence traite du foncier, du logement et des activités (création de nouvelles activités, logements transformés en locaux d'activité, mutations-cessions et chiffre d'affaires – pour un seul pôle). Pour ces lignes (et les suivantes), le périmètre d'observation est le même : 400 m (soit 2 x 200 m) autour de l'infrastructure. Une 3^e et peut-être d'autres lignes encore sont prévues, manifestement à ranger dans la 2^e génération de tramways (voir plus loin).

⁷ *Évaluation du tramway de l'agglomération nantaise*, District, DTT, DDE 44, TAN, Auran, Nantes, 1995, consultable à la DTT et à la Communauté urbaine, Nantes Métropole ; voir aussi : *Évaluation socio-économique du tramway, synthèse des études*, Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise (Auran), district de l'agglomération nantaise, 1998, consultable à la communauté urbaine et à l'Auran.

⁸ *Étude sur les impacts du tramway*, Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG), Grenoble, décembre 1990 et *Observatoire des effets du tramway*, AURG, Grenoble, mai 1992.

2.1.1.3 Strasbourg : des observations a priori

A Strasbourg, (ligne A : 1994), un observatoire des effets du tramway a été mis en place dès avant la première ligne, dont le principal rôle était de recueillir les chiffres d'affaires des commerces⁹ afin de répondre à la demande de la Commission d'indemnisation. Mais ce n'est que bien plus tard, qu'une étude¹⁰ complète a été conduite sur les effets du tramway des deux premières lignes sur le commerce (voir ci-après, deuxième génération de tramways).

NB : Observation a priori et a posteriori des effets des deux premières lignes ; définition d'un corridor de 400 m (2 x 200 m) autour de l'infrastructure, même si l'observation des effets du tramway concerne surtout les commerces de l'hypercentre.

2.1.2 Deuxième génération de tramways et d'outils d'observation

Les tramways de deuxième génération sont à rattacher plutôt aux politiques et cadres législatifs des plans de déplacements urbains (PDU). Il s'agit par ordre chronologique de : Rouen (1^{ère} ligne de tramway appelée « métro » en 1994, ligne unique), Strasbourg (2^e ligne en 2000), Montpellier (première ligne de tramway en 2000, deux nouvelles lignes prévues pour 2006 et 2010), Bordeaux (trois lignes construites en même temps et progressivement mises en service en 2003-2004) et Grenoble pour l'outil mis en place pour la 3^e ligne, dont l'ouverture est prévue en 2006 et qui fera sans doute partie des tramways de 3^e génération... Là où des observations ont été effectuées par l'autorité organisatrice via l'agence d'urbanisme, un observatoire ou un diagnostic de la situation « avant tramway » ou encore des zones témoins ont été mis en place, ce qui rend les comparaisons entre ces quelques agglomérations moins complexes.

2.1.2.1 Rouen : des observations par pôles pour un « métro » et un bus en site propre

La communauté d'agglomération rouennaise introduit le tramway en 1994, tout en l'appelant « métro » – et cette appellation est conservée ci-après – et confie une étude¹¹ spécifique à un bureau d'études spécialisé sur le commerce. Par ailleurs, et pour information seulement, un observatoire, issu de la Chambre de commerce et d'industrie, conduit, sur convention avec la communauté d'agglomération, des enquêtes mensuelles régulières sur le parcours d'une des lignes de « Teor » (transport est-ouest de Rouen) en s'intéressant notamment au chiffre d'affaires des commerces situés le long de la ligne de ce transport intermédiaire (entre le tramway et le bus traditionnel), en site propre sur une partie de son parcours.

NB : Pas de périmètre défini mais observation de vingt-quatre pôles (quatorze concernés par le « métro » et dix secteurs témoins permettant des comparaisons) pour les effets suivants constatés par pôle : nombres, changements d'activité, type d'évolution ; locaux vides ; chiffre d'affaires (fourchettes par pôle) ; bilan des commerces dans trois exemples établis pour cette synthèse.

⁹ N'a concerné que les commerçants volontaires ; limitant par là, la validité des résultats.

¹⁰ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

¹¹ *Impact du métro sur le commerce*, Bérénice, Pour la ville et le commerce, pour le compte de la communauté d'agglomération rouennaise, novembre 2000.

2.1.2.2 Strasbourg : une étude complète des effets du tramway sur le commerce dans l'hypercentre

Cette étude¹² réalisée en 2004, à la demande du Certu, sur les effets du tramway sur le commerce par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (Adeus), devait inaugurer une série d'études, sur le même sujet, développées dans les autres agglomérations à tramway pour alimenter le thème 4 du programme IUD. Finalement, elle est restée unique en son genre, d'où la demande du Certu à Amarcande pour rassembler en une synthèse les travaux disponibles dans différentes agglomérations ayant mis en service une ou plusieurs lignes de tramway. C'est aussi la raison pour laquelle l'étude strasbourgeoise a servi de modèle à la présente synthèse.

NB : Observation a priori et a posteriori des effets : évolution du nombre et du type de commerces et de leur localisation, vacances, évolution des types de commerce, implantation d'enseignes nationales et internationales plus spécifiquement pour les commerces de l'hypercentre, avec des observations détaillées pour quatre rues de cet hypercentre. Définition d'un corridor de 400 m (2 x 200 m) autour de l'infrastructure, non-utilisé pour l'observation des effets qui ont eu trait à l'hypercentre.

2.1.2.3 Montpellier : une étude a priori et a posteriori, des comptages et enquêtes de fréquentation régulières par la CCI

A Montpellier (tramway en 2000), la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) a effectué différentes études sur les effets de la première ligne de tramway, dont une étude « avant »¹³, dont sont extraites des informations pour la monographie de Montpellier. De plus, la CCI a conduit des enquêtes régulières sur les populations fréquentant les différents pôles commerciaux de l'agglomération de Montpellier et leurs comportements d'achat, et des comptages piétons. Pour Montpellier, il s'agit des seules sources d'information connues ; malheureusement l'étude diagnostic « avant » prévue par l'agglomération en vue d'assurer le suivi, notamment économique, de la deuxième ligne, a dû être abandonnée faute de crédits.

NB : Enquêtes CCIM (auprès des passants) par pôles/rues soit pour le seul centre-ville (2002) soit pour le centre-ville, les pôles commerciaux périphériques et les centres-bourgs (1995, 1999) sur : Qui fréquente ? Comment ? Pourquoi ?, et comparaisons par rue, évolution entre les enquêtes.

¹² *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

¹³ *L'impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains*, mémoire de maîtrise d'aménagement du territoire, Frédérique Prédali, sous la direction de Robert Siegel, directeur des études et de l'aménagement de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier, faculté Paul Valéry – Montpellier III, 1995-1996.

2.1.2.4 Bordeaux : le rôle phare de l'observatoire commun Cub-CCI

Pour les trois lignes de tramway construites en même temps et progressivement mises en service en 2003-2004, Bordeaux a joué et continue de jouer un rôle important dans le domaine des observations quantitatives et les enquêtes qualitatives régulières dont se sont inspirées de nombreuses agglomérations ayant actuellement des projets de TCSP de la 3^e génération qui ne font pas l'objet de cette synthèse.

L'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique (dont le commerce) a été mis en place¹⁴ en partenariat étroit entre la communauté urbaine de Bordeaux (Cub) et la Chambre de commerce (CCI), maître d'œuvre, bien avant le début des travaux, ce qui lui permet de comparer la situation « avant tramway » avec l'évolution depuis sa mise en service ; son rapport 2004¹⁵, premier rapport « après », a été utilisé pour cette synthèse. On n'y trouve pas cependant de comparaison entre les entreprises situées dans le corridor et celles du reste de l'agglomération, sauf sur un ou deux points ; dans le corridor une comparaison est possible entre entreprises touchées par la phase 1 (terminée) des travaux du tramway et celles de la phase 2 (où les travaux ont commencé en 2004-2005).

NB : Effets observés a priori et a posteriori dans un corridor de 300 m autour du tramway (2 x 150 m) ; ils concernent le nombre de commerces, les vacances, les créations/cessations, la répartition des activités dans le corridor, l'immobilier d'entreprise ; l'Observatoire sonde aussi l'opinion des chefs d'entreprise (toutes activités économiques) par enquêtes régulières : évolution des activités, sentiment sur l'évolution relative du chiffre d'affaires, fréquentation et comportements des clients, livraisons.

2.1.2.5 Grenoble : un diagnostic a priori et un suivi systématique des entreprises situées dans le corridor de la 3^e ligne de tram

Pour la 3^e ligne de tramway – prévue pour 2006 – une étude diagnostic importante¹⁶ a été réalisée en amont par l'Agence d'urbanisme (AURG), à la demande du SMTC, avec constitution d'une banque de données et proposition d'une méthode d'observation, afin d'évaluer ce qui sera modifié dans le domaine des activités économiques riveraines dans les années à venir. Elle concerne beaucoup plus spécifiquement l'impact socio-économique du tramway sur l'activité de l'ensemble des entreprises (dont le commerce, comme c'est le cas à Bordeaux) que les études des deux premières lignes (voir tramway 1^{ère} génération).

NB : Les activités économiques, dont le commerce, feront l'objet d'un suivi systématique sur la base d'un diagnostic (terminé en juin 2004) concernant les établissements situés dans une zone de 400 m (2 x 200 m) autour de la future 3^e ligne de tramway ; il sera complété régulièrement par une enquête auprès des chefs d'entreprise sur le comportement des consommateurs.

¹⁴ *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, Lyon, 2004.

¹⁵ *Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique, rapport 2004*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole, décembre 2004.

¹⁶ *Enquête et expertise sur les activités économiques riveraines de la 3^e ligne de tram*, Cabinet Boschetti, pour l'AURG, à la demande du SMTC, Grenoble, juin 2004.

2.1.3 Observatoires mis en place dans sept villes à TCSP

Pour information, il est donné la liste des « observatoires mis en place dans sept villes à TCSP françaises » telle qu'elle a été publiée par l'ouvrage CCI de Bordeaux/Certu sur la mise en place d'observatoires¹⁷.

VILLES-AGGLOMÉRATIONS	TYPE DE TCSP	ETAT D'AVANCEMENT EN JUIN 2004	MESURE DE L'IMPACT D'UN TCSP SUR L'ECONOMIE
Bordeaux	<i>Tramway</i>	<i>En fonctionnement + extension</i>	Observatoire des effets économiques du tramway Observatoire des vitrines commerciales
Nancy	<i>Tramway</i>	<i>En fonctionnement</i>	Observatoire des chiffres d'affaires des entreprises sur le tracé du tramway
Strasbourg	<i>Tramway</i>	<i>En fonctionnement + extension</i>	Observatoire des effets du tramway <i>a posteriori</i> de la mise en services des lignes Observatoire de l'économie
Mulhouse	<i>Tram-train</i>	<i>Projet/travaux</i>	1 ^{ère} année d'existence de l'Observatoire des effets économiques
Clermont-Ferrand	<i>Tramway sur pneus</i>	<i>Projet/travaux</i>	Projet d'observatoire en 2004
Marseille	<i>Tramway</i>	<i>Projet/travaux</i>	Projet d'observatoire (activité économique, urbanisme, comparaison villes tramway)
Nice	<i>Tramway</i>	<i>Projet/travaux</i>	Projet de mise en place d'un observatoire avec réalisation d'enquêtes entreprises
Toulon	<i>Tramway</i>	<i>Projet/travaux</i>	Projet d'observatoire des effets du tramway sur l'économie

¹⁷ *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, Lyon, 2004.

2.2 Effets constatés

Par souci de clarté, les impacts observés dans les six agglomérations étudiées ont été regroupés et sont traités ci-dessous thème par thème, exemples à l'appui. Sachant que les constats dépendent toujours d'un contexte spécifique, urbain, commercial, culturel... et sont inscrits dans une évolution locale et nationale et dans des périodes très différentes ; les contextes sont relevés là où cela est utile. On peut les retrouver plus en détail dans les monographies consacrées aux agglomérations étudiées en partie 2 de cette synthèse.

On trouve au chapitre suivant les points clefs qui peuvent faire varier les effets observés et, lorsque ce relevé d'effets conduit à la formulation de constantes ou de tendances, on les trouvera au chapitre « Hypothèses et dires en conclusion ».

Les thèmes portent successivement sur :

- le nombre de commerces ;
- les créations-cessations ;
- les mutations d'activités,
- la question des grandes enseignes ;
- les vacances et les pertes de cellules commerciales ;
- la valorisation de la localisation et des loyers ;
- l'évolution du chiffre d'affaires ;
- la clientèle : évolution de la fréquentation et des comportements d'achats.

Afin de mieux replacer les effets observés dans les agglomérations étudiées dans leur contexte local et chronologique, on rappelle ci-dessous les dates de mise en service de ces tramways (ordre chronologique des premières lignes) :

- Nantes : ligne 1 : 1985 et extensions jusqu'en 1989 ; ligne 2 : 1992-1994 ; ligne 3 : 2000 ;
- Grenoble : ligne A : 1987 ; ligne B : 1990 ;
- Strasbourg : ligne A : 1994 ; ligne B : 2000 ;
- Rouen : une ligne unique de tramway, appelée « métro », en 1994 ;
- Montpellier : première ligne en 2000 ;
- Bordeaux : trois lignes construites ensemble et progressivement mises en service en 2003-2004.

2.2.1 Effets sur le nombre de commerces

Dans une agglomération qui implante un tramway, ou plus largement un TCSP, la première crainte des commerçants – au-delà de la période des travaux – est la possibilité ou non de pouvoir se maintenir ; sans pour autant tenir compte de la force ou de la faiblesse des commerces eux-mêmes, de la taille des boutiques, du tissu urbain ou du quartier dans lequel ils se trouvent ou de la situation économique générale.

A Nantes, par exemple, qui a en quelque sorte « essuyé les plâtres » du retour du tramway en France (ouverture de la ligne 1 en 1985) on constate, dans l'agglomération, une diminution de 6 %¹⁸ du nombre de commerces entre 1989, date de la fin des travaux de la ligne 1 et du début des travaux de la ligne 2, et 1992, date de l'ouverture de la 2^e ligne. Outre que l'on n'y dispose pas d'observations précises sur les mutations du commerce avant les premiers travaux, on s'aperçoit que cette réduction ne concerne que les « petits » commerces (de moins de 400 m²), alors que dans le même temps on enregistre une augmentation des surfaces totale de vente dans l'agglomération de 25 %, due aux « grands » commerces.

Même si les (petits) commerces sont très présents dans la bande de tramway des deux premières lignes, l'Auran note¹⁹ que des mutations commerciales sont certes en cours en 1995 et en partie liées aux travaux du tramway, mais qu'elles sont également attribuables à la conjoncture économique nationale et aux changements de comportement des consommateurs.

A Strasbourg et dans ses couronnes périphériques, au contraire, entre 1995 et 2002²⁰, le stock d'établissements de commerce de détail (tous types de distribution confondus) a augmenté au total de 975 à 989 (source Codata). Dans l'hypercentre de Strasbourg où se croisent l'ensemble des lignes de tramway du réseau (ouverture de la première en 1994), le nombre de commerces dans les différentes artères est en légère augmentation ; en 2002 on compte trente-huit établissements de plus qu'en 1995, sur un total de 1 719 établissements.

On constate surtout que les mutations affectent autant les rues avec tramway que celles qui n'en ont pas ; soulignons même que les axes sur lesquels interviennent les plus fortes variations en nombre de commerces sont précisément « sans tramway » ; ce qui relativise « l'impact » du tramway en matière de nombre de commerces.

Dans la communauté urbaine de Bordeaux, dans une conjoncture économique peut-être légèrement plus favorable par rapport à l'ouverture des premières lignes de tramway à Nantes, entre 1999 et 2004, le nombre d'établissements, toutes activités économiques confondues, a augmenté dans l'agglomération. Il a augmenté plus en dehors du corridor tramway qu'à l'intérieur de celui-ci, soit 5,7 % contre 2,4 % ; plus pour les entreprises situées dans le corridor et non encore touchées par les travaux (mais qui le seront lors des extensions), que pour celles du corridor directement touchées par les travaux des trois premières lignes, soit 6,6 % contre 1,9 % ; et enfin, plus pour les établissements non-riverains par rapport aux établissements riverains, soit 2,8 % contre 1,9 %. En matière de commerces, sur l'ensemble de la période 1999 - 2004, malgré les très fortes perturbations des travaux et malgré le passage du tramway dans un milieu très urbain et très commerçant, le nombre de commerces a reculé de 2,1 %, « seulement » est-on tenté de dire.

On notera que la CCI attribue pour une large part la baisse du commerce (la plus forte en cinq ans par rapport aux autres activités économiques) à la diminution du commerce de gros.

¹⁸ *Évaluation du tramway de l'agglomération nantaise*, District , DTT, DDE 44, TAN, Auran, Nantes, 1995.

¹⁹ *Op.cit.*

²⁰ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

Les exemples cités permettent de souligner l'extrême diversité des situations selon les époques et les lieux, et en même temps de relativiser l'impact du tramway en tant que tel sur le nombre de commerces. L'Observatoire de l'agence d'urbanisme de Grenoble²¹ le notait déjà en 1990-1992, l'ensemble des constatations sur le nombre et la nature des mutations des commerces que l'on peut faire est à replacer dans une conjoncture générale. Le nombre de mutations avait été fort aussi à Grenoble au-delà du corridor tramway et, d'autre part, il y avait eu l'ouverture de nombreux mètres carrés de surface de vente en périphérie. L'Observatoire de Grenoble concluait : « le tramway se situe ainsi dans une évolution globale qui tend à déclencher les mêmes effets que lui ».

2.2.2 Créations/cessations, délocalisations de commerce

Lié aux observations sur le nombre de commerces, le thème des créations-cessations de commerces fait partie des mêmes préoccupations des acteurs économiques concernant l'évolution des entreprises suite à l'ouverture d'une ligne de tramway. Difficile d'interprétation, cette question est peu abordée dans les études des agglomérations étudiées. L'important est de voir le nombre de créations l'emporter sur les cessations et de constater que, pour l'ensemble des établissements, toutes activités confondues, le solde des créations par rapport aux cessations augmente « avec » ou « malgré » le tramway comme l'Observatoire des effets du tramway de la **communauté urbaine de Bordeaux** (Cub) a pu le noter.

A Bordeaux, en 2003, le pourcentage de créations dans le corridor (tous établissements et activités confondus) est très proche de celui de la Cub dans son ensemble : 13,8 % et 13,7 % respectivement. Il en est de même pour le taux de cessations : 11,0 % et 9,9 %. De plus, note l'Observatoire²², le solde de créations/cessations n'a jamais été aussi important dans la Cub qu'en 2003 : 844 établissements de plus en 1 an (contre +1 040 de 1998 à 2003), même si 502 établissements ont été transférés hors Cub. Là aussi, comme pour le nombre d'entreprises, la variation du taux de créations d'un secteur du corridor à l'autre – et entre les établissements du corridor et ceux de l'ensemble de la Cub – est grande sur l'ensemble de la période (1998 à 2003). En revanche, et cela mérite aussi attention, il y a eu baisse constante du taux de cessations (corridor et Cub). Enfin, dans le corridor, en 2003, le solde des créations d'entreprises toutes activités confondues par rapport aux cessations est en hausse par rapport à 2002.

A Grenoble, la CCI de Grenoble constate, elle aussi²³, « la grande variabilité des mutations des commerces selon les tronçons de voirie concernés », mettant ainsi en avant la spécificité de chaque mutation ou emplacement de commerce en interaction avec le tramway et ses arrêts.

²¹ *Étude sur les impacts du tramway*, Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG), Grenoble, décembre 1990 et *Observatoire des effets du tramway*, AURG, Grenoble, mai 1992.

²² *Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique, rapport 2004*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole, décembre 2004.

²³ Voir Dire d'expert, Philippe Bertrand, CCI Grenoble, AURG dans « Monographie de Grenoble ».

L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise note²⁴ que, au moment de la construction de la première ligne (mise en service en 1987), on a certes constaté des délocalisations d'activités pour l'ensemble des communes touchées par le tramway (environ 1 050) mais que celles-ci ont été compensées par l'apparition d'activités nouvelles qui ont su créer entre 1 000 et 1 500 nouveaux emplois à proximité des lignes, c'est-à-dire dans le corridor tramway. Le tramway (pour la ligne 1 du moins), semble avoir favorisé un mouvement centripète dans l'installation d'activités nouvelles, au nombre desquelles les activités tertiaires sont les plus importantes ; point de vue corroboré par la transformation d'appartements en locaux d'activités à Grenoble, peu nombreuses mais créant entre 2 000 et 5 000 m² d'activités nouvelles selon les années²⁵, dont 75 % à proximité des lignes de tramway, ce qui à l'époque (années 1990) sur un total de bureaux neufs de 50 000 m² par an n'est pas négligeable.

Dans la communauté urbaine de Strasbourg (Cus), l'Adeus²⁶ note que si le nombre de commerces est resté stable (à la hausse tout de même), les changements ont été nombreux : cessations, reprises, nouvelles créations, puisque seuls 45 % des établissements recensés en 2002 étaient présents en 1995.

*Les exemples cités laissent penser que cet « effet constaté », comme le précédent qui lui est lié, est également à replacer dans une conjoncture générale. On constate que le tramway **participe** à un repositionnement des commerces « bien au-delà des axes et quartiers desservis par le tramway » dans l'ensemble de l'agglomération²⁷; les mutations, pour importantes qu'elles soient, ont le plus souvent été engagées bien avant la mise en place du tramway. A Strasbourg²⁸ on note ainsi qu'à l'époque de la mise en service, les mutations commerciales dans le centre-ville sont semblables dans les rues avec ou sans tramway. On y note surtout qu'elles suivent, globalement, l'évolution de l'appareil commercial des autres agglomérations françaises.*

2.2.3 Mutations d'activités : une affaire complexe

La question du « changement du type d'activité » fait également partie de celles que les acteurs économiques se posent sur l'évolution des commerces. Là encore les réponses varient fortement selon le type d'activités pratiqué, la diversité de l'offre et l'adéquation entre l'offre des commerces et la demande de la clientèle qui, elle-même, est influencée par le quartier dans lequel se situe le commerce et par son accessibilité selon le type de produits qu'il offre.

²⁴ *Étude sur les impacts du tramway*, Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG), Grenoble, décembre 1990 et *Observatoire des effets du tramway*, AURG, Grenoble, mai 1992.

²⁵ *Op. cit.*

²⁶ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

²⁷ *Op. cit.*

²⁸ *Op. cit.*

A Nantes, la CCI et la chambre de métiers (CM) constatent que, à propos des travaux de la ligne 3 inaugurée en 2000²⁹ et contrairement à ce qu'on observe ailleurs (notamment à Bordeaux, en 2004), « *les entreprises qui ont le plus souffert des travaux et du passage du tramway sont celles vendant des produits de consommation quasi quotidienne. Celles qui vendent des produits anormaux ou qui n'ont pas de surface de vente, sont moins impactées, car les comportements d'achats ne sont pas autant liés à l'accès et à la proximité. Le plus souvent elles ont été obligées d'accroître leurs actions commerciales pour tenter de limiter la baisse de leur chiffre d'affaires. [...] Généralement c'est sur le service que les entreprises ont insisté pour mieux répondre aux besoins de leurs clients : livraison gratuite de leurs produits, déplacements gratuits pour aller chercher du matériel à réparer, etc. Dans tous les cas c'est une stratégie qui leur a permis de limiter l'impact des travaux sur leur activité, voire de se développer en élargissant leur potentiel de clients* ».

Quant aux mutations d'activités dans la **communauté urbaine de Bordeaux**, sur le total des établissements du corridor, 34,6 % sont des commerces en 2004, soit une réduction de 2,1 % par rapport à la situation de 1999 ; Industrie, BTP, artisanat : 9,1 %, soit une réduction de 0,4 % entre 1999 et 2004 ; Services : 56,2 %, soit une augmentation de 5,9 % entre 1999 et 2004.

Dans la communauté urbaine de Strasbourg, on note³⁰ que seuls les commerces liés à l'équipement de la personne et les commerces alimentaires ont vu leur nombre diminuer, notamment dans l'hypercentre et sur le reste du territoire de la commune de Strasbourg. La baisse de magasins relevant de l'équipement de la personne est compensée par une hausse significative de services, des agences bancaires en particulier. Le nombre de services, à caractère commercial, liés à la restauration et à d'autres types d'activité tertiaire, a en revanche progressé au cours de la même période sur ces mêmes territoires.

Dans l'agglomération rouennaise (« métro » en 1994), où les résultats sont donnés par pôles commerciaux et comparés avec des secteurs témoins situés hors zone d'attraction du tramway, on note que plus le nombre d'entreprises par pôle dit « majeur » (nombreux commerces, bien portants, rayonnants), généralement implanté dans l'hypercentre, est élevé, plus le « turnover » (changement d'activités) est important lui aussi : 41-42 % environ contre 2 % seulement pour les pôles majeurs situés dans les secteurs témoins. A l'opposé, et pour des raisons différentes, les pôles « en mutation », situés en tissu intermédiaire qui étaient déjà en difficulté « avant », et indépendamment du tramway, connaissent eux aussi un taux de mutation d'activité important, soit environ 25 % contre 4 à 5 % seulement dans les secteurs témoins ; on voit ainsi que les pôles en mutation le long du « métro » « profitent » de l'occasion qui leur est offerte pour soit changer d'activité, soit s'implanter ailleurs.

²⁹ *Construction de la ligne 3 et prolongement de la ligne 1 de l'agglomération nantaise, Impact des travaux sur les entreprises artisanales et commerciales*, note de synthèse, Chambre des métiers de Loire atlantique, Chambre de commerce de Nantes et Saint-Nazaire, 2001.

³⁰ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

Comme le montrent les exemples de Nantes et de Rouen, beaucoup découle de la situation du commerce avant l'arrivée du tramway : appartenance à un pôle dynamique, implantation en adéquation avec l'offre du magasin et la demande des consommateurs... Ils montrent aussi que l'élément humain importe : beaucoup dépend de la volonté et de la capacité d'adaptation des commerçants eux-mêmes. Ce qui revient à relativiser à nouveau l'impact du tramway (hors période de travaux et hors modifications importantes du plan de circulation). On trouvera dans les monographies deux exemples frappants des effets complexes sur le commerce (nombres, types, fréquentation) d'un changement du plan de circulation accompagnant la mise en service du tramway, à Rouen (avenue de Caen) et à Grenoble (avenue Alsace-Lorraine). Dans les deux cas, le plan de circulation a eu pour effet de couper les commerces concernés des flux (automobiles) dont ils dépendaient. Tout en reconnaissant que, dans le même temps, dans le cas de l'avenue Alsace-Lorraine, où de nombreuses autres mutations du quartier étaient en cours, le tramway et la piétonisation-requalification de l'espace public ont tout de même permis aux commerces en forte perte de vitesse et au quartier de survivre³¹.

2.2.4 Grandes enseignes nationales ou internationales

Ce que craignent souvent les commerçants et aussi les autres acteurs économiques, ce sont les mutations en faveur des grandes enseignes nationales ou internationales ou l'arrivée de franchisés, qui risquent d'uniformiser les centres-villes et de repousser les commerçants indépendants vers d'autres quartiers ou vers la cessation d'activité.

En réalité, ces mutations font partie d'une évolution globale, même si le tramway accentue le phénomène des grandes enseignes. Celles-ci analysent l'effet du tramway – comme l'effet « zones piétonnes » ou les effets de ces deux facteurs combinés comme à **Grenoble, Strasbourg et Rouen** – en termes de flux de clients potentiels, et s'installent là où ce flux est optimum selon la stratégie de chacune. Un optimum qui varie selon le type d'offre qu'elles proposent (luxe, bas de gamme, haut de gamme), selon le type d'accessibilité dont elles ont besoin, selon le type et le nombre de clients qu'elles espèrent attirer. C'est vrai d'ailleurs pour beaucoup de commerces.

A Grenoble, le tramway – qui passe en centre-ville piéton – a attiré souvent des commerces de moyenne gamme ou de bas de gamme, notamment autour des arrêts où les achats d'impulsion dominant, tandis que les magasins de luxe, même indépendants, ont préféré se déplacer en limite de zone piétonne pour bénéficier d'un accès automobile possible.

³¹ Voir Dire d'expert, Hubert Gaillardot, CCI Grenoble, AURG dans « Monographie de Grenoble » et extrait d'un entretien paru dans *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malpert et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

A Strasbourg, dans l'hypercentre en grande partie piétonnisé, les données Codata confirment les analyses réalisées avec le fichier Sirene et montrent que les rues dans lesquelles passe le tramway ne sont pas plus affectées par les mutations des cellules ou les enseignes que les autres rues commerçantes³². Dans l'ensemble, la proportion d'enseignes nationales ou internationales tend à augmenter sur les 62 voies de l'hypercentre, circulées ou non par le tramway ; en six ans, leur part est passée de 36 % à 42 %. L'Adeus³³ note tout de même (en 2003) que dans une rue mixte piétons-tramway qui offre le commerce le plus chic de l'hypercentre (rue de la Mésange, voir monographie), 70 % des enseignes nationales ou internationales étaient déjà présentes en 2000.

A Rouen, l'étude spécifique « Impact du métro »³⁴ établit également un lien privilégié entre enseignes nationales et flux piétons, il est vrai amenés ici non seulement par les zones piétonnes adjacentes à la rue principale de l'hypercentre, mais aussi suite à l'ouverture de la deuxième station de « métro » dans la rue principale (tramway en sous-sol). Dans l'ensemble de l'hypercentre de Rouen, l'étude « métro » note que les enseignes nationales ont « littéralement envahi les linéaires », ce qui a contribué à faire monter les prix des loyers (voir plus loin). Les chiffres du service Affaires économiques de la Ville de Rouen font ressortir que certaines rues de l'hypercentre comptent 75 % d'enseignes nationales, mais qu'elles étaient déjà fortement implantées dans ces vastes zones piétonnes avant l'ouverture du « métro ».

Ces exemples montrent qu'il existe surtout un lien entre zones piétonnes et grandes enseignes ou franchisés qui s'exprime en termes de flux piétons ; celui existant entre tramway et grandes enseignes doit être relativisé, car il s'exprime plus en termes de flux amenés par le TCSP qu'en termes de présence du tramway en tant que tel (voir importance des flux piétons au chapitre suivant).

Soulignons, avec l'Adeus³⁵ pour Strasbourg, que la présence d'enseignes nationales ou internationales, traduit surtout l'attractivité des secteurs centraux, liée au moins partiellement à la présence du tramway et surtout à la recomposition de l'espace public qu'il a généré.

2.2.5 Vacances de locaux et pertes de cellules commerciales

Les locaux vides semblent être une des hantises des acteurs économiques en général, et des commerçants en particulier, par ce qu'ils peuvent impliquer de cessations d'activité ou même de friches. Ils n'ont fait l'objet d'un relevé systématique que dans les agglomérations de Rouen et de Strasbourg.

³² *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

³³ *Op. cit.*

³⁴ *Impact du métro sur le commerce*, Bérénice, Pour la ville et le commerce, novembre 2000.

³⁵ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

A Rouen (« métro » en 1994), en prenant en compte la période 1992-2000, on constate que, sur l'ensemble des pôles, le taux de locaux vides³⁶ est souvent plus élevé dans les secteurs témoins, sans « métro » (de 3 % à 6 % avec une pointe à 15 % et une autre, exceptionnelle, à 38 %!), que dans ceux qui en bénéficient : de 1 à 3-4 % avec une pointe à 11 % et une autre à 17 %. Dans les pôles déjà en mutation avant l'arrivée du tramway, les pourcentages varient fortement d'un secteur à l'autre, avec ou sans tramway, et ne peuvent donc être considérés comme significatifs ; sauf que dans les pôles fragiles il peut sembler plus logique de trouver des locaux vides. L'étude note tout de même que la crise de la consommation nationale qui a sévi de 1992 à 1996, est sans doute pour beaucoup dans ces derniers résultats.

A Strasbourg, en considérant la période 1994-2002, qu'il s'agisse de rues avec tramway ou sans, le nombre de vacances diminue, y compris dans la rue sans tramway qui semble avoir souffert le plus de la recomposition générale de l'hypercentre (passage de douze à dix locaux vides en sept ans). Dans la rue de la Mésange, voie mixte piétons-tramway, dont il a été question ci-dessus, le nombre de ces vacances, déjà très réduit, a encore été divisé par deux : de quatre à deux.

Ces différents exemples montrent que ce n'est généralement pas le tramway qui est à l'origine des vacances ; d'autres causes, comme une conjoncture nationale morose semblent expliquer mieux ce phénomène qui a plutôt tendance à s'améliorer avec l'arrivée d'un tramway et les recompositions de l'espace qui l'accompagnent. Ou comme le note l'Adeus pour l'hypercentre de Strasbourg, il n'y a pas de véritable vacance en matière de locaux commerciaux, à part quelques rues situées à l'écart des principaux flux piétons. De plus, ici comme ailleurs en centre ancien, une perte de cellules commerciales s'explique souvent par des regroupements de plusieurs petites cellules.

2.2.6 Valorisation de la localisation des commerces et des loyers

Plus que pour d'autres entreprises, la localisation est primordiale pour les commerces : par rapport à leur clientèle cible, par rapport à l'accessibilité en fonction de leur offre et du mode de déplacements, par rapport aux flux et par rapport, en l'occurrence, à une infrastructure aussi « lourde » que le tramway, qu'ils souhaitent tourner celle-ci à leur profit ou qu'ils la « subissent ». L'aspect financier de la question est traité ci-après. L'aspect spatial et de l'insertion de la plate-forme du tramway dans le tissu est traité au chapitre suivant.

A Grenoble, en 1992, alors que les deux premières lignes étaient en service, l'Agence d'urbanisme estimait³⁷ « que le tramway fouette le marché des terrains à bâtir mais seulement pendant quelques années ; qu'il a une incidence sur les constructions de logements neufs mais ne perturbe pas le marché des occasions ni les loyers ; et que, enfin, il contribue au mouvement centripète des activités tertiaires et provoque des mutations de fonds de commerce au moment de la construction des lignes, un bouillonnement qui s'atténue très fort par la suite ».

³⁶ *Impact du métro sur le commerce*, Bérénice, Pour la ville et le commerce, novembre 2000.

³⁷ *Observatoire des effets du tramway*, AURG, Grenoble, mai 1992.

Dans la communauté urbaine de Bordeaux, jusqu'en 2001, une entreprise sur deux, dans la plupart des quartiers en travaux, estimait dans l'ensemble que le tramway contribuerait à valoriser leur localisation, avec des taux particulièrement élevés dans les quartiers déshérités de l'agglomération où, comme autour de la gare Saint-Jean, des friches urbaines avaient gagné du terrain au cours des années 1990 ; elles espéraient aussi, selon le rapport 2004 de la CCI/Cub, que le tramway redynamiserait les activités commerciales de l'hypercentre, que des problèmes d'accessibilité avaient contribué à placer dans une condition difficile par rapport aux centres commerciaux de périphérie.

En matière de transactions immobilières, les années 2000-2001 (période du maximum de travaux dans la Cub) ont constitué un record en volume de transactions immobilières, lié pour partie au projet urbain de la Cub, dont le tramway constitue l'élément structurant. Le tramway participe ainsi à la revalorisation et à la reconfiguration de l'espace urbain. Parmi les transactions les plus significatives des années 2002 et 2003, il faut souligner que la moitié se situe à proximité ou dans la zone immédiate du tramway. Après une pause en 2002, une croissance en volume de 18 % a été enregistrée en 2003 ; largement induite par la progression des transactions locatives en bureaux neufs.

A Rouen, on a vu que les enseignes nationales ont fait monter les prix des loyers, étant donné qu'elles souhaitent toutes s'implanter dans l'hypercentre, en cherchant à regrouper de petites cellules commerciales pour en constituer de plus grandes.

A Strasbourg³⁸, le corollaire de l'attractivité accrue de l'hypercentre liée à la recomposition de l'espace public est une hausse importante des valeurs locatives, quels que soient les secteurs, et qu'il s'agisse de secteurs de basse et de moyenne gamme ou de rues avec des enseignes haut de gamme. Ce renchérissement des valeurs locatives et de la valeur des fonds de commerce des emplacements centraux – processus à l'œuvre depuis 1990 – fait baisser la part de marché des commerces indépendants au profit des enseignes nationales.

Qu'ils en profitent en matière de flux de clientèle ou qu'ils souhaitent vendre et s'installer ailleurs ou partir en retraite, les commerçants peuvent constater la valorisation des localisations partout où passe le tramway et où l'espace public est valorisé alentour ; avec des modulations par endroits en fonction du type de commerces, de clientèle ou d'un plan de circulation. Lorsque cette valorisation des emplacements est très forte avec hausses importantes des loyers et installation de grandes enseignes, elle peut provoquer la disparition progressive des commerces indépendants ou leur délocalisation vers des secteurs moins prisés.

2.2.7 Pertinence ou non de l'indicateur chiffre d'affaires

Les études et résultats d'enquêtes qualitatives consultées ne traitent que rarement de l'évolution du chiffre d'affaires des entreprises en général ou des commerces en particulier. Les unes et les autres ne donnent que des tendances, et bien des acteurs économiques dont les CCI se posent des questions sur la pertinence de cet indicateur.

³⁸ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

A Grenoble, peu ou pas de données existent sur les effets possibles du tramway sur le chiffre d'affaires du commerce. Les seuls disponibles pour l'agglomération³⁹ de 1986 à 1988 concernent Grand'Place, un centre commercial en tissu pratiquement périphérique, à cheval sur la limite sud de Grenoble et la commune d'Echirolles, desservi dès le début par la première ligne de tramway. A en juger par ces chiffres, le taux d'accroissement global à Grand'Place à cette période de début de nouvelle crise économique nationale, n'a été que de 3 % par an environ, ce qui, selon l'Agence d'urbanisme, équivaut à cette époque à une chute d'activité en francs constants. Les responsables de Grand'Place estimaient en 1989 qu'ils avaient perdu de la clientèle à cause du tramway, ce qu'il convient sans doute de nuancer avec les chiffres d'une conjoncture morose et avec les résultats observés mais non enregistrés statistiquement partout dans l'agglomération où l'on semble avoir enregistré une chute de clientèle ; l'AURG explique qu'il y avait aussi, sans doute, un accroissement de la mobilité de tous les clients dans l'ensemble de l'agglomération, grâce en partie au tramway.

A Rouen, la crise de la consommation nationale de 1992 à 1996 est arrivée en 1994, année d'ouverture de la ligne de « métro » ; la reprise a commencé à s'y dessiner en 1997, plus rapidement qu'au niveau national où elle s'est confirmée en 1999, puis l'activité s'est stabilisée au premier semestre 2000. Entre 1992 et 1998, l'ensemble du commerce de détail français⁴⁰ et de l'artisanat a progressé de 10,3 % (dont les hypermarchés, supermarchés, magasins alimentaires : +20,8 %) ; à Rouen, les secteurs marchands analysés par l'étude Bérénice de 2000⁴¹ reflètent ces relatives progressions. Les pôles « majeurs » (bonne accessibilité, grande concentration de commerces) connaissent, en tendance, par interrogation des chefs d'établissement, une progression de chiffre d'affaires supérieure à la moyenne nationale (une moyenne de +10/15 % pour ces pôles et même +20/25 % pour la rue du Gros Horloge, piétonne en 2000 par rapport à 1992), tandis que les secteurs témoins (sans « métro ») enregistrent une tendance analogue pour les pôles en bonne santé mais beaucoup plus mauvaise pour les autres en mutation ou fragilisés par rapport aux établissements de même catégorie mais bénéficiant du « métro ».

A Bordeaux (ouverture des trois lignes fin 2003/début 2004), le chiffre d'affaires a évolué pour tous les établissements, toutes activités confondues, d'après les chefs d'entreprise interrogés⁴². C'est évidemment lors des plus fortes perturbations dues aux travaux en 2000 et 2001, que le CA a évolué négativement pour le plus grand nombre de chefs d'entreprise (toutes activités confondues) : 46 % ; cependant, au plus fort des travaux, il y avait 14 % des chefs d'entreprise pour considérer leur chiffre d'affaires comme étant stable, et 40 % comme étant en progression plus ou moins forte ! Ces pourcentages assez étonnants, reflètent la relative confiance qu'ont gardée les chefs d'entreprise bordelais tout au long des travaux, en la capacité du tramway à changer la ville et à redynamiser sa vie économique. De 1998 à 1999, un an avant les travaux, ils n'avaient été que 14 % pour considérer l'évolution de leur chiffre d'affaires à la baisse, contre 58 % qui l'estimaient en hausse plus ou moins forte... « malgré les travaux à venir » qui s'annonçaient pourtant perturbateurs, lourds et longs.

³⁹ *Étude sur les impacts du tramway*, Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG), Grenoble, décembre 1990 et *Observatoire des effets du tramway*, AURG, Grenoble, mai 1992.

⁴⁰ *Impact du métro sur le commerce*, Bérénice, Pour la ville et le commerce, novembre 2000.

⁴¹ *Op.cit.*

⁴² *Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique, rapport 2004*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole, décembre 2004.

Les prévisions des chefs d'entreprise bordelais pour 2004 témoignaient du retour de la croissance... et de la clientèle : plus de deux chefs d'entreprise sur trois, soit près de 70 %, quel que soit le secteur d'activité, prévoient une hausse de leur chiffre d'affaires en 2004 – en se fondant sans doute sur le retour progressif de la clientèle qu'ils avaient pu constater dans leurs entreprises, commerces et services dès la fin des travaux.

Si le chiffre d'affaires est un indicateur pertinent et vital du point de vue du commerçant, l'Agence d'urbanisme de Strasbourg⁴³ estime que, pour les collectivités territoriales, le suivi des chiffres d'affaires paraît moins pertinent que celui du maintien d'un niveau de services et d'offre commerciale satisfaisants pour le citoyen, ainsi qu'un équilibre dans sa répartition spatiale. La CCI de Bordeaux a préféré interroger les entreprises sur la façon dont elles pensaient que le chiffre d'affaires allait évoluer, et pour la CCI de Montpellier, le chiffre d'affaires est plutôt une question de l'ordre de la Commission d'indemnisation pendant les travaux. A travers les exemples de Bordeaux, de Rouen et même de Grenoble, on se demande si, en matière de chiffre d'affaires, le rôle de la conjoncture nationale n'est pas plus important que le supposé « effet tramway ».

2.2.8 Clientèle : l'évolution de la fréquentation et des comportements d'achat

En matière d'évolution de la clientèle et de la fréquentation, la situation diffère selon les villes et les époques, selon le type de commerce et le type de clientèle que les commerces attirent, et selon le type de quartiers dans lequel ils sont implantés. En matière de comportements d'achat, les magasins dépendent de davantage de facteurs externes encore, liés au tracé du tramway, aux zones et quartiers desservis et à la diversité des profils socio-économiques des habitants de ces quartiers. Les observations doivent donc être prises avec une précaution supplémentaire par rapport aux autres effets constatés.

2.2.8.1 Fréquentation, nouvelles clientèles

A Bordeaux, des chefs d'entreprise ont émis des attentes et des craintes. En 2004, juste après la mise en service simultanée des 3 lignes, lorsque les chefs d'entreprise s'expriment sur leurs attentes vis-à-vis du tramway dans l'avenir, près des 3/4 des chefs d'entreprise interrogés s'attendent à des incidences positives du tramway sur leur établissement. Selon la tendance générale de 2004, 32 % des chefs d'entreprise de la phase 1 (établissements du corridor, tramway en service) espèrent que le tramway catalyse la fréquentation de leur établissement, 19 % en attendent une meilleure accessibilité et 11 % en attendent une valorisation du quartier, tandis que 28 % n'en attendent rien. Il s'agit donc là d'une opinion très positive dans l'ensemble, qui semble particulière à Bordeaux (voir au chapitre suivant, importance de la concertation). Et qui s'exprime aussi dans le faible taux de craintes, puisque 61 % des entreprises de la phase 1 n'appréhendent pas la cohabitation de leur activité avec le tramway et n'expriment donc aucune crainte ; elles sont 13 % seulement à craindre une dévalorisation des lieux, accompagnée d'une baisse de fréquentation du quartier ; les commerces représentent 19 % des enquêtés qui craignent une dévalorisation et une baisse de fréquentation ; craintes légèrement inférieures dans l'industrie et les services.

⁴³ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

Dès 2004, un retour progressif de la clientèle avec la mise en service du tramway est constaté. A l'image de l'évolution de l'activité des entreprises dans le corridor, l'évolution du nombre de clients suit une dynamique positive par rapport à 2003. Dans tous les secteurs géographiques du centre-ville, le sentiment que la clientèle baisse est en régression en 2004 ; un secteur de l'hypercentre affichant même une chute des « pessimistes » de 55 points. Globalement, depuis 1999, on peut retenir que la clientèle de passage, tous établissements confondus, semble en diminution jusqu'en 2003 ; la clientèle de passage semble surtout en baisse pour les commerces, 37 % des enquêtés – alors que pour l'industrie et les services elle reste stable – même si les commerçants déclarent en même temps, à hauteur de 28 %, que la clientèle de passage augmente... toujours l'effet de la concertation intensive sans doute ! 2004 marque une inflexion de ce processus, même si la part des entreprises estimant que leur clientèle de passage est en diminution, elle reste supérieure à celle qui pense qu'elle est en augmentation ; près d'un établissement sur deux estime même que la clientèle de passage est stable d'une année sur l'autre, même si cette proportion a constamment diminué depuis 1999.

En l'absence d'une connaissance fine de la clientèle des commerces d'un quartier donné, il convient sans doute d'être prudent par rapport aux craintes de perdre une clientèle de transit du fait du tramway et des difficultés de stationnement. Il s'est même avéré dans un quartier en centre-ville de Bordeaux où les craintes avaient été vives, que, après la mise en service du tramway, non seulement aucun commerce n'avait muté, mais aussi que les établissements vivaient finalement avec une clientèle de proximité, contrairement à ce qu'ils pensaient ou affirmaient. Sans doute existait-il déjà des flux piétons à proximité, le tramway ne pouvant qu'en amener davantage, ce qui offrait ainsi des possibilités de diversification de l'offre commerciale pour ceux qui voulaient bien s'adapter.

A Montpellier, des enquêtes régulières de fréquentation commerciale ont été conduites sur site par la CCI (tramway en 2000, limité à la seule ville de Montpellier et tangentant seulement l'hypercentre fortement piétonnisé) auprès des populations fréquentant les différents pôles commerciaux du centre-ville. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un outil spécifique pour mesurer l'impact du tramway, les résultats offrent un éclairage sur l'effet tramway ou du moins sur l'effet travaux. En effet, dans cette enquête de fréquentation commerciale (dont il est question ci-dessous, novembre 2002), des comparaisons sont faites avec les enquêtes de 1995 et de 1999. L'année 1999⁴⁴, qui se situe en pleins travaux du tramway, reflète une certaine désaffection de la clientèle extérieure à la ville et donne ainsi plus de poids aux résidents proches du centre-ville. Cela rend cette année très particulière en termes de fréquentation, mais donne aussi des indications sur les effets de ce type de travaux sur la fréquentation commerciale d'un centre-ville. Notons enfin qu'il s'agit d'usagers du site et donc pas forcément de clients des commerces mais de clients potentiels. Il est clair que fréquentations et profils d'achat ont changé depuis la piétonisation progressive du centre-ville et sans doute aussi du fait de la mise en œuvre du tramway, avec de nombreux changements du plan de circulation, sans que ces effets puissent être attribués directement à l'un ou l'autre de ces facteurs, l'outil n'ayant pas été fait pour cela.

⁴⁴ *Observatoire du commerce, enquêtes de fréquentation commerciale, novembre 2002, le centre-ville de Montpellier*, direction des études et observatoire économique, Montpellier, avril 2005.

De 1995 à 2002, les études de la CCI de **Montpellier** montrent le renforcement de la classe d'âge des vingt à trente-cinq ans qui confirme et minimise les classes d'âge de plus de cinquante ans. Elles signalent un basculement important dans la fréquentation dominante des ménages disposant de deux revenus (54 % en moyenne pour les onze pôles/rues étudiés) par rapport à la diminution de moitié des personnes déclarant n'avoir aucun revenu. En matière de rythme de fréquentation, la CCI note « une évolution inquiétante : une forte progression de la fréquentation exceptionnelle que l'on pensait pouvoir attribuer aux travaux du tramway semble devenir la règle pour 1/3 des clients ; de plus, même s'il est naturel que ce soient « les extérieurs » qui viennent moins fréquemment, la dimension exceptionnelle plutôt que mensuelle peut aussi traduire le résultat d'un sentiment de « renoncement » par rapport à une accessibilité automobile (qui concerne davantage évidemment les gens extérieurs à la ville) qui se dégrade au point de devenir dissuasive ».

A Bordeaux⁴⁵, l'Observatoire des effets du tramway a pu déterminer que les commerces les plus touchés par les travaux sont ceux qui s'adressent avant tout à une **clientèle de passage**, évidemment la plus perturbée par les changements des plans de circulation qui accompagnent la construction du tramway et parfois « l'après tramway ».

Si, en outre, ils sont implantés dans un quartier péri-central, ils subissent des impacts encore plus importants en matière de clientèle et sans doute de chiffre d'affaires. Pour ces commerces, à moins de modifier leur activité pour travailler davantage avec une clientèle de proximité, il est encore plus vital de s'adapter ou de se délocaliser.

A Bordeaux, les commerçants qui visent principalement une **clientèle de proximité** n'ont pas subi, du fait des travaux, d'évolution négative majeure. En effet, les clients du quartier n'ont pas modifié leurs habitudes et continuent de fréquenter les commerces des alentours, contrairement, à ce qui s'est passé à Nantes pour la 3^e ligne (voir mutations d'activités, une affaire complexe).

S'agissant des commerces qui s'adressent à une **clientèle d'attraction lointaine et de notoriété** (essentiellement des enseignes de centre-ville), Christian Boyer, CCI Bordeaux, constate deux types d'évolution : soit, ils sont suffisamment connus, forts et spécialisés pour qu'ils ne souffrent guère des travaux et ne subissent parfois que très peu de baisse de leur chiffre d'affaires (voir l'exemple de la librairie Mollat, monographie Bordeaux), soit, il s'agit de grandes enseignes de centre-ville – notamment de celles qui se consacrent à l'équipement de la personne – qui, elles, souffrent beaucoup plus durant la période de travaux. Là encore c'est vrai sans doute pour bien d'autres villes.

2.2.8.2 Comportements d'achat et de déplacement

A Nantes, selon un dire d'élus⁴⁶, si la première ligne de tramway n'a pas eu beaucoup d'effet sur le comportement des usagers de la ville de Nantes ou sur leurs modes de déplacement, la deuxième ligne a incité les automobilistes à changer d'habitudes et a été accompagnée de mutations commerciales. La troisième ligne, qui a été voulue dès le départ comme un instrument d'aménagement et d'incitation à des changements de comportement plus profonds, a été la plus difficile à accepter, tant par les commerçants que par les automobilistes ; c'est elle qui a fortement modifié le visage du centre-ville, des zones péri-centrales et des tissus intermédiaires et de périphérie qu'elle traverse.

⁴⁵ « Tramways et couloirs de bus : quels impacts sur la vie des commerces », in *Compte rendu du colloque Gart du 5 novembre 2002*, Christian Boyer, Paris, Gart, 2002.

⁴⁶ Dire d'élus, François de Rugy, Nantes, janvier 2005.

Les enquêtes montpelliéraines conduites par la CCI de 1999 à 2005 pour mieux cerner les populations fréquentant le centre-ville et leurs comportements d'achat montrent que, fréquentations et profils d'achat ont changé depuis la piétonisation progressive du centre-ville et la mise en œuvre du tramway, sans que ces effets puissent ressortir directement⁴⁷. On y lit notamment que l'accessibilité automobile se dégrade « au point de devenir dissuasive », ce qui selon la CCI se reflète dans les chiffres d'affaires des commerçants de l'ensemble du centre-ville (dont 130 seulement ont été touchés par la première ligne de tramway). Elle souligne, à travers quelques chiffres (voir monographie Montpellier) que venir en voiture est de plus en plus difficile, et que cette difficulté se ressent sur le rythme de fréquentation de ceux pour qui « venir autrement » n'est pas aisé... d'autant, sans doute, que la ligne 1 ne dessert aucune commune périphérique.

Même si la CCI est fortement en faveur d'un réseau de tramway de trois lignes – dont elle pense qu'il peut contribuer à limiter, à terme, l'étalement urbain et la motorisation des ménages – elle continue, en attendant, à attacher une importance particulière à la possibilité de fréquenter Montpellier et son centre-ville en voiture, la première ligne ne desservant que la ville de Montpellier. En comparant le nombre de voitures par foyer des personnes interrogées en fonction de leur domicile, on s'aperçoit que plus de 70 % des ménages qui résident hors de la commune de Montpellier – et qui fréquentent le centre-ville – disposent d'au moins deux voitures... un taux élevé de motorisation que la CCI met en regard avec un des objectifs assignés au tramway : combattre l'étalement urbain. Bien entendu, ce taux élevé souligne aussi les difficultés de circulation et de stationnement du centre-ville... que le PDU et la première ligne de tramway cherchent à réduire.

A Bordeaux, les enquêtes d'opinion téléphonique auprès des chefs d'entreprise font ressortir les sentiments suivants : la clientèle des commerces utilise davantage le tramway que celle des services et de l'industrie. Pour les autres utilisateurs du centre ou des communes desservies par les trois lignes de tramway, il est intéressant de constater que, selon plus de la moitié des chefs d'entreprise interrogés dans l'ensemble du corridor, le changement des comportements résulte de la modification des sens de circulation et du stationnement, ainsi que de l'évolution de la notoriété de l'entreprise et non pas de l'arrivée du tramway en tant que tel.

Il est possible que ce résultat soit imputable au fait que, pour les chefs d'entreprise, la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé par les consommateurs venant dans le corridor. Si c'est le cas, on peut en tirer deux conclusions opposées selon la politique adoptée en matière de déplacements et de report modal, ou selon le point de vue auquel on se place.

En premier lieu, il est vraisemblable que si le stationnement, sur voirie ou en ouvrage, reste possible dans ou à proximité du corridor, la majorité des clients des magasins continuent à venir en voiture à supposer que la ville ait pu réduire ou éliminer le stationnement longue durée et qu'elle ait pu assurer le stationnement résidentiel.

⁴⁷ L'outil n'ayant pas été fait pour cela.

En second lieu et *a contrario*, du point de vue de ceux des commerçants qui fonctionnent davantage avec une clientèle d'automobilistes qu'avec une clientèle tramway ou croient fonctionner mieux avec une telle clientèle, le stationnement devrait toujours rester possible à proximité même si c'est en ouvrage. C'est d'ailleurs ce que disent les chefs d'entreprise interrogés, quand ils constatent que le stationnement de surface diminue au profit des parcs de stationnement payant. En effet, et cela a été noté auprès des chefs d'entreprise, les clients des établissements de la phase 1, en particulier des commerces, stationnent davantage en parking après l'arrivée du tramway, alors que les clients des établissements situés dans le corridor mais non encore touchés par les travaux (c'est-à-dire les établissements dits « de la phase 2 ») stationnent encore dans la rue... parce que cela reste possible. Ce qui montre tout de même une certaine efficacité des parkings en ouvrage construits pour « compenser » une partie des pertes de stationnement sur voirie autorisés ou interdits mais parfois tolérés.

Avec le développement des modes doux, les entreprises bordelaises sont plus nombreuses que par le passé à reconnaître, en 2004, que plus de 50 % des clients se déplacent en transport collectif, à deux-roues (sans spécifier s'il s'agit de vélos, de cyclomoteurs ou autres motos) ou à pied.

Les exemples cités ci-dessus, surtout celui de Bordeaux, montrent que tout est lié en termes de fréquentation et de comportements d'achat : valorisation du quartier, accessibilité, accroissement de la mobilité... Comme le notait l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, le tramway contribue à « redistribuer » la clientèle, soit parce qu'il en a accru la mobilité, soit parce qu'il a complètement modifié les accès à la ville.

3. Conclusions : les points clefs de l'interaction tramway et commerce

Les points clefs mis en lumière dans ce chapitre en guise de conclusion, représentent les différents facteurs qui ont sans doute – hormis les facteurs nationaux et les spécificités locales – contribué à faire varier les effets du tramway sur le commerce d'une agglomération à l'autre, et parfois entre une ligne de tramway et la suivante dans la même agglomération. Il s'agit pour la plupart de facteurs que l'on ne peut que rarement quantifier, mais dont on peut penser, légitimement et sur la base des effets constatés dans les agglomérations étudiées dans le cadre de cette synthèse, qu'ils ont un poids certain dans la réussite d'un projet tramway.

Selon les lieux, les périodes, les contextes politiques et urbains, et la manière dont l'outil tramway a été utilisé, l'interaction tramway-commerce a joué différemment dans les agglomérations étudiées. En dehors des effets constatés où l'on a déjà vu l'importance de la conjoncture économique nationale, d'autres facteurs ont influencé cette interaction tels que l'insertion amont de l'outil tramway dans un projet de ville, la concertation ou son absence, le contexte spatial, l'insertion physique de la plate-forme, l'importance des flux et, enfin, les opérations d'urbanisme concomitantes et les mesures d'accompagnement pour valoriser, compenser, rehausser ou réduire l'effet produit par le tramway. C'est de l'ensemble de ces facteurs qu'il sera question ci-dessous, avant que quelques hypothèses ne soient émises en conclusion.

3.1 Politiques urbaines et politique tramway

Les exemples étudiés montrent que pour avoir un effet positif optimum sur le système de déplacement et sur la vie des quartiers – et dans ce qui nous préoccupe ici sur le commerce – acteurs techniques, politiques et économiques ne peuvent se contenter de considérer le tramway comme un moyen de transport à intégrer dans un système urbain existant. Un tramway, et un TCSP en général, demande tout un environnement technique et opérationnel adapté. Il doit aussi s'inscrire dans un objectif d'aménagement urbain, de valorisation du centre et des quartiers qu'il traverse ou relie.

De plus, mieux il est inséré, dès le départ, dans les politiques urbaines – ou s'il fait partie d'un véritable projet de ville – avec un objectif de transport et d'aménagement équilibré, meilleures sont ses chances de réussite. A condition aussi, de trouver, par la participation de l'ensemble des acteurs concernés et dès les études de définition du tracé et d'insertion de la plate-forme, le meilleur compromis entre la finalité transport du tramway et son usage en tant qu'outil pour la valorisation des quartiers traversés et la dynamisation de la vie économique.

On peut poser que, comme à Bordeaux, plus une agglomération utilise le tramway comme outil de transformation volontariste du tissu et de l'espace urbains, et comme outil de dynamisation des quartiers et de leur fonctionnement, plus elle a de chances de réussir... si elle y met les moyens. Et par moyens on entend naturellement les moyens financiers, très conséquents dans l'agglomération bordelaise, mais aussi ceux d'un accord politique préalable entre élus de tous bords, ceux d'un partenariat entre

instances politiques et économiques et ceux d'une concertation-participation intensive pour faire accepter le tramway comme une chance pour l'agglomération. Dans un registre différent, le fait que la communauté urbaine de Bordeaux (Cub) dispose de l'ensemble des compétences nécessaires – transport, urbanisme, voirie et stationnement – a largement joué en faveur du projet et de son unité.

A Bordeaux, en effet, le tramway, outre sa fonction transport première, a été utilisé dès le départ comme un outil au service d'une nouvelle politique urbaine pour sa capacité à transformer et à remodeler les quartiers traversés. Pour le président de la Cub, le tramway devait combattre l'urbanisation en tache d'huile, recentrer l'agglomération sur son cœur urbain et redynamiser la rive droite de la Garonne.

S'il est trop tôt pour dire si la réussite est au rendez-vous sur tous ces points, il est manifeste que la ville s'est embellie, fonctionne mieux et respire, y compris sans doute sur le plan économique puisque le tramway génère davantage de flux de clients potentiels.

Cependant, en ce qui concerne l'utilisation de l'outil tramway pour instaurer une plus grande maîtrise de l'urbanisation, il semble bien qu'il en faille plus pour combattre l'étalement urbain. En effet, dans la commune de Bordeaux, les hausses du foncier, de la construction et des loyers sont telles que le logement social et les classes moyennes ne peuvent plus guère être maintenus au centre et sont amenés à s'éloigner parfois à des dizaines de kilomètres de la ville-centre... et à redevenir dépendants de la voiture.

3.2 Importance de la concertation

Quelle que soit l'agglomération ou l'époque, la concertation reste un élément important de la réussite du tramway, même si dans des villes comme Nantes et Grenoble, villes pionnières, elle revêt des formes différentes par rapport à celle mise en œuvre ailleurs, à Bordeaux par exemple. Dans les deux agglomérations pionnières, où l'utilité du tramway n'est plus contestée par personne, où le tramway a été largement « digéré » comme l'expliquent les experts, notamment grenoblois, la concertation pour les extensions du réseau en cours ou en préparation se concentre maintenant sur la position de la plate-forme et, surtout sur l'aménagement et la requalification de l'espace public (trottoirs, emplacements de livraison et de stationnement,...) ; ce qui peut constituer un enseignement en soi pour les villes ayant des projets de tramway.

Dans l'agglomération bordelaise, en revanche, où il s'agissait bien d'une « première » – après vingt ans de gestation où il a même été question d'un métro... – il y a eu nécessité, malgré l'unanimité des décideurs pour la mise en œuvre d'un tramway et de son tracé et malgré l'expérience des autres « villes à tramway », d'organiser une concertation longue et intense (plus de 200 réunions...) pour venir à bout des résistances des entreprises et des habitants, et pour convaincre les uns et les autres que le tramway était un atout pour l'agglomération.

De ce point de vue, on peut penser que s'il n'y avait pas eu unanimité au départ à la communauté urbaine de Bordeaux et une excellente coopération entre Cub et CCI, les choses auraient pu se passer beaucoup moins « bien ». Grâce à ces efforts partagés, il n'y a eu qu'un seul recours. Alors que les entreprises, toutes activités confondues, ont souffert des travaux – sans doute plus qu'ailleurs du fait de la construction simultanée des trois lignes – elles ont en permanence affiché une opinion positive vis-à-vis du tramway et sont restées persuadées que le tramway valoriserait leur emplacement.

3.2.1 Partenariat entre le maître d'ouvrage et les acteurs économiques

Dans le cas de Bordeaux, outre la concertation, le partenariat conclu entre la Communauté urbaine – maître d'ouvrage – et la CCI a été important, sinon déterminant pour la confiance des chefs d'entreprises et le bon déroulement des opérations durant les travaux.

Selon les travaux d'un groupe de travail animé au niveau de l'Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI) par Christian Boyer, CCI de Bordeaux, l'implication des CCI très en amont est fondamentale, notamment dans la phase de concertation préalable : « *l'implication d'une CCI doit avoir trois objectifs essentiels : jouer un rôle d'interface entre la collectivité et les entreprises, préparer les entreprises à l'arrivée du tramway et sensibiliser la collectivité locale à la prise en compte des intérêts des entreprises* ».

Ensuite, pour ce groupe de travail, les CCI ont une autre carte à jouer dans les actions d'accompagnement d'un tramway, de préférence au moyen d'une observation économique des effets d'un TCSP mis en place avant le début des travaux. L'ACFCI situe le début de l'implication nécessaire d'une chambre de commerce deux ans avant la décision définitive sur le tracé. La portée de certains choix tels le tracé, les profils en travers, l'implantation des stations... est ainsi soulignée et la volonté d'y participer avant toute décision définitive manifeste.

3.2.2 Prise en compte amont de l'activité économique

Les monographies montrent d'ailleurs que plus la prise en compte de l'activité économique et des besoins spécifiques des entreprises, des commerçants – et des habitants – se situe à un stade amont (notamment dans le cadre du PDU et de la loi SRU), mieux le tramway est accepté et peut avoir les effets positifs souhaités, malgré les difficultés inhérentes à la période des travaux. Le cas de Grenoble est éclairant à cet égard. La ville, mais aussi l'autorité organisatrice de transport, le SMTC créée en 1973, ont une forte et une longue tradition de concertation et de participation des citoyens à la décision, avec l'organisation d'une concertation informelle très en amont de la procédure préalable officielle. Dès la prise de décision de principe par le SMTC pour la première ligne, au cours des années 1980, « *une commission spécifique avait été créée⁴⁸ où étaient représentés, outre le maître d'ouvrage, des architectes, des ingénieurs, des urbanistes qui discutaient avec les usagers, les associations, les habitants, les commerçants,... sur tous les sujets au fur et à mesure de la planification, des études et des travaux du tramway : tracé, aménagements, plate-forme, insertion, couleurs, matériaux...* ».

A contrario, on peut comprendre aussi que l'absence ou l'insuffisance de concertation ou de participation réelle des différents acteurs de la cité, qui a pu être constatée ici ou là, soit à l'origine de frustrations ou de moins bonnes adaptations des commerçants au nouveau contexte.

En résumé, on peut conclure, avec Christian Boyer, qu'il est important, essentiel même, qu'il y ait association de partenaires et concertation au sujet du tramway entre tous les acteurs de l'agglomération très en amont de sa mise en œuvre, ce qui a été concrétisé dans l'agglomération bordelaise par la mise en place d'un observatoire des effets du tramway « *en tant qu'outil d'aide à la décision et guide concernant les actions à mener pour optimiser les effets positifs et limiter les impacts négatifs* »⁴⁹.

⁴⁸ Voir Dire d'expert, Hubert Gaillardot, CCI Grenoble, AURG dans « Monographie de Grenoble ».

⁴⁹ *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, Lyon, 2004.

3.3 Contexte spatial local et insertion de la plate-forme

3.3.1 Importance du tissu dans lequel sont implantés les commerces

Le tissu dans lequel sont implantés les commerces a son importance pour les questions d'évolution de la clientèle, de la fréquentation et du chiffre d'affaires. Christian Boyer a pu noter, grâce aux observations effectuées dans les autres villes à tramway, que le tramway n'a pas les mêmes impacts sur la clientèle selon que les commerces concernés se situent dans le centre-ville, dans les quartiers intermédiaires (ou péri-centraux) ou en périphérie.

C'est souvent dans les quartiers intermédiaires que les commerces rencontrent le plus de difficultés à maintenir leur activité, avec ou sans tramway. C'est d'ailleurs dans ce type de quartier que les restructurations – commerciales et autres – sont les plus profondes lors d'un changement aussi important que l'arrivée d'un tramway. Cela s'est vérifié dans différentes agglomérations étudiées.

L'expérience de Rouen montre, en outre, que, selon la localisation des commerces, en tissu intermédiaire, par exemple, entre le centre-ville et la périphérie et pour des commerces à l'offre insuffisamment définie, le tramway accélère les mutations. Surtout s'il s'agit de pôles en déclin ou dont la taille et l'offre ne correspondent plus aux nouveaux flux, c'est-à-dire à ceux générés par le tramway.

L'Observatoire des effets du tramway de Bordeaux⁵⁰ a pu déterminer que les commerces les plus touchés par les travaux sont ceux qui s'adressent avant tout à une clientèle de passage qui est évidemment la plus perturbée par les changements de plans de circulation qui accompagnent la construction du tramway.

3.3.2 Positionnement des plates-formes

On comprend aisément que le contexte spatial dans lequel s'insèrent tracé et plates-formes est primordial pour le bon fonctionnement de la rue et du quartier au quotidien. C'est là que se joue *in fine* la réussite plus ou moins grande de l'opération tramway ; sans perdre de vue que le tramway reste d'abord un moyen de transport, et qu'il s'agit dans tous les cas d'aboutir au meilleur compromis entre d'une part, fonctionnalité du tramway et, d'autre part, insertion urbaine qualitative, mixité d'usage, partage de l'espace avec les autres catégories d'usagers. Un compromis est à trouver entre les utilisateurs du tramway désireux de se rendre le plus rapidement possible d'un endroit à un autre et riverains, commerçants et autres usagers de l'espace-rue qui ont à s'organiser différemment dans cet espace-rue du fait du tramway.

L'insertion de la plate-forme du tramway dans l'espace entre façades et sa perméabilité ou sa protection sont fortement liées à l'organisation de la circulation et du stationnement, et se prévoit généralement dans le cadre d'un plan de déplacements tous modes. Elles conditionnent aussi la rapidité de ce mode de transport qui, dans le cas de rues peu larges, doivent être mises en regard des besoins des habitants, des visiteurs et des commerçants dont les livraisons ; le « bon » compromis ne peut être recherché que par la concertation.

⁵⁰ « Tramways et couloirs de bus : quels impacts sur la vie des commerces », in *Compte rendu du colloque Gart du 5 novembre 2002*, Christian Boyer, Paris, Gart, 2002.

Pour tenter d'établir un lien entre le positionnement de la plate-forme, l'aménagement de celle-ci et du reste de l'espace entre façades, les conditions de circulation automobile et l'évolution des commerces riverains d'une ligne de tramway, les différentes monographies apportent quelques enseignements. Pour l'heure, aucune conclusion n'a pu en être tirée, sauf à dire que chaque cas est particulier, que positions centrale et latérale se défendent selon les situations et que le choix de l'une ou de l'autre, de leur perméabilité ou de leur protection dépend autant du contexte local que des objectifs du tramway, des flux générés par le tramway et du plan de circulation. Ces choix importent sans doute plus encore dans les voies étroites aux activités multiples et diverses par rapport aux voies larges où l'on n'a pas forcément besoin de choisir entre usages et usagers...

A Strasbourg, par exemple, l'idée a été de profiter de la largeur, généralement importante des voiries – héritage partiel de la ville « allemande » – qui devaient supporter le tracé pour placer le tramway en position centrale, ce qui, dans ce cas, a largement contribué à résoudre au mieux les questions de circulation, de stationnement et de livraison des commerces.

Autre exemple à Grenoble, où le site latéral, était bien adapté, selon les experts consultés, à certaines configurations et a été beaucoup utilisé pour les deux premières lignes en dehors de l'hypercentre de Grenoble. Dans ce dernier, le positionnement est plutôt central pour des raisons de place, de largeur de voirie et de nécessité parfois de maintenir une voie de circulation générale. Pour la 3^e ligne, en cours de construction en 2005, qui passe sur de grands boulevards – ressemblant à ceux de Strasbourg... – c'est à nouveau le site central qui a été choisi.

Cependant, aujourd'hui, la pression automobile est si forte que le positionnement central est souvent considéré – contrairement à l'époque des premières lignes – comme une solution d'apaisement sur certaines voiries des communes périphériques et même sur les grands boulevards comme à Grenoble ; là où l'on sentait qu'un conflit pouvait éclater entre le tramway, les usagers de l'espace public et les riverains ; notamment entre familles avec enfants, piétons et cyclistes – qui allaient enfin pouvoir bénéficier de trottoirs et d'espaces plus généreux – et résidents dont des familles, qui attachent aussi de l'importance au stationnement au pied de leurs immeubles. L'espace disponible a finalement été réparti, divisé, entre les résidents et les piétons par le maintien partiel de contre-allées et l'aménagement de trottoirs plus larges.

3.3.3 Importance des flux et du plan de circulation

L'un des constats qui semble ressortir de l'observation des cas de Strasbourg, de Grenoble et de Rouen porte sur l'importance des flux piétons ou peut-être plus exactement sur la présence, antérieure au tramway dans les trois cas, de zones piétonnes là où passe le tramway ou à proximité, qu'on les ait élargies ou non pendant les travaux du tramway. Etant entendu que les flux qu'elles génèrent se combinent aux flux générés par les tramways, mais dépendent aussi du plan de circulation ayant maintenu ou non une circulation automobile sur la voie où est implantée la plate-forme ou à proximité.

A Strasbourg, deux mesures importantes ont été prises dès avant l'introduction du tramway : d'une part la circulation automobile de l'hypercentre a été organisée en boucles pour éviter le trafic de transit et, d'autre part, une grande partie du centre a été piétonnisée, opération poursuivie après l'arrivée du tramway. Le tramway a ainsi permis de renforcer ces choix du point de vue des flux, amenés maintenant par le tramway et les transports publics restructurés, et par une plus grande attractivité de l'hypercentre.

L'étude de l'Agence d'urbanisme sur les impacts du tramway sur le commerce dans l'hypercentre de Strasbourg a permis d'établir que les rues dans lesquelles passe le tramway ne sont pas plus affectées par les mutations des cellules commerciales ou des enseignes que les autres rues commerçantes. Les auteurs ont d'ailleurs constaté (voir monographie) que les changements les plus importants affectent deux rues sans tramway (forte proportion de magasins d'équipement de la personne) qui, notamment à la suite de la piétonisation qui a précédé et accompagné l'arrivée du tramway, se trouvent à l'écart des grands flux piétons.

Le cas de Rouen illustre ce phénomène presque *a contrario*, étant donné que là où cet effet de flux piétons et de valorisation des emplacements a été particulièrement fort, est précisément le seul axe de la ville où le « métro » passe en sous-sol : rue Jeanne d'Arc, axe principal de l'hypercentre commerçant où la circulation automobile et celle des autobus a été maintenue et où seuls quelque 50 m de voie ont été requalifiés autour d'une station du « métro ». Cette rue est cependant entourée de nombreuses rues piétonnes qui génèrent un flux piétons important qui, avec les flux amenés par le « métro », ont redynamisé l'ensemble de ce secteur hyper commerçant. Une dizaine de parkings se trouvent à proximité.

Il est possible que devant un tel succès, sous la pression automobile conjuguée à celle des piétons, la ville de Rouen soit amenée à maîtriser différemment les flux automobiles, notamment suite à la mise en service du site propre de Teor (système intermédiaire entre bus et tramway, déjà en site réservé ou protégé sur la majorité de son parcours hors du centre) ; il croise en effet la rue Jeanne d'Arc près des quais et amènera sans doute, une fois en site propre à cet endroit un trafic piétons supplémentaire.

Grenoble est un cas un peu différent, non qu'il n'y ait pas eu de zones piétonnes avant l'arrivée du tramway, au contraire, mais elles ont joué différemment qu'à Rouen ou à Strasbourg. D'une part parce que dans ces zones, déjà mixtes piétons-bus avant l'arrivée du tramway, ce sont précisément les « trains de bus » qui ont en partie conduit au tramway. En effet, ils étaient de plus en plus mal supportés par les piétons, les habitants, et sans doute les commerçants et l'exploitant du réseau d'autobus. D'autre part, parce que, dans la même ville, une rue commerçante en amont de ces zones piétonnes a été piétonnisée lors de l'arrivée du tramway et a de ce fait été coupée des flux automobiles dont elle vivait en partie et se trouvait ainsi à l'écart des flux piétons dominants. C'est une opération d'urbanisme concomitante qui a permis de compenser cet effet négatif et a amené de nouveaux flux piétons qui finalement ont permis au quartier de survivre.

A Montpellier, la situation est encore différente. Non seulement le tramway est limité pour sa première ligne à Montpellier *intra-muros* et ne passe pas dans l'hypercentre à présent totalement piétonnisé où se trouve le gros de l'appareil commercial, mais encore il ne touche que quelque 130 commerces en dehors de l'hypercentre. La Chambre de commerce, qui mène des enquêtes régulières de fréquentation du centre-ville, craint que les difficultés de circulation et de stationnement dans et autour de cet hypercentre ne dissuadent les gens d'y venir, malgré le tramway à proximité. Elle regrette aussi – et elle a fourni un avis en ce sens lors de l'enquête publique – que la seconde ligne de tramway ne passe pas non plus dans l'hypercentre piéton mais le contourne à l'ouest. Ce cas pose sans doute un problème de flux aujourd'hui et pour nombre d'années à venir. C'est le résultat de deux logiques de desserte du centre-ville, l'une estimant qu'il faut bien desservir l'existant et l'autre considérant comme une nécessité absolue d'élargir le centre-ville et prévoyant donc de desservir le centre de demain, sans oublier la morphologie du tissu urbain ancien du centre-ville, avec ses voies étroites.

Cependant, les exemples de Rouen, Strasbourg et Grenoble montrent l'importance des flux piétons, que ce soit le tramway ou le plan de circulation qui amènent ou déplacent les flux. A Montpellier, en l'absence de chiffres et de comparaisons entre commerces de l'hypercentre et les autres, et entre commerces de la ville et les centres commerciaux périphériques, on ne peut que supposer que flux piétons et flux automobiles se complètent, se juxtaposent ou s'opposent selon les quartiers.

C'est à un expert de Grenoble que l'on peut laisser le mot de la fin en termes de flux⁵¹. Pour lui, le tramway joue comme les zones piétonnes, en ce sens qu'il déplacera les flux, amènera de nouvelles catégories de consommateurs⁵², en éloignera d'autres habituées à venir en voiture et déterminera le type de commerce qui s'installera... dans des espaces requalifiés.

3.3.4 Importance des arrêts

Tout au long des monographies, il est apparu que l'importance des arrêts, notamment vis-à-vis des commerces est grande. Elle n'a cependant pas pu être traitée dans le cadre de cet ouvrage et devrait pouvoir faire l'objet d'études plus approfondies.

3.3.5 Importance du stationnement

Dans le cadre de cette synthèse, le facteur stationnement n'a pu être suffisamment étudié, alors qu'il est d'une importance certaine tant pour la réussite du programme tramway en tant que moyen alternatif de déplacement par rapport à l'automobile que du point de vue des commerçants et résidents. En particulier, le thème des parcs relais, en relation avec la politique de stationnement sur le lieu de travail, le stationnement résidentiel et le problème des livraisons des commerçants, aurait mérité quelques développements.

3.4 Opérations d'urbanisme, aménagements et mesures d'accompagnement

3.4.1 Opérations d'urbanisme

Dans certains cas, comme à Nantes pour les deux premières lignes de tramway, on peut penser que les 136 opérations importantes d'aménagement réalisées autour du tramway⁵³ ont autant contribué, sinon plus, que le tramway lui-même à lancer une dynamique générale de l'agglomération et notamment à relancer l'activité commerciale. District et Agence d'urbanisme⁵⁴ conviennent que : « *Il apparaît ainsi que la réalisation du tramway a permis de déclencher ou d'accélérer des opérations d'urbanisme visant à requalifier certains quartiers et à recréer des pôles urbains d'attraction à proximité des deux lignes* ».

⁵¹ Voir Dire d'expert, Hubert Gaillardot, CCI Grenoble, AURG dans « Monographie de Grenoble ».

⁵² A Grenoble le tramway amène 20 000 personnes/jour.

⁵³ *Évaluation socio-économique du tramway, synthèse des études*, Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise (Auran), district de l'agglomération nantaise, 1998.

⁵⁴ *Op.cit.*

Sur ces opérations, trente-huit étaient directement liées à l'insertion de la plate-forme ; parmi elles, le réaménagement complet du cours des 50 Otages et de très nombreux aménagements à dominante piétonne visant à relancer l'activité commerciale en centre-ville autour de lieux privilégiés pour les piétons. Les quatre-vingt-cinq opérations lourdes concernaient la construction de logements et d'équipements, principalement publics, et les treize opérations et projets d'urbanisme restants portaient sur le retraitement de l'espace public et la réorganisation des commerces existants dans différents quartiers défavorisés et ZAC de l'époque.

3.4.2 Mesures d'accompagnement

Avec l'Observatoire des effets d'un TCSP sur la vie économique et les commerces de Bordeaux, on note que les effets et les transformations relevés dans les villes qui ont mis en place un TCSP sont importants, d'où qu'ils viennent, et rendent nécessaire l'accompagnement des évolutions et mutations économiques et urbaines observées.

Les mesures d'accompagnement peuvent concerner, outre les indemnités, des mesures d'aménagement, la mise en oeuvre d'un plan de redynamisation du commerce local, l'intégration de certaines stations dans des opérations privées ou publiques de logements, l'installation d'activités nouvelles, des programmes de réhabilitation de façades...

Que l'on ait pu mettre en place des outils de prévision ou d'observation ou non, il semble indispensable de se garder la possibilité de prendre des mesures d'aménagement et/ou de circulation qui compensent ou corrigent dans le temps et dans l'espace certains effets observés non prévus. C'est ainsi que, à Rouen comme à Strasbourg – et à Bordeaux pour d'autres raisons – des actions d'accompagnement ou des opérations de construction de logements et de bureaux ont pu compenser les effets d'abord négatifs d'évolution de tel pôle ou de telle rue, sans qu'il y ait de lien direct avec le tramway mais plutôt avec un changement du plan de circulation.

A Rouen, on a pu noter par exemple que des initiatives des commerçants, de la Ville, de la Communauté d'agglomération ou/et d'investisseurs privés peuvent accroître la commercialité des pôles commerciaux, d'une part, et amener une nouvelle clientèle de proximité d'autre part. Programmes de nouveaux logements, opérations de rénovation, réalisation de locaux d'activités tertiaires nouvelles, implantation d'organismes de formation, universités... peuvent être prises en charge par des investisseurs privés ou publics qui souhaitent profiter de la proximité d'une station de « métro ».

Enfin, et cela aussi différents exemples le montrent, des opérations d'urbanisme, des mesures d'accompagnement diverses, ont réussi à amplifier ou au contraire à amortir et à minimiser certains effets constatés pendant et après la mise en oeuvre du tramway.

Sans se cacher non plus, comme le notait Christian Boyer, qu'on ne réussit pas à tout rattraper ou à tout compenser. Il est notamment difficile de « retenir » des commerces fragilisés bien avant l'arrivée du tramway, surtout s'ils sont situés en tissu intermédiaire et/ou dépendants de la voiture par leur offre, et ne peuvent plus bénéficier de cette clientèle du fait d'un changement de plan de circulation à l'occasion du tramway.

A Grenoble, où une rue commerçante en amont des zones piétonnes centrales existantes a été piétonnisée à l'arrivée du tramway et a été coupée des flux automobiles dont elle vivait en partie, une très importante opération d'urbanisme dans un quartier adjacent devenu centre d'affaires a réussi à compenser cet effet négatif. En effet, le commerce, en déclin avant l'arrivée du tramway, a vu arriver de nouveaux flux piétons, accentués par d'autres facteurs indépendants du tramway, telle l'arrivée du TGV à Grenoble en 1987. De sorte que, aujourd'hui, les experts grenoblois interrogés estiment que l'opération tramway-piétons, dans cette rue particulière et ce quartier spécifique, a finalement permis au quartier de survivre.

Certaines mesures de compensation ou d'accompagnement sont en réalité des mesures d'anticipation. C'est ainsi que la Cub et la CCI ont « compensé *a priori* » par un requalification complète tout un quartier qui n'avait finalement pas pu « bénéficier du tramway », étant donné que le tracé avait été changé pour passer là où il avait été jugé encore plus utile. Ce qui donne la mesure du rôle très positif que les acteurs socio-économiques en général et les chefs d'entreprise en particulier attribuaient au tramway à Bordeaux en termes de redynamisation des quartiers.

3.5 Hypothèses et dires en conclusion

Les différentes études concernant les effets du tramway sur le commerce, les constats effectués par les observatoires et agences d'urbanisme, et les observations faites dans le cadre de ce travail permettent d'émettre des hypothèses qui peuvent s'appliquer dans une plus ou moins grande mesure à l'ensemble des cas étudiés. Elles sont résumées ci-après en guise de conclusion.

3.5.1 Importance du moment, du contexte national

Il ressort clairement des études et observations faites dans les différentes agglomérations à tramway, que le moment où interviennent les travaux et la mise en service du tramway est très important, notamment en termes de contexte national et local, mais sans doute dans une mesure moindre.

L'Observatoire économique des effets du tramway de Bordeaux a pu étudier l'influence du contexte national et local sur l'activité économique lors des travaux et de la mise en service du tramway dans les villes qui ont adopté le tramway avant l'agglomération bordelaise. Il en tire comme enseignement qu'il est indispensable, pour donner les meilleures chances à un projet tramway où qu'il soit, d'utiliser les prévisions économiques pour préparer, dès la mise en œuvre du projet, les mesures d'accompagnement des travaux et de la mise en service du tramway pour optimiser ainsi ses effets positifs et compenser ses effets négatifs. C'est ce que l'Observatoire a entrepris de faire pour les extensions en cours en 2005 afin de compenser les impacts de ces travaux (2004-2007) qu'il prévoit plus importants pour les établissements dits « *de la deuxième phase* », situés « *dans des secteurs géographiques déjà en proie à des difficultés économiques* » et en raison du contexte national actuel.

3.5.2 Tramway accélérateur : des tendances préexistantes et catalyseur des différences

Dès les premières études à Nantes et à Grenoble, les auteurs, les experts et les élus soulignent tous que, indépendamment des objectifs que l'on se fixe pour l'utilisation de l'outil tramway, celui-ci joue comme un accélérateur⁵⁵ de tendance. A Strasbourg, l'étude « Impact du tramway sur le commerce » indique qu'un projet de tramway s'inscrit dans une dynamique et non dans une situation statique, et souligne que le choix du tracé n'est pas neutre. Dans l'ensemble, le tramway constitue un amplificateur, un accélérateur de tendances préexistantes, mais il n'est en aucun cas la cause de ces tendances.

⁵⁵ Voir Dire d'Élu, François de Ruy, Nantes, janvier 2005.

La perception du tramway qu'ont les personnes interrogées lors de l'étude de l'agglomération strasbourgeoise⁵⁶ est intéressante parce qu'elle émane des acteurs économiques et commerçants du terrain. « *D'une manière générale, le tramway est perçu comme accélérant des mouvements déjà amorcés (positifs ou négatifs) mais non pas comme pouvant inverser une tendance lourde directement liée à l'univers du commerce en tant que tel. Il n'est donc pas perçu comme pouvant avoir des effets sur l'attractivité des commerces de masse ou sur les linéaires commerciaux de périphérie* ».

A Rouen, aussi le « métro » est considéré comme un accélérateur de tendances quand l'étude 2000 pointe le fait que le « métro » n'a pas encore réussi à stabiliser ou à désenclaver certains pôles fragiles qui se dévitalisaient ; leur transformation étant de toute façon inévitable selon l'étude, compte tenu de l'évolution de la concurrence.

En d'autres termes, dans certains contextes, le tramway oblige les commerçants à s'adapter plus rapidement, ce qui nécessite parfois un coup de pouce en matière d'investissement et/ou des actions d'accompagnement.

Pour la 3^e ligne nantaise, CCI et Chambre de métiers reprennent cette idée à leur compte dans leur note de synthèse⁵⁷ sur les effets des travaux. Ils remarquent en effet que le passage du tramway semble avoir contribué à accentuer les différences entre les niveaux de développement des entreprises. Autrement dit, les entreprises qui étaient dynamiques avant les travaux semblent avoir renforcé leur attractivité ; dans le même temps, la fragilité de certains autres établissements s'est accentuée elle aussi, le tramway facilitant la mobilité et donc le choix des consommateurs d'aller vers des pôles plus dynamiques disposant d'une offre mieux adaptée à leurs besoins.

3.5.3 Importance du facteur humain

Le tramway suscite, dans certains contextes pourtant semblables, des réactions opposées, fortement liées aux personnes, aux moyens dont ils disposent et à l'incitation extérieure ou à son absence.

Ainsi, à Rouen par exemple, deux pôles commerciaux en déclin, dès avant l'arrivée du « métro », du fait d'une offre insuffisante ont évolué différemment malgré une localisation comparable à proximité d'un arrêt du « métro ». Dans le premier pôle, grâce à son extension qui a attiré de nouveaux commerces, les « anciens » ont adapté leur offre pour les courses de proximité dont profite aussi une nouvelle clientèle de passage qui ne se serait sans doute pas arrêtée si l'offre ne s'était pas adaptée. Ces commerçants se félicitent maintenant des nouveaux clients que leur apporte le « métro ». En revanche, les commerçants de l'autre pôle n'ont pas su s'adapter, ou n'en ont pas eu les moyens et se plaignent au contraire d'une baisse de leur chiffre d'affaires. Ils expliquent que le tramway a facilité l'évasion de leurs anciens clients vers d'autres pôles...

3.5.4 Absence de règle générale et difficulté d'isoler l'effet tramway

Les études effectuées dans plusieurs agglomérations étudiées montrent qu'il n'y a pas de règle générale et que beaucoup est affaire de circonstances locales, d'objectifs assignés à l'outil tramway (inscrits par les responsables politiques dans les documents d'urbanisme, le PDU,...), de concertation, de tissu urbain, de positionnement de la plate-forme, de plans de

⁵⁶ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

⁵⁷ *Construction de la ligne 3 et prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération nantaise*, note de synthèse, chambre de métiers de Loire atlantique, chambre de commerce de Nantes et Saint-Nazaire, juin 2001.

circulation, de flux, de mesures d'accompagnement,... sans sous-estimer l'importance du contexte économique national et du moment auquel intervient l'opération tramway comme on l'a vu ci-dessus.

3.5.4.1 Ensemble de facteurs, différents d'un cas à l'autre

A Strasbourg⁵⁸, l'étude sur les impacts du tramway sur le commerce note ainsi qu'il est délicat voire illusoire de vouloir isoler un effet spécifique du tramway ou des effets liés à la variation de l'offre de transport de l'ensemble des autres facteurs agissant sur le commerce tels que l'évolution des modes de vie, le pouvoir d'achat, les spécificités locales, les évolutions des structures de distribution, la conjoncture économique.

D'autres études, notamment celle concernant le « métro » rouennais, chiffres, comparaisons avec les zones témoins et exemples à l'appui, notent qu'il serait plus aisé de reconnaître un effet dû « sans doute » au « métro », si l'étude ou l'enquête comparait des zones directement touchées par le « métro » à des secteurs non touchés, appelés à Rouen « secteurs témoin ». Il serait encore plus parlant de comparer les premiers – situés dans le corridor tramway pour Bordeaux ou dans l'hypercentre pour Strasbourg – à ceux de l'ensemble de l'agglomération ce qui n'a été fait que pour un seul critère à Bordeaux. A Strasbourg, on a comparé les rues de l'hypercentre « avec tramway » à celles « sans tramway », ce qui a permis de relativiser quelque peu l'effet (direct) tramway, par rapport à l'effet « flux piétons ». Sans l'avoir mesuré, l'étude de la Cus mentionne la forte montée des centres commerciaux de périphérie, ce qui justifie *a posteriori* la redynamisation de l'hypercentre, notamment au moyen du tramway.

En revanche, ce que les différents acteurs n'avaient pas forcément prévu, c'est que les commerces et rues de l'hypercentre de Strasbourg jouent aujourd'hui très nettement la carte des achats plaisirs-loisirs par rapport aux achats utiles des zones commerciales périphériques. L'effet tramway là encore peut être pointé comme ayant été à l'origine de cette évolution et pour l'avoir sans doute amplifié... du moins à Strasbourg.

3.5.4.2 Montage financier et volonté pour un projet global

Les différents cas étudiés montrent l'importance des financements au-delà de ceux directement affectés au tramway, mais, sans doute, plus encore la volonté d'optimiser l'opération tramway pour la vie des quartiers et l'activité économique par le choix de projets ou de mesures d'accompagnement porteurs. Il s'agit aussi de mobiliser d'autres financements que ceux dédiés aux transports et d'imaginer des montages publics-privés pour certaines opérations et, enfin, d'avoir la capacité d'anticiper certaines évolutions, positives ou négatives.

Une participation-concertation réelle et des partenariats appropriés des différents acteurs est la clef pour optimiser non seulement les effets du tramway mais aussi les financements qui lui sont consacrés dans le cadre d'un véritable projet d'agglomération.

⁵⁸ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

MONOGRAPHIES

LE TRAMWAY DE BORDEAUX

1. Contexte institutionnel et politique des transports⁵⁹

La Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) compte 27 communes et une population de 660 000 habitants en 1999 pour une population de 882 156 habitants dans l'aire urbaine. L'autorité organisatrice de transports de l'agglomération est la CUB.

Compétences : il est à noter que la CUB a non seulement la compétence Transports mais aussi les compétences Urbanisme, Voirie et Stationnement.

Territoire : en 20 ans, la zone urbanisée du schéma directeur de l'agglomération a doublé de superficie pour une croissance démographique relativement modérée (14 %) ⁶⁰ et inégalement répartie : forte dans les secteurs périphériques et périurbains, en stagnation voire en diminution sur les parties centrales.

Habitat individuel, dispersion des fonctions urbaines : « fondée sur l'habitat individuel périphérique, l'extension urbaine, à la densité très faible, a favorisé la dispersion de certaines fonctions urbaines et l'émergence de polarités secondaires. Il en est résulté 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 du territoire » ⁶¹.

Usage de la voiture : dans une agglomération de la taille de celle de Bordeaux (55 188 ha pour la CUB, dont 4 936 ha pour la commune de Bordeaux), l'usage de la voiture est dominant et s'est trouvé renforcé par la dispersion urbaine constatée. Les déplacements effectués en voiture particulière sont passés de 62 % de l'ensemble des déplacements tous modes en 1990 à 68 % dès 1998. Dans son diagnostic, le PDU estimait que, si rien n'était fait, les tendances constatées depuis la fin des années 60 se poursuivraient : le nombre total de kilomètres parcourus chaque jour en automobile augmenterait de plus de 135 % à l'horizon 2010 par rapport à 1990 ⁶².

Transports collectifs et conditions de circulation : parallèlement, les transports publics n'ont pu suivre ce mouvement d'étalement urbain et ont joué un rôle de plus en plus faible dans les déplacements, notamment dans les déplacements domicile-travail. Les temps de parcours se sont allongés sous l'effet de l'étalement et du fait de l'insuffisance des franchissements de la Garonne qui coupe en deux l'agglomération au sein de la ville centre. Dans le même temps, sous la forte pression automobile, les conditions de circulation se sont détériorées, surtout dans le centre historique, et la qualité de service des TC s'est dégradée. De nombreux axes sont devenus saturés et la sur-occupation de l'espace public par le stationnement automobile illicite a contribué à son tour à réduire l'efficacité et l'usage des transports collectifs.

⁵⁹ Source générale des données de cette partie : CUB et CCIB.

⁶⁰ *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, 2004 et du *Rapport 2004 de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole/Communauté urbaine de Bordeaux.

⁶¹ *Op.cit.*

⁶² Bordeaux Métropole, CUB, PDU, mai 2000.

Schéma directeur et PDU : constatant les effets de la dispersion urbaine⁶³ sur l'allongement croissant des déplacements et la difficulté de répondre aux besoins de déplacement de la population autrement que par la voiture, la CUB a adopté, en 1996, un « schéma directeur des déplacements urbains communautaires » qui préfigurait la création d'un TCSP pour l'agglomération. Par la suite, le projet tramway a été acté et repris dans le PDU adopté en 2000. Le PDU inaugure une nouvelle politique urbaine et de déplacements, préconisant une réorganisation de l'ensemble du réseau de transport public à la mise en service du tramway, un nouveau partage de l'espace public plus favorable aux piétons et aux cyclistes, un stationnement davantage tourné vers les résidents et les visiteurs, et la désignation de corridors de déplacements autour desquels devra s'effectuer une densification urbaine pour stopper l'étalement urbain.

Nouveau réseau de transport public : la construction de ce nouveau réseau est l'occasion de réorganiser la structure de la ville en renforçant les pôles d'habitat, d'emplois et de commerce autour des corridors de transport public ; elle permettra de revitaliser les centres-villes, ainsi que de répondre aux besoins en mobilité des quartiers d'habitat social.

Patrimoine : selon le PDU, le patrimoine exceptionnel de la ville constitue un atout inexploité pour promouvoir les modes de déplacement de proximité qui peuvent se substituer avantageusement aux déplacements courts en voiture quels qu'en soient les motifs. Les modes vélo et marche doivent constituer une composante essentielle du projet. Notons à ce sujet, que l'importance d'un secteur sauvegardé - qui a incité à aménager l'alimentation électrique au sol à la place de l'alimentation par fils aériens - constitue un élément qui a pu jouer en faveur de la recherche d'une bonne insertion urbaine du tramway et de sa plate-forme.

2. Offre globale de transport public

Déléataire de service public, la société Connex Bordeaux met en œuvre les décisions de la CUB, autorité organisatrice, et exploite le réseau Tram et bus de la CUB (TBC) sur le territoire de la Communauté.

Réorganisation du réseau autour du tramway : le PDU adopté en 2000 par la CUB fait des trois lignes de tramway l'armature du réseau, autour de laquelle les lignes de bus sont réorganisées, sans être toutes rabattues. En effet, des liaisons de banlieue à banlieue en rocade ont été aménagées pour favoriser le transport public ; certaines lignes dépassent les terminus tramway, d'autres coupent les lignes de tramway.

⁶³ *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, 2004 et du *Rapport 2004 de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole/Communauté urbaine de Bordeaux.

Grille transports publics

Source : CUB

Caractéristiques	Données		Observations
Population CUB Population Bordeaux	660 000 (1999) 215 375 (1999)		CUB en 1990 : 624 285 habitants Bordeaux en 1990 : 210 336 (superficie Bordeaux : 49,36 km ²)
Population CUB desservie	660 000		en considérant zones de 500 m autour des arrêts
Offre en milliers de km parcourus (réseau avant tramway)	22 708 (1999)		soit 34,40 km/habitant/an
Lignes bus : nombre longueur/arrêts Tramway : nombre/longueur/arrêts 2004 Longueur totale tramway en 2007 (A, B, C)	63 (y compris taxibus) 1 013,5 km / 3 363 arrêts 3 / 24,5 km / 53 stations 43,3 km / 84 stations		réseau avant tramway (restructuration en juillet 2004) trois lignes construites en même temps soit 18,8 km suppl. en phase 2 : 2004-2007
Fréquentation en milliers de voyages	2003 54 747	fin 2004 59 128	
Mobilité quotidienne CUB Nombre de déplacements tous modes Nombre de déplacements /jour/habitant	1990 1 729 826 3,13	1998 2 456 524 3,57	
Répartition modale dans la CUB	1990	1999	La part de marché de la voiture atteint 68 % pour le motif achats à Bordeaux ⁶⁴ mais se réduit à 31 % pour les déplacements achats vers le centre-ville (source enquête- ménages 1998) ; à Grenoble, il atteint 49 % (achats ensemble agglomération) mais se réduit à 26 % achats vers centre-ville)
	VP : 62 % TC : 9 % MAP : 22 % 2R : 6 % autres : 1 %	VP : 64 % TC : 9 % MAP : 22 % 2R : 4 % autres : 1 %	

⁶⁴ M.N. Mille, Certu, au colloque du Gart à Paris, novembre 2002.

3. Tramway dans l'agglomération bordelaise

Une des grandes forces du projet tramway de l'agglomération bordelaise est qu'il a recueilli très en amont le consensus de tous les élus de la Communauté urbaine, de tous bords. D'ailleurs, le maire de Bordeaux de l'époque, Alain Juppé, a été réélu président de la CUB avec les voix de l'opposition, tant la volonté d'aboutir était forte... On peut rappeler que, en plus de vingt-cinq ans de gestation, il a tout de même été question successivement de métro et de VAL avant que le tramway ne s'impose pour desservir cette agglomération très étendue (Bordeaux seule couvre déjà 49,36 km² contre 21,3 km² pour Rouen et 18,1 km² pour Grenoble).

L'autre grande force du projet tramway à Bordeaux est l'influence positive que semble avoir eue la concertation très intensive – et souvent dure – menée par les partenaires politiques, urbains et économiques qui ont fait leur le projet de tramway. En effet, si les entreprises situées à proximité des chantiers du tramway (et notamment les commerçants) ont sans doute autant souffert – sinon plus du fait de la construction simultanée des trois lignes (travaux 2000/2003) – que dans les autres villes à TCSP, plus de la moitié d'entre elles, pendant la durée des travaux, ont continué à penser que le tramway valoriserait leur emplacement.

3.1 Tramway, outil d'aménagement et de revalorisation

Dès le départ, le projet de tramway a été imaginé non seulement comme un outil de transport mais surtout comme l'un des éléments moteurs d'une nouvelle politique urbaine par sa capacité à transformer et à remodeler les quartiers traversés.

Dès 1999, Alain Juppé, maire de Bordeaux indique⁶⁵ d'ailleurs que, « au-delà de sa fonction transport, le tramway comporte un enjeu d'urbanisme, en ce sens qu'il contribuera à combattre l'urbanisation en tache d'huile de l'agglomération bordelaise ; il permettra, en effet, un recentrage de l'agglomération sur son cœur urbain et une redynamisation de la rive droite de la Garonne, notamment à l'aide de trois nouveaux franchissements du fleuve ».

Pour Christian Boyer, responsable tramway à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Bordeaux, « la gestation du projet a sans doute été longue (les premières discussions d'un TCSP datent de 1975) mais de ce fait, à partir de 1995, la CUB a pris le temps de tout faire : tramway, urbanisme, circulation et s'en est donné les moyens. Le fait que la CUB dispose de l'ensemble des compétences nécessaires : transports, urbanisme, voirie et stationnement a largement joué en faveur de l'intégration de toutes les opérations dans le même projet ».

3.2 Tramway et aménagements concomitants

Le travail en commun entre CUB et CCI a conduit à l'établissement d'un projet d'ensemble comprenant de nombreux aménagements, réalisés en parallèle aux travaux du tramway, qui ont permis d'impulser une nouvelle dynamique à l'agglomération.

⁶⁵ In *La Vie du Rail* du 10 février 1999 ; finalement un seul nouveau pont sera acté sur les trois prévus.

3.2.1 Aménagements réalisés en parallèle

Ont ainsi pu être réalisés : le réaménagement de l'ensemble des quais et des principales places traversées par le tramway en centre-ville, le lancement de ZAC mixant habitat et activités, le traitement de voies perpendiculaires des cours et avenues où le tramway a été implanté...

3.2.2 Coût des travaux concomitants

« Au total, estime Christian Boyer⁶⁶, le coût de ces travaux concomitants a été de trois milliards de francs (soit environ 457 millions d'euros), auxquels il faut ajouter 1 milliard de francs (soit environ 152 millions d'euros) pour des réaménagements dans quelques quartiers adjacents hors tramway, en "compensation" de n'avoir pu bénéficier directement de la requalification de l'espace public autour du tramway. Il convient d'ajouter à ce coût les neuf à dix millions d'euros d'indemnisation des commerçants »⁶⁷.

3.3 Concertation et choix des tracés

Pour les raisons évoquées ci-dessus, le partenariat entre les différents acteurs de l'agglomération sur l'ensemble du projet, sur le choix du tracé définitif et sur les travaux concomitants devenait particulièrement important. C'est la raison pour laquelle CUB et CCI se sont donné les moyens de convaincre et de réussir la concertation, bien au-delà des deux réunions publiques obligatoires.

3.3.1 Concertation intensive

La concertation sur le tracé définitif a démarré avec la constitution du groupe de travail commun CUB-CCI en 1997, soit trois ans avant le début des travaux. Au total, huit variantes ont été soumises à discussion, chacune ayant fait l'objet d'une analyse multicritère socio-économique. Cela a permis d'aboutir à un tracé définitif qui, pour la CCI, est « la résultante d'un parti pris affirmé de valorisation urbaine et commerciale du centre-ville de Bordeaux et des communes périphériques »⁶⁸.

Dans les mois qui ont précédé les premiers travaux, les chambres consulaires, en partenariat avec la CUB ont intensifié leur campagne de concertation et d'information auprès des habitants, commerçants, artisans et associations, avec l'objectif de sensibiliser les établissements aux possibilités offertes par le projet tram et ses travaux complémentaires. Il s'agissait aussi d'attirer leur attention sur les conséquences économiques de ces aménagements, pour lesquelles un programme spécifique de mesures d'accompagnement avait été prévu.

Au total, quelque deux cents réunions (par commune, par quartier ou par thème) ont été nécessaires pour venir à bout des résistances, désaccords et incompréhensions diverses qui se faisaient jour ici comme ailleurs. C'était une première en France, et ce fut aussi la première fois que, hors CCI, un forum des associations a été organisé sur le sujet.

⁶⁶ Lors d'un entretien de février 2005 à Bordeaux.

⁶⁷ Attention, il s'agit d'estimations selon Christian Boyer, sans qu'il y ait de sources pour valider.

⁶⁸ Christian Boyer.

3.3.2 Choix du tracé

Le tracé définitif du tramway a été choisi en concertation avec les parties intéressées et en fonction d'un certain nombre de critères dont la plupart étaient issus du schéma de déplacements de 1995. Une des lignes devait ainsi passer au cœur du centre-ville et en bordure de l'hypercentre, sur un axe nord-sud qui devait être en grande partie réservé au tramway, aux piétons et aux cyclistes, tout en permettant un accès en voiture pour les commerçants et résidents riverains. L'hypercentre a ainsi été entièrement « borné » avec cartes d'accès pour les résidents en voiture et pour les accès aux parkings, et laissé en accès libre pour les piétons, cyclistes et le tramway. Le tramway devait ensuite desservir l'axe historique du cours de l'Argonne vers le pôle universitaire situé à l'ouest de Bordeaux sur la commune de Pessac. Enfin, le tramway devait rapprocher les deux rives, droite et gauche et passer symboliquement sur le pont de Pierre. L'ensemble de ces conditions a été rempli.

Choix entre deux voies pour le tracé en centre-ville : pour entrer dans le centre-ville de Bordeaux avec la ligne A, il y avait deux possibilités : le cours Victor Hugo ou le cours Alsace-Lorraine. Le cours Victor Hugo, n'avait pas « besoin » du tramway en ce sens qu'il vivait tout seul du point de vue des activités et commerces ; y implanter le tracé permettait certes de relier directement deux quartiers mais avec des difficultés d'insertion. De plus, cela obligeait à aménager un tronç commun dans son prolongement pour les lignes A et B ; cette dernière passant, elle aussi, dans le quartier. L'autre voie, le cours Alsace-Lorraine, était en passe de devenir un « tuyau à voitures » et serait mort sans tramway selon la CUB ; c'est donc là que le tracé a été aménagé.

Tronç commun : les techniciens de la CUB et l'exploitant TBC ont préféré ne pas aménager de tronç commun, malgré un coût plus élevé. Sur de courts tronçons, ils ont ainsi juxtaposé deux infrastructures de tramway au lieu de faire passer deux lignes sur la même infrastructure, comme à Grenoble par exemple. Ils ont estimé qu'il ne fallait pas prendre le risque de paralyser le trafic tramway dès le départ, étant donné les fortes fréquences prévues dès l'ouverture – notamment sur la ligne B allant vers le campus. La CUB estimait en effet qu'il n'aurait pas été possible, à terme, de faire fonctionner, avec un tronç commun, les deux lignes à pleine capacité pour répondre à la demande.

Grille tramway agglomération bordelaise

Source : CUB⁶⁹

Tramway	Données	Observations
Ligne A + B + C	A : 19,9 km au terme phase 2 B : 15,4 km au terme phase 2 C : 8 km au terme phase 2	- 24,6 km ouverts après 1ère phase (2000 / 2003) et 53 stations - 18,7 km supplémentaires en phase 2 (2004-2007) avec construction de 31 stations supplémentaires
Communes et population de la CUB desservies	5 communes après phase 1 7 communes au terme de la phase 2	- Après la phase 2, le tram desservira dans un rayon de 500 m 37 % de la population de la Cub, 50 % des emplois et 65 % de la population scolaire et universitaire
Amplitude	05h00 à 01h00 le lendemain	Soit une amplitude de 20 h/jour
Vitesse commerciale	21 km/h	Sur de nombreux trajets on enregistre un gain de temps de 50 % par rapport aux bus
Parcs relais	début 2005 : 7 à terme : 14	dont deux en ouvrage
Places de parking	Début 2005 : 2 471 dont 1 200 en ouvrage	A terme : - dix parcs de surface : 2 031 places - deux en ouvrage : 1 200 places Deux prélevés sur parkings existants ; capacité non définie
Voyageurs transportés heure de pointe	4 000 à 5 000 voyageurs	
Accessibilité tramway	100 % accessible aux PMR	tramway : plancher bas et quais hauts
Implantation centrale ou latérale Site propre (avec dispositif séparateur) ; site propre intégral ; site protégé.	- site propre = plate-forme infranchissable par les véhicules mais accessible aux piétons = cas le plus fréquent à Bordeaux ; - site propre intégral = inaccessible aux VP comme aux piétons ; - site protégé = avec bordure de faible hauteur ; site accessible exceptionnellement par une voiture, un véhicule de secours.	

⁶⁹ Informations et citations extraites de *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, 2004.

3.4 Bref descriptif des trois lignes

Source : Site de la Communauté urbaine de Bordeaux http://www.lacub.com/tramway/tramway_reseau.asp



Le réseau tramway comporte trois lignes, A, B et C. Dans une première phase, achevée en 2003, le réseau fait 24,6 km. Dans une deuxième phase, chaque ligne connaît des extensions et le réseau atteindra 43,3 km en 2007.

La ligne A est une ligne est-ouest qui relie les deux rives de la Garonne en empruntant le Pont de Pierre, seul pont central de l'agglomération. En rive droite, la première phase a permis de desservir, par une fourche, les communes de Lormont et Cenon, avec des extensions prévues en deuxième phase vers Bassens d'une part et Floirac d'autre part. En rive gauche, le tracé borde l'hypercentre par le sud. En première phase, la ligne a son terminus au Centre Hospitalier Régional. L'extension permet la desserte du centre-ville de Mérignac.

La ligne B est une ligne nord – sud-ouest en rive gauche. En première phase, la ligne part du centre de Bordeaux (les Quinconces), longe l'hypercentre par l'ouest, et rejoint au sud-ouest Talence et Pessac, en desservant le domaine universitaire. Les extensions se font au nord vers le quartier de Bacalan-Claveau et au sud-ouest vers la gare de Pessac.

La ligne C est une ligne nord-sud également en rive gauche, en interconnexion avec la ligne B aux Quinconces. En première phase, la ligne assure une liaison entre ce point d'interconnexion et la gare Saint-Jean, en passant en bordure est de l'hypercentre. En deuxième phase, la ligne est prolongée au nord vers le quartier des Aubiers et au sud jusqu'au boulevard J.J. Bosc, en direction de Bègles.

4. Suivi des effets du tramway sur les activités économiques dans Bordeaux Métropole

La prise en compte de l'activité économique⁷⁰ est restée assez sommaire dans le dossier d'enquête publique, ce qui n'a pas empêché la CCI et les autres acteurs économiques locaux de se mobiliser très tôt, dès le lancement de la concertation pour le tracé définitif en 1997 dans le cadre d'un groupe de travail commun « Commerce, tramway et centre-ville ». Dès lors, des missions d'études ont été lancées dans des villes déjà dotées d'un tramway, associant élus, techniciens de la CUB⁷¹ et commerçants.

Si la CUB constitue un Comité de pilotage tramway, organe de décision du tramway, et une « Mission tramway » plus technique, la CCI crée dès 1990 une direction « Tramway et projets urbains », avec la ferme volonté de « faire du tramway un véritable outil de développement économique devant permettre aux commerçants et aux entreprises de bénéficier des retombées du tramway »⁷².

4.1 Outils

4.1.1 Observatoire des effets du tramway

Devant l'ampleur du projet - trois lignes construites en même temps desservant toutes au moins le centre-ville - CUB, Agence d'urbanisme et CCI décident dès 1997 de mettre en place un outil de suivi des effets du tramway sur l'activité économique, dont la maîtrise d'œuvre est confiée à la CCI. Cet Observatoire doit assurer le suivi des entreprises, dont les commerces⁷³, situées dans le corridor du tramway (150 m de part et d'autre de l'infrastructure). Il a pour première mission de dresser un état des lieux, en 1999, soit un an avant le début des travaux, qui sert dès lors de base aux analyses et enquêtes menées par la suite, pendant et après les travaux.

Cet outil a permis d'étudier les évolutions de l'activité, de l'accessibilité, de la fréquentation des établissements, en réalisant chaque année une analyse statistique, complétée par une enquête⁷⁴ qui vise à suivre un panel représentatif de ces entreprises (1 000 au total) situées dans le corridor.

4.1.2 Autres outils mis en place

Commission d'indemnisation : après concertation avec les compagnies consulaires, la CUB a mis en place une commission de règlement à l'amiable peu après les premiers travaux. A noter un renforcement du dispositif d'indemnisation après deux ans de travaux : les périmètres et les périodes ouvrant droit à indemnisation ont été élargis afin de mieux tenir compte de l'impact effectif des travaux (exemple⁷⁵ : prise en compte du préjudice lié aux travaux dans la rue, même s'ils n'ont pas lieu devant le commerce.

⁷⁰ *Op.cit.*

⁷¹ *Op.cit.*

⁷² Président de la CCI, cité par Christian Boyer, in « Tramways et couloirs bus : quels impacts sur la vie des commerces ? », colloque Gart, novembre 2002.

⁷³ Attention: dans l'annexe Bordeaux, les informations concernent **toutes** les entreprises du corridor tramway ; les commerces constituent environ un tiers de cet effectif.

⁷⁴ Christian Boyer, in « Tramways et couloirs bus : quels impacts sur la vie des commerces », colloque Gart, novembre 2002.

⁷⁵ *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, 2004.

La CUB a consacré neuf à dix millions d'euros à l'indemnisation des commerçants, uniquement pour les professionnels riverains. Pour les entreprises non-riveraines, elle a mis en place un dispositif offrant aux commerçants le bénéfice d'un prêt à taux zéro.

Dispositifs d'appui divers créés par les chambres consulaires : un appui individualisé a été mis en place auprès des entreprises riveraines du tracé pour les aider à s'adapter pendant les travaux du tramway ; une association spécifique « TramEntreprises » a été créée pour seconder les entreprises locales (notamment le BTP) à se positionner sur le chantier tramway.

Espace de livraison de proximité⁷⁶ : la CCI, en concertation avec les transporteurs, la mairie et la CUB, pour faciliter la circulation des camions de livraison dans les quartiers en travaux, leur a donné la possibilité de décharger sur une aire spécifiquement réservée à cet effet en centre-ville.

Observatoire des vitrines commerciales⁷⁷ : deux ans avant les travaux, en 1998, la CUB, l'Agence d'urbanisme et la CCI ont décidé de mettre en place un dispositif de suivi des « vitrines » commerciales qui a été réalisé par l'Agence d'urbanisme. Cette dernière a établi en 1998 un état des lieux, dans le cadre de l'Observatoire. En 2001, un an après le début des travaux, l'Agence a réalisé une nouvelle photographie permettant de mesurer les premières évolutions.

4.2 Impacts en général

Pendant la période des travaux de la phase 1 (2000 / 2003), la période la plus difficile pour les commerçants – et les entreprises en général – a été l'année 2002. Rappelons que la mise en service du tramway bordelais (première phase) s'est échelonnée entre fin 2003 et le premier semestre 2004. La CCI, tout au long des travaux et après la mise en service, a souhaité à la fois améliorer l'attractivité du centre-ville – en collaboration avec la CUB – et assurer la pérennité des commerces indépendants implantés dans le corridor, notamment au moyen de son programme d'accompagnement et de la commission d'indemnisation.

4.2.1 Impacts selon le tissu concerné

Pour Christian Boyer, CCI, « on sait que le tramway n'a pas les mêmes impacts sur la clientèle selon que les commerces concernés se situent dans le centre-ville, dans les quartiers péri-centraux ou en périphérie. C'est souvent dans les quartiers péri-centraux que, après l'arrivée du tramway, on rencontre le plus de difficultés à maintenir des activités commerciales. Parallèlement, la capacité des activités économiques ou commerciales à s'adapter au tramway dépend aussi de la largeur même de la rue où ces activités sont implantées. Un tramway occupe entre 6 et 7 m de chaussée, de sorte que, dans une rue relativement étroite, il s'avère difficile de cumuler, par exemple, la voie de tram et des places de stationnement pour les livraisons des magasins et les clients. Situation qui conduit d'ailleurs certains commerces à se délocaliser »⁷⁸.

⁷⁶ *Op.cit.*

⁷⁷ *Op.cit.*

⁷⁸ Christian Boyer, in « Tramways et couloirs bus: quels impacts sur la vie des commerces », colloque Gart, novembre 2002.

Christian Boyer estime par ailleurs, que le meilleur garant du bon fonctionnement des quartiers en général, avec ou sans tramway, et notamment pour les commerces, est la mixité des fonctions urbaines : habitat, commerces, emplois.

4.2.2 Zone d'attraction de Bordeaux

Il ressort d'une enquête⁷⁹ de l'Observatoire que, pour la majorité des trois millions de personnes situées dans la zone d'attraction de Bordeaux, l'offre bordelaise pour quelque motif que ce soit (travail, santé, études, commerce, culture, sport...) est unique et sans véritable concurrence directe par d'autres villes. De plus, l'enquête montre que les travaux d'aménagement de Bordeaux et l'arrivée du tramway sont maintenant considérés comme des éléments positifs pouvant participer au renforcement de l'attractivité de la ville. Cependant, cette clientèle potentielle manifeste le souhait d'être encouragée à y venir ou à y revenir, notamment au moyen de grands événements culturels, commerciaux ou festifs⁸⁰.

Enfin, pour une grande partie de la clientèle lointaine, l'accessibilité de la ville (notamment en voiture...) est peu « lisible », quel que soit d'ailleurs le mode de déplacement, les chantiers et les nouveaux plans de circulation ayant désorienté cette clientèle⁸¹. L'optimisation des déplacements tous modes et une information-communication forte semblent indispensables pour renforcer l'attraction naturelle de Bordeaux sur sa région.

4.3 Impacts spécifiques constatés

Le suivi assuré par l'Observatoire a porté à la fois sur les établissements concernés par la phase 1 des travaux (2000-2003) et ceux concernés par la phase 2 (travaux d'extension étalés entre 2004 et 2007). Cette façon de faire a permis, au moment de la rédaction du rapport 2004⁸² CUB/CCI de comparer les deux types d'établissements à un moment charnière : en effet, en 2004, on enregistre les premiers effets réels ou attendus de la mise en service du tram pour les 3 412 établissements « de la phase 1 » – dont les activités de services et de commerce non-alimentaire sont prédominantes – tandis que les 1 304 établissements « de la phase 2 » (dont les activités prépondérantes sont les mêmes que celles des entreprises de la phase 1, sauf un seul secteur qui se singularise par 31 % d'activités liées à l'industrie-BTP-artisanat) sont dans l'expectative avant le début des travaux d'extension.

Sauf pour le nombre d'établissements, de créations, cessations et transferts, l'outil statistique ne compare pas l'évolution des entreprises situées dans le corridor avec celles situées hors corridor et dans l'ensemble de la CUB.

4.3.1 Évolution statistique

On trouvera ci-dessous des extraits du rapport 2004⁸³ concernant l'analyse effectuée par l'observatoire et une grille des activités économiques résumant cette évolution et intégrant des éléments de l'enquête annuelle auprès des chefs d'entreprise. La question des vacances n'a pas été traitée par l'observatoire.

⁷⁹ *La fréquentation de l'agglomération bordelaise avec l'arrivée du tramway, enquête dans la zone d'attraction de Bordeaux, Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique – CCI, Cub, Bordeaux, avril 2004*

⁸⁰ *Op.cit.*

⁸¹ *Op.cit.*

⁸² *Rapport 2004 de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole/Communauté urbaine de Bordeaux, 2004.*

⁸³ *Op.cit.*

Évolution du nombre d'établissements : alors que, en 2002 et 2003, le nombre d'établissements dans les zones touchées par les travaux était encore à la baisse, cette tendance semble s'inverser en 2004 avec une légère augmentation du nombre d'entreprises (+1,2 %) par rapport à 2003. Sur les cinq dernières années, l'impact des travaux semble avoir été réel puisque, en comparant la faible progression du nombre d'établissements concernés par la phase 1 (+0,7 %), à celle des établissements de la phase 2 – non encore touchées par les travaux – et qui a été de +6,6 %, on mesure clairement l'effet des travaux.

On peut aussi penser que la perspective de pouvoir bénéficier du futur « effet tramway » à des prix encore raisonnables a incité certaines entreprises – dont sans doute un certain nombre de commerces – à s'installer dans le corridor dès avant la deuxième phase de travaux, d'où cette progression relativement importante, malgré une conjoncture moyenne. Il convient néanmoins de tempérer cette explication, globale, par l'analyse secteur par secteur ci-après qui montre des variations importantes d'un secteur à l'autre.

Évolution du nombre d'établissements par secteur : depuis 1999, dix secteurs sur les vingt-cinq que compte le corridor ont connu des évolutions positives en nombre d'établissements (+ 53,8 % à Cenon) ; 15 ont vu le nombre d'entreprises régresser au contraire, sans que le rapport CCI/CUB explique précisément les variations d'un secteur à l'autre, que ces évolutions concernent les entreprises situées dans les secteurs de la phase 1 ou les secteurs de la phase 2. C'est ainsi que différents secteurs bordelais concernés par les travaux de la phase 2 ont perdu plus de 10 % d'entreprises tandis que, dans la commune de Pessac, le nombre d'entreprises du corridor de la phase 1 a enregistré une hausse de 39,1 %. Ce qui fait dire aux responsables de l'étude CCI que « les baisses constatées dans certains secteurs ne sont donc pas directement imputables aux travaux du tramway »⁸⁴. On pourrait ajouter : les hausses non plus...

Évolution des entreprises selon leur activité⁸⁵ : les établissements du corridor tramway sont pour la plupart des services commerciaux (divers) et des commerces alimentaires : 2 345 entreprises au total, soit 47,7 % de l'ensemble des établissements du corridor.

Le commerce est le secteur d'activité qui, dans le corridor, a perdu le plus d'établissements en 5 ans (de 1 737 à 1 701, soit -2 %). Les hausses les plus fortes ont été pour le BTP et les activités financières, tandis que le commerce de gros ainsi que l'industrie et l'artisanat ont connu les baisses les plus fortes : -18,6 % et -14,7 %. D'ailleurs, la diminution des activités commerciales dans leur ensemble résulte pour une large part de la diminution du commerce de gros.

Mouvements d'entreprises : sur l'année 2003, les taux de créations sont très proches dans le corridor tramway (13,8 %) et dans l'ensemble de la CUB (13,7 %), idem pour le taux des cessations, respectivement de 11 % et de 9,9 %. Le solde des créations-cessations montre que celui-ci n'a jamais été aussi important dans l'ensemble de la CUB (+ 844 établissements) en 2003, même si 502 établissements ont été transférés hors CUB.

⁸⁴ *Op.cit.*

⁸⁵ *Op.cit.*

Dans le corridor tramway, le solde (créations moins cessations) est également en hausse en 2003 (solde de 135 au lieu de 95, soit une amélioration de 40 unités par rapport à 2002), en raison de l'augmentation du nombre de créations (677 au lieu de 638, soit une amélioration de 39 en 2003 par rapport à 2002), et de la stabilité des cessations (542 en 2003 au lieu de 543 en 2002) ; les transferts hors corridor (90 établissements) sont moins importants que ceux réalisés au cours des deux dernières années (119 en 2002 et 228 en 2001), malgré les travaux serait-on tenté de dire, même si la fin de la 1^{ère} phase était en vue (fin 2003). Du point de vue géographique, le secteur qui présente la baisse la plus élevée du nombre d'entreprises en 2004 par rapport à 2003 (-6,3 %) est aussi celui qui, parallèlement, présente le taux de créations le plus fort tous secteurs géographiques confondus.

Immobilier d'entreprise : les années 2000 et 2001 ont constitué des années record en matière de volume de transactions liées pour partie au projet urbain de la CUB dont le tramway constitue l'élément structurant. Le tramway participe ainsi à la revalorisation et à la reconfiguration de l'espace urbain. Après une pause en 2002, on a enregistré en 2003 une croissance en volume de 18 %, largement induite par la progression des transactions locatives en bureaux neufs.

NB : Parmi les transactions significatives des années 2002 et 2003, il faut souligner que la moitié se situe à proximité ou dans la zone tramway.

Grille des activités économiques de la CUB et des établissements situés dans le corridor du tramway

(dont les commerces ; corridor = 150 m de part et d'autre de l'infrastructure)

Source : CUB et CCIB

Établissements (dont environ 1/3 de commerces)	1999	2004	Évolution
Rappel : la CUB couvre 27 communes ; population	660 000		
Nombre total d'établissements (toutes activités confondues)			
dans le corridor	4 795	4 912	1999-2004 : +2,4 % (01-02 : -1,0 % ; 02-03 : -0,5 %)
hors corridor	16 128	17 051	1999-2004 : +5,7 % (01-02 : +2,2 % ; 02-03 : +0,2 %)
TOTAL des établissements dans la CUB	20 923	21 963	1999-2004 : +5,0 % (01-02 : +1,4 % ; 02-03 : +0,1 %)
Nombre d'établissements corridor riverains	1 817	1 852	1999-2004 : +1,9 % (01-02 : -0,8 % ; 02-03 : -1,8 %)
Nombre d'établissements corridor non- riverains	2 878	3 060	1999-2004 : +2,8 % (01-02 : -1,2 % ; 02-03 : +0,3 %)
Nombre d'établissements dans le corridor concernés par la phase 1 : 2000-2003	3 388	3 412	1999-2004 : + 0,7 % (01-02 : -0,8 % ; 02-03 : -1,9 %)
Nombre d'établissements dans le corridor qui seront concernés par la phase 2 : 2004-2007	1 407	1 500	1999-2004 : + 6,6 % (01-02 : -1,6 % ; 02-03 : +2,8 %)
(déjà interrogés à partir de 1999, durant travaux sur les sites de la phase 1 et en 2004, à des fins de comparaison)			En comparant les résultats des établissements concernés par les phases 1 et 2, on mesure l'impact des travaux : une progression moindre pour ceux de la phase 1 (par rapport aux établissements concernés par la phase 2) mais une progression tout de même
Répartition des activités des établissements dans le corridor tramway	2004	% du total	Nombre en 1999 et évolution
Commerces	1 701	34,6 %	nombre en 1999 : 1 737 ; 1999-2004 : -2,1 %
Industrie/BTP/Artisanat	449	9,1 %	nombre en 1999 : 451 ; 1999-2004 : -0,4 %
Services	2 762	56,2 %	nombre en 1999 : 2 762 ; 1999-2004 : +5,9 %
TOTAL corridor	4 912	100 %	nombre en 1999 : 4 795 ; 1999-2004 : +2,4 %

Créations et cessations toutes activités confondues	fin 1998	fin 2003	Évolution entre 1998 et 2003		
Nombre total d'établissements dans le corridor	4795	4912	- En 2003, le pourcentage de créations dans le corridor est très proche de celui de la CUB (13,8 % et 13,7 %) ; idem pour le taux de cessations : 11,0 % et 9,9 % respectivement - En 2003, le solde créations/cessations n'a jamais été aussi important dans la CUB : +844 établissements (+1040 de 1998 à 2003) - A souligner de 1998 à 2003 : la variation du taux de créations en + et en - (corridor et CUB) et la baisse constante du taux de cessations (corridor et CUB)		
Nombre de créations dans le corridor	705	677			
Créations en %	14,7 %	13,8 %			
<i>Créations en % dans la CUB</i>	<i>17,2 %</i>	<i>13,7 %</i>			
Nombre de cessations dans le corridor	600	542			
Cessations en % dans le corridor	12,5 %	11,0 %			
<i>Cessations en % dans la CUB</i>	<i>14,7 %</i>	<i>9,9 %</i>			
Solde dans le corridor en nombres	105	135			
<i>Solde dans la CUB en valeur absolue</i>	<i>520</i>	<i>844</i>			
Solde en % dans le corridor	2,2 %	2,8 %			
<i>Solde dans la CUB en %</i>	<i>2,5 %</i>	<i>3,8 %</i>			
Enquête téléphone sur questionnaire sept. 2004 (auprès de 1 002 chefs d'établissement du corridor)	Période ou type d'évolution			Observations	
Évolution de l'activité :	1998-99	2000-01	2003-04		
- opinion négative	9 %	57 %	34 %		
- stable	33 %	30 %	30 %		
- opinion positive	57 %	13 %	36 %		
Évolution par secteur d'activité entre 2003 et 2004 :	évolution négative	Stabilité	évolution positive	- Le commerce affiche les évolutions les moins favorables - Évolution considérée stable dans l'industrie et favorable dans les services 2003/2004	
- Commerce	41 %	29 %	30 %		
- Industrie	28 %	37 %	34 %		
- Services	30 %	30 %	42 %		
Évolution du chiffre d'affaires entre 2002 et 2003	évolution négative	stable	faible progression	forte progression	très forte progression
- Evolution 1998/1999	14 %	28 %	32 %	17 %	9 %
- Evolution 2000/2001	46 %	14 %	20 %	15 %	5 %
- Evolution 2002/2003	39 %	17 %	21 %	13 %	10 %

4.4 Enquêtes auprès des chefs d'entreprise (extraits du rapport 2004⁸⁶)

Chaque année, l'observatoire complète l'analyse statistique sur les effets du tramway par une enquête auprès des chefs d'entreprise dont sont extraites les informations ci-dessous.

Jusqu'en 2001, un chef d'entreprise sur deux, dans la plupart des quartiers traversés par le tramway, estimait que le tramway contribuerait à valoriser sa localisation, avec des taux particulièrement élevés dans des quartiers déshérités de l'agglomération où, comme autour de la gare St. Jean, les friches urbaines avaient gagné du terrain au cours des années 1990. On espérait ici que le tramway redynamiserait les activités en général. La redynamisation était également attendue dans l'hypercentre, que les problèmes d'accessibilité avaient contribué à placer dans des conditions difficiles par rapport aux centres commerciaux de périphérie.

Jusqu'en 2001, près de la moitié des chefs d'entreprise du corridor estimaient aussi que leur activité suivait une évolution positive. A partir de 2002, cette tendance s'est inversée. La période la plus morose se situe entre 2001 et 2002, lorsqu'il y a eu un maximum de travaux en cours dans la ville. Tandis que 2004 marque un nouveau tournant : les optimistes redeviennent majoritaires, surtout en matière de services. Avec la fin des travaux, le sentiment de dégradation en matière d'activité s'inverse dans le centre-ville ; l'activité s'améliore dans tous les secteurs et l'optimisme et la confiance reviennent.

Une certaine fragilité de la reprise économique, conjuguée à la difficile mise en fonctionnement optimale du tramway peut expliquer que, en considérant l'évolution des entreprises par phases, celles de la phase 1 sont plus nombreuses que celles de la phase 2 à déclarer une évolution négative.

Par secteur d'activité, ce sont les commerces qui affichent les évolutions les moins favorables : 41 % considèrent que leur activité baisse, contre à peine 30 % dans l'industrie ou les services.

4.4.1 Chiffre d'affaires

En 2003, l'évolution du chiffre d'affaires (CA) des entreprises, selon les déclarations des chefs d'entreprise situées dans le corridor⁸⁷, a confirmé leurs dires en matière de baisse d'activité, même si la part de ceux qui déclarent une tendance à la baisse est légèrement inférieure à celle de 2002. Par ailleurs, les chefs d'entreprise déclarant un CA en progression sont de nouveau en augmentation (44 % des réponses) en 2003.

Les prévisions de CA pour 2004 témoignent du retour de la croissance. Plus de deux chefs d'entreprise interrogés sur trois, quel que soit le secteur d'activité, prévoient une hausse du CA en 2004. Ce qui marque une nette progression par rapport à 2003. La tendance est surtout sensible pour les entreprises de la phase 1, pour lesquelles les travaux se terminent en 2004.

La perspective de croissance pour 2004 est plus marquée dans le secteur des services (55 %) ; elle l'est dans une moindre mesure pour les activités commerciales (50 %). Toutefois, quel que soit le secteur d'activité, moins de un établissement sur trois interrogés envisage une baisse de CA pour l'exercice 2004.

⁸⁶ *Op.cit.*

⁸⁷ *Op.cit.*

4.4.2 Clients et fréquentation⁸⁸

En matière d'évolution de la clientèle et de la fréquentation l'Observatoire⁸⁹ a pu déterminer que les commerces les plus touchés par les travaux sont ceux qui s'adressent avant tout à une clientèle de passage ; quand ils sont, en outre, implantés dans des quartiers péri-centraux, ils subissent des impacts encore plus importants. Les commerçants qui visent principalement une clientèle de proximité n'ont pas subi, du fait des travaux, d'évolution négative majeure. Enfin, les commerces s'adressant à une clientèle d'attraction lointaine et de notoriété (essentiellement des enseignes de centre-ville), soit ne souffrent pas de baisse de leur chiffre d'affaires (voir l'exemple de la librairie Mollat à Bordeaux), soit, s'il s'agit de grandes enseignes d'équipement de la personne par exemple, souffrent souvent beaucoup plus durant la période de travaux.

Évolution du nombre de clients : dans le corridor, le volume de clientèle a diminué de 1999 à 2003. L'année 2004 marque l'inversion de la tendance, bien que 1/3 des établissements enquêtés affirment encore que le nombre de clients est en diminution. Cette affirmation concerne en particulier les établissements de la phase 1 qui ont eu à souffrir des travaux, et les commerces de l'ensemble du corridor. La tendance de perte déclarée par les chefs d'entreprise a culminé en 2003 (44 %) mais s'est infléchie en 2004 : 34 % des chefs d'entreprise estiment que leur nombre de clients est en diminution par rapport à 2003. *A contrario*, 1/4 déclare que le nombre de clients a progressé en 2004 par rapport à 2003 et 38 % estiment que le volume de leur clientèle est stable par rapport à 2003.

Évolution du nombre de clients en centre-ville : à l'image de l'évolution de l'activité des entreprises dans le corridor, l'évolution du nombre de clients suit une dynamique positive par rapport à 2003. Dans tous les secteurs du centre-ville, le sentiment que la clientèle baisse est en régression en 2004, un secteur de l'hypercentre affichant même une chute des « pessimistes » de 55 points.

NB : Pour les entreprises de la phase 1⁹⁰, la fin des travaux contribue donc au retour progressif de la clientèle. A l'inverse, pour les entreprises de la phase 2, la perspective des travaux à venir semble produire un effet négatif : 30 % des entreprises déclarent que leur clientèle est en diminution, ce qui représente quasiment deux fois plus d'établissements qu'en 2003.

Origine géographique de la clientèle dans le corridor : selon les chefs d'établissement interrogés, avec 1/4 de la clientèle d'origine régionale ou nationale et 1/4 de la clientèle en provenance de l'agglomération, la métropole bordelaise confirme son statut de pôle régional. La clientèle de proximité n'en demeure pas moins importante, notamment pour les commerces.

Il semble que les entreprises concernées par la phase 1 captent majoritairement une clientèle de proximité (37 % des enquêtés), mais cette tendance n'est pas commune à tous les établissements de la phase 1. C'est ainsi que 49 % des entreprises de la phase 1 ont une clientèle qui provient soit de l'agglomération, soit du territoire régional ou national. La clientèle de proximité est prépondérante pour les services ainsi que pour les commerces ; respectivement 34 % et 39 % des établissements interrogés.

⁸⁸ *Op.cit.*

⁸⁹ Christian Boyer, in « Tramways et couloirs bus: quels impacts sur la vie des commerces », colloque Gart, nov. 2002.

⁹⁰ *Rapport 2004 de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole/Communauté urbaine de Bordeaux, 2004.

Évolution de la clientèle de passage dans le corridor : les travaux de la première phase du tramway ont vu la clientèle de passage des établissements concernés diminuer considérablement comme cela a pu être constaté dans toutes les villes où le tramway a été (ré)introduit ou même plus largement là où des travaux de voirie ont eu lieu. En 2003, 41 % des chefs d'entreprise interrogés estimaient que leur clientèle était en baisse.

En 2004, 31 % des chefs d'entreprise restent en difficulté : la clientèle de passage est en diminution pour 32 % des établissements de la phase 1 et pour 30 % des établissements de la phase 2, alors que les travaux n'ont pas encore commencé. Malgré ce constat, la part des entreprises qui estime que leur clientèle de passage est en hausse atteint 23 % cette année-là, soit 12 points de mieux qu'en 2003.

La clientèle de passage est principalement en baisse pour les commerces (37 % des enquêtés) alors que pour l'industrie et les services elle demeure majoritairement stable. Néanmoins, les commerces déclarent à hauteur de 28 % que la clientèle de passage augmente, alors que ce taux est inférieur à 20 % pour les autres secteurs.

NB : Globalement, on peut retenir que la part de la clientèle de passage a été en diminution de 1999 à 2003 ; 2004 marque une inflexion, même si la part des entreprises estimant que leur clientèle de passage est en diminution reste supérieure à celle qui pense qu'elle est en augmentation ; près de un établissement sur deux estime que la clientèle de passage est stable d'une année sur l'autre mais cette proportion a considérablement et constamment diminué depuis 1999.

Répartition de la clientèle de proximité dans le corridor : plus de la moitié des établissements considèrent que la clientèle de proximité représente une part importante (plus de 30 %) de leur clientèle totale. Ce qui se vérifie en particulier pour les établissements de la phase 1 et pour les commerces et services. La clientèle de proximité est importante ou majoritaire pour 60 % des commerces, ainsi que pour 54 % des services. A l'opposé, environ 1/3 des commerces et 1/3 des services estiment que la clientèle de proximité est minoritaire.

4.4.3 Clients et comportements⁹¹

Facteurs d'évolution du comportement de la clientèle dans le corridor : il est à noter que l'évolution du comportement de la clientèle résulte pour plus de la moitié des entreprises de la modification des sens de circulation et du stationnement, ainsi que de l'évolution de la notoriété de l'entreprise. Les établissements de la phase 1 et les commerces citent prioritairement la première raison, alors que les établissements de la phase 2 évoquent davantage le second motif.

Caractéristiques des déplacements de la clientèle : la voiture particulière reste selon les chefs d'entreprise interrogés le moyen de transport le plus utilisé par les consommateurs venant dans le corridor. Pour 62 % des entreprises interrogées, plus de la moitié de leur clientèle se déplace en voiture. Toutefois, l'usage des modes de déplacements doux se développe et les entreprises sont plus nombreuses que par le passé à reconnaître que plus de 50 % des clients se déplacent en transport public, en deux-roues ou à pied.

⁹¹ *Op.cit.*

Caractéristiques des déplacements domicile-travail : les déplacements domicile-travail s'effectuent majoritairement en voiture particulière. La tendance perdure depuis 1999, même si les modes doux semblent se développer légèrement. Selon la majorité des établissements enquêtés, les employés utilisent massivement la voiture particulière pour se rendre sur leur lieu de travail : 14 % des chefs d'entreprise interrogés estiment que 50 à 75 % des employés utilisent leur voiture et 43 % estiment que plus de 75 % des employés empruntent la voiture. Les TC constituent le 2^e moyen de transport pour les déplacements domicile-travail, suivis de près par la marche.

Modes de stationnement de la clientèle : selon les chefs d'entreprise, le stationnement de surface diminue au profit des parcs de stationnement payants et du parking de l'établissement. Les clients des établissements de la phase 1, en particulier les clients des commerces, stationnent davantage en parking alors que les clients des établissements de la phase 2 stationnent plutôt dans la rue et dans les parkings d'entreprise.

4.4.4 Livraisons⁹²

Fréquences des livraisons : globalement, les fréquences des livraisons continuent à baisser : 36 % des établissements sont livrés quotidiennement dans le corridor en 2004, contre 40 % en 2003. Les livraisons réalisées 1 fois/semaine ou moins, comme celles réalisées de manière aléatoire, sont en hausse. Les livraisons sont plus fréquentes pour les entreprises de la phase 2, ainsi que pour les commerces. Quant aux temps de livraison, ils sont inférieurs à quinze minutes pour plus des 3/4 des chefs d'entreprise interrogés ; les livraisons inférieures à cinq minutes redeviennent même majoritaires en 2004.

Emplacements de livraison : la majorité des livraisons est effectuée sur des emplacements illicites (double file, trottoir, arrêt d'autobus) ; cette pratique baisse au profit des accès réglementés mais elle demeure une réalité pour la moitié des entreprises de la phase 1 interrogées et des services en particulier.

Travaux et livraisons : les chefs d'entreprise sont moins nombreux qu'en 2003 à affirmer que les travaux n'ont eu aucune incidence sur les livraisons : 29 % en 2004, contre 46 % en 2003. En effet, les retards, le stationnement difficile et le mécontentement des livreurs sont de plus en plus cités comme conséquences liées aux travaux.

4.5 Effets de la phase 1 selon les chefs d'entreprise (extraits du rapport 2004⁹³)

Il s'agit dans les évolutions décrites ci-dessous – comme dans les commentaires précédents – des réponses données par les chefs d'entreprise des établissements situés dans le corridor aux enquêteurs de la CCI.

Dans l'ensemble, l'arrivée du tramway depuis la fin de l'année 2003 est restée « sans effet » pour 59 % des établissements de la phase 1. La tendance est moins nette pour les commerces qui ressentent davantage les effets du tramway que les services et l'industrie : 29 % affirment, en effet, qu'il induit une évolution favorable de l'activité et de la clientèle.

⁹² *Op.cit.*

⁹³ *Op.cit.*

Utilisation du tramway par la clientèle : la mise en service progressive du tramway en 2004 fait que la majorité des établissements interrogés estiment que moins de 10 % des clients utilisent les TCSP. Néanmoins, la clientèle des commerces utilise davantage le tramway que celle des services et de l'industrie. C'est ainsi que 20 % des entreprises commerciales interrogées affirment que plus de 30 % de la clientèle emprunte le tramway (contre 11 % et 9 % dans l'industrie et les services).

Attentes sur l'évolution des entreprises : pour l'avenir, les principales attentes des entrepreneurs envers le tramway résident dans l'augmentation de la clientèle et l'amélioration de l'accessibilité. Près des ¾ des chefs d'entreprise interrogés attendent des incidences positives du tramway sur leur établissement. Selon la tendance générale de 2004, 32 % des chefs d'entreprise de la phase 1 espèrent du tramway qu'il catalyse la fréquentation de leur établissement, 19 % en attendent une meilleure accessibilité et 11 % en attendent une valorisation du quartier. A noter toutefois que 28 % n'en attendent aucune incidence positive à terme.

Craintes sur l'évolution des entreprises : 61 % des entreprises de la phase 1 n'ont aucune appréhension vis-à-vis de la cohabitation de leur activité avec le TCSP et n'expriment donc aucune crainte. Elles sont 13 % à prévoir des difficultés d'accès et 13 % à craindre une dévalorisation des lieux, accompagnée d'une baisse de la fréquentation du quartier. Les commerces sont 19 % des enquêtés à redouter dévalorisation et baisse de fréquentation et 15 % des difficultés d'accès ; les craintes sont légèrement inférieures dans l'industrie et les services.

Perspectives d'évolution : les perspectives d'utilisation du tramway par les chalands restent moroses : 47 % des entreprises affirment que ceux-ci n'emprunteront pas le tramway. Cependant, le discours est plus partagé en 2004 : les entreprises sont plus nombreuses qu'en 2003 à prévoir une utilisation du tramway par la clientèle. Les services sont plus optimistes que les commerces et l'industrie.

Mesures d'accompagnement souhaitées : faciliter l'accès à l'établissement et instaurer un balisage par une signalétique appropriée constituent les deux mesures phares souhaitées par 88 % des établissements de la seconde phase des travaux pour pallier les effets négatifs redoutés.

5. Positionnement des plates-formes et commerce

Dans certains cas, notamment dans les rues très étroites, on peut penser qu'il y a un impact différent du tramway sur les activités ou le commerce selon le type d'aménagement physique de la plate-forme. Même s'il s'agit là encore d'un facteur parmi d'autres, il a paru intéressant, là où l'information commerciale (équipement, effets constatés...) par rue ou par quartier était disponible, de présenter quelques exemples de positionnements de plate-forme, avec mention du type d'aménagement de l'espace entre façades, des conditions de circulation automobile et d'évolution des commerces riverains. On donne pour chaque cas, dans la mesure du possible, le type d'insertion de la plate-forme – accompagné d'une coupe de l'aménagement réalisé ou d'une photo – et un bilan des commerces pour la rue ou le secteur traité.

Pour tenter de prévoir l'impact possible de telle ou telle forme et insertion de plate-forme, il faut, selon Christian Boyer, CCI de Bordeaux, croiser trois critères :

- **type de clientèle**, c'est-à-dire de passage, de proximité, d'attraction lointaine, de notoriété ;
- **type de quartier** : hypercentre, quartier intermédiaire/péricentral, de périphérie ;
- **largeur de rue** : large, moyenne, étroite.

Le cas le plus favorable, selon Christian Boyer, est une rue large de centre-ville avec une clientèle de proximité où la plate-forme peut s'installer au centre ou en position latérale selon les caractéristiques d'implantation des commerces et des entrées d'immeubles, et selon les besoins en largeur de trottoirs, en stationnement voitures, en livraisons...

Le cas le moins favorable est celui d'une rue étroite dans un quartier intermédiaire, mono-fonctionnel, où le commerce est souvent déjà en difficulté et vit d'une clientèle de passage ; dans ce cas, s'il y a nécessité de maintenir une voie de circulation voitures à sens unique, la plate-forme ne peut souvent être installée qu'en position latérale. Selon les conditions réunies d'accès et d'insertion de la plate-forme, qui sont alors encore plus importantes que dans des rues plus larges, cela peut très bien avoir des impacts positifs.

Quatre cas paraissent intéressants à citer en exemple à Bordeaux, tant pour les activités qui s'y pratiquent que pour le type d'insertion de la plate-forme tramway : Thiers / Jean Jaurès, Alsace-Lorraine, Argonne et l'hypercentre.

5.1 Exemples d'insertion et bilan commerce

5.1.1 Avenues Thiers et Jean Jaurès

L'avenue Jean Jaurès est située rive droite à Cenon et se poursuit en direction du pont de Pierre par l'avenue Thiers, déjà située sur le territoire de Bordeaux. La forte proportion d'activités⁹⁴ industrielles et artisanales dans ces quartiers rive droite (plus de 15 % contre 7 % dans l'ensemble du corridor tramway) génère un tissu économique spécifique. Notons la présence importante de concessionnaires automobiles sur l'avenue Thiers et sur Jean-Jaurès qui constituent l'épine dorsale du tissu économique du secteur. L'arrivée du tramway (ici la ligne A) sur cette ancienne 2x2 voies avec stationnement en épi, a métamorphosé l'avenue Thiers ; le tramway est globalement bien apprécié mais ses premiers effets sont limités.

⁹⁴ *Op.cit.*

5.1.1.1 Insertion de la plate-forme

Pour Christian Boyer, l'avenue Thiers est un exemple favorable, même si les commerces, vivant d'une clientèle de passage, y ont beaucoup souffert pendant les travaux. Il s'agit d'une avenue très large. La plate-forme est centrale, engazonnée, avec une rangée d'arbres de chaque côté ; le site est infranchissable avec bordure haute pour les véhicules, mais il est accessible et traversable par les piétons. Il y a deux voies de circulation générale de chaque côté, de larges trottoirs, une piste cyclable et un stationnement longitudinal, alternant parfois avec un couloir bus « entrant ».

Source : photo CUB, mission tramway



5.1.1.2 Bilan économique⁹⁵

Nombre d'établissements : si le nombre d'établissements situés dans le corridor de part et d'autre de cet axe (444 en 2004) connaît une évolution en dents de scie, il est tout de même en augmentation entre 1999 et 2004 (+83 établissements). En outre, dans le secteur le plus en amont, le quartier du Haut Cenon, la procédure de zone franche urbaine appliquée semble être déterminante pour l'implantation de nouveaux établissements. Malgré une certaine fragilité durant la période la plus intense des travaux du tramway, ces secteurs connaissent en 2003 des indicateurs (chiffre d'affaires, nombre de clients, évolution de l'activité) bien meilleurs que l'ensemble des établissements du corridor.

⁹⁵ *Op.cit.*

Déplacements : les travaux, puis la mise en service du tramway, ont induit un changement favorable dans les déplacements des personnes et des marchandises. Le taux d'utilisation de la voiture reste similaire à celui de 2003, mais il est inférieur à celui de 1999, tant pour les clients que pour les employés.

Stationnement : le stationnement dans les rues (ou, le cas échéant, sur des emplacements illicites pour effectuer des livraisons) est en baisse dans ce secteur ; les déplacements à pied augmentent, notamment pour les employés ; la réduction des places de stationnement sur voirie et l'aménagement de parkings de proximité et de parcs-relais (414 et 200 places) ont accompagné ces évolutions.

Cependant, les flux de clientèle de passage sont moins importants et la clientèle de proximité a nettement diminué. Les restrictions de stationnement ont engendré un déplacement des clients au bénéfice des rues avoisinantes de l'avenue Thiers, mieux dotées en places de stationnement.

De fait, des solutions sont à envisager en faveur de l'avenue Thiers : arrêts-minute au droit des commerces de nécessité (pharmacies), stationnement payant, zones bleues... afin de limiter les voitures ventouses et pour inciter à la création de nouveaux commerces.

5.1.2 Cours Alsace-Lorraine

La CUB et la CCI estiment que, sans tramway et requalifications diverses, cette voie se serait transformée en un « tuyau à voitures » où les commerces n'auraient pu survivre. Le cours Alsace-Lorraine semble avoir beaucoup muté : de nouveaux commerces et des services se sont installés, sans que l'on ait de chiffres sur les vacances : il se peut aussi qu'il y ait regroupement de cellules commerciales.

Source : photo CUB, mission tramway



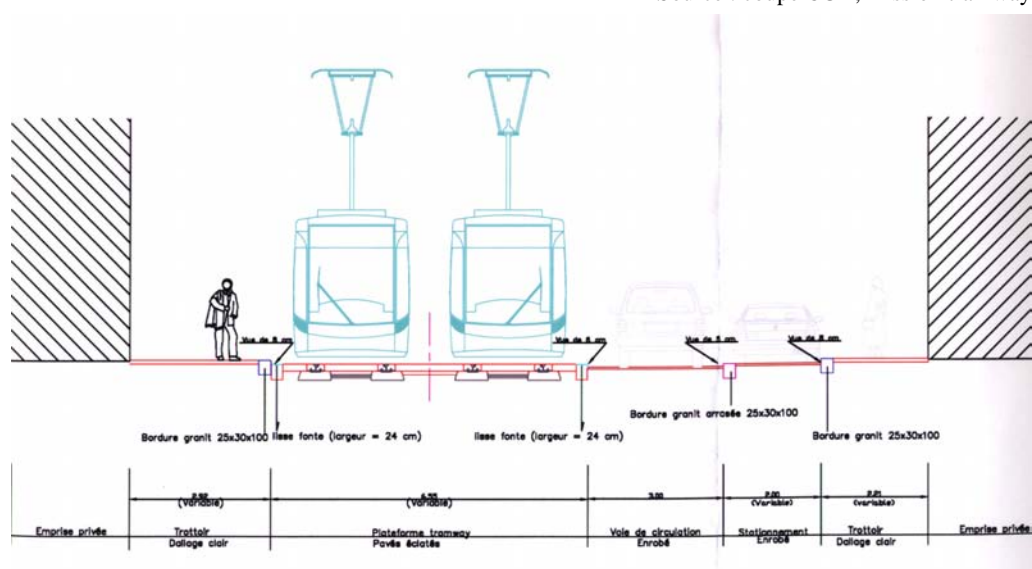
Dans cette rue, relativement étroite (entre 15 et 17 m), la plate-forme est en position latérale afin de pouvoir maintenir une voie de circulation générale. Autour des deux premières stations, la situation ne s'est pas encore stabilisée, mais c'est dans cette partie basse de la rue (du côté des quais) où de nombreux (petits) logements sont en cours de réhabilitation pour les transformer en logements plus grands, pour accueillir des familles avec enfants que la municipalité souhaite faire revenir en centre-ville. L'ensemble du secteur Alsace-Lorraine (270 établissements dans le corridor) – où passe la ligne A – est un secteur très commerçant qui se caractérise par la prédominance des commerces non-alimentaires (38 %), les cafés/hôtels/restaurants (19 %). Les services à caractère commercial sont également bien représentés (15 %).

5.1.2.1 Insertion de la plate-forme

L'arrivée du tramway (ligne A) sur ce cours de 15 à 17 m entre façades a non seulement bouleversé les habitudes et le plan de circulation, mais aussi l'aspect et l'usage de la rue. La plate-forme est latérale, en site protégé, avec bordure de faible hauteur (site accessible exceptionnellement par une voiture ou un véhicule de secours) et les automobiles ne circulent plus que sur une seule voie dans le sens centre-ville / quais et peuvent stationner par endroits là où le trottoir est resté relativement étroit (il a été élargi de l'autre côté). Avant l'arrivée du tramway, les automobilistes circulaient en sens unique, mais sur 3 voies, en direction du fleuve

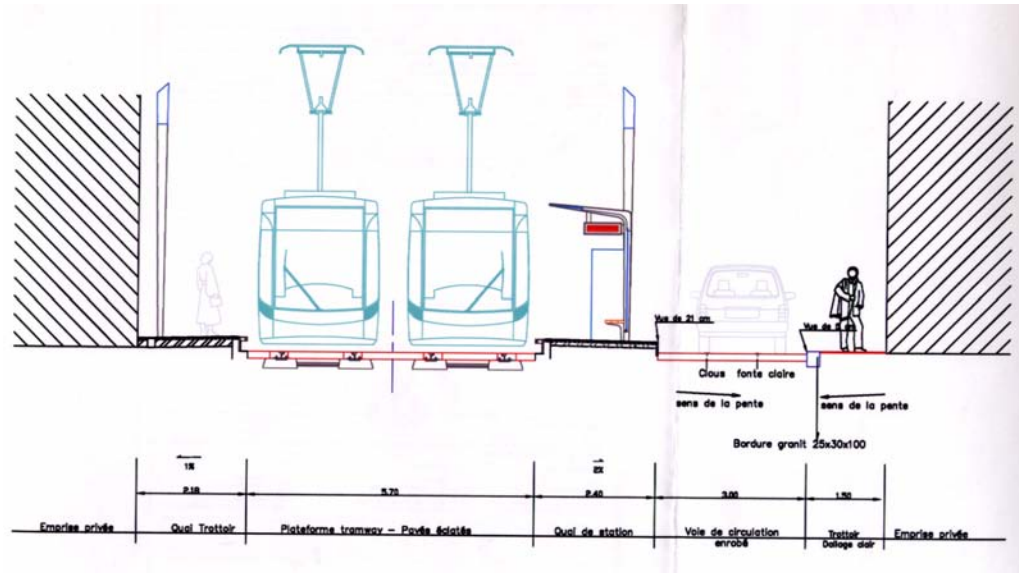
Ci-dessous, « coupe » du cours Alsace-Lorraine vu dans l'autre sens par rapport à la photo, largeur totale de 14,78 m entre façades avec, de gauche à droite : un trottoir de 2,92 m (variable), une plate-forme de 6,55 m (variable, voir coupe suivante), une voie de circulation de 3 m, une voie de stationnement de 2 m (variable) et un trottoir de 2,21 m (variable)

Source : coupe CUB, mission tramway



Ci-dessous : coupe du cours Alsace-Lorraine à Bordeaux avec station, largeur totale entre façades de 14,78 m répartie de gauche à droite de la manière suivante : quai-trottoir de 2,18 m, plate-forme de 5,70 m, quai de station de 2,40 m, voie de circulation : 3 m et trottoir de 1,50 m

Source : coupe CUB, mission tramway



5.1.2.2 Bilan économique⁹⁶

Évolution et reconquête du quartier : après un ralentissement de l'activité durant les travaux, une légère reprise s'est fait sentir dès 2003 qui s'est confirmée en 2004 : le nombre d'établissements a progressé de 3,8 %. 36 % des établissements ont enregistré une hausse de CA supérieure à 10 % lors des douze derniers mois et les effectifs d'employés ont augmenté de 25 %. Le taux de créations d'entreprises (17,3 %) excède largement les cessations (10,8 %) ce qui représente un solde positif de 6,5 % en 2004. Les vacances, que l'on peut parfois constater sur place, ne sont peut-être que des magasins ou activités en attente de reprise ; aucune information n'est cependant disponible à ce sujet. Cependant, sur l'ensemble de la période allant de 1999 à 2004, le secteur a gagné 5,5 % d'établissements.

Stationnement : la mise en place du tramway est allée de pair avec une nette baisse du stationnement sur voirie dans le cours Alsace-Lorraine ; tant les employés des entreprises que les clients stationnent aujourd'hui davantage en parking. Les pratiques de livraison ont peu évolué et malgré l'aménagement dans une rue adjacente d'un ELP (espace de livraison de proximité : quatre places gardiennées pour la livraison et mise à disposition de matériel logistique), la livraison reste difficile ; les livraisons à partir d'emplacements illicites régressent. Selon 61 % des chefs d'entreprise interrogés, les livraisons à partir de ces emplacements illicites restent cependant nombreuses.

⁹⁶ *Rapport 2004 de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole/Communauté urbaine de Bordeaux et *Bilan sur l'évolution de l'activité économique entre 1999 et 2004 et perspectives d'avenir avec l'arrivée du tramway*, CUB et CCIB.

Clientèle et déplacements : les premiers effets du tramway sont visibles : 31 % des établissements du secteur affirment que plus de 30 % de la clientèle emprunte le tramway ; ¼ des établissements estiment que le tramway induit une évolution favorable de l'activité et de la clientèle ; 53 % affirment néanmoins qu'il est sans effet. Ces indices sont supérieurs aux indices moyens du corridor où seulement 19 % des établissements affirment que le tramway a un impact positif et 15 % que plus de 30 % des clients utilisent le tramway.

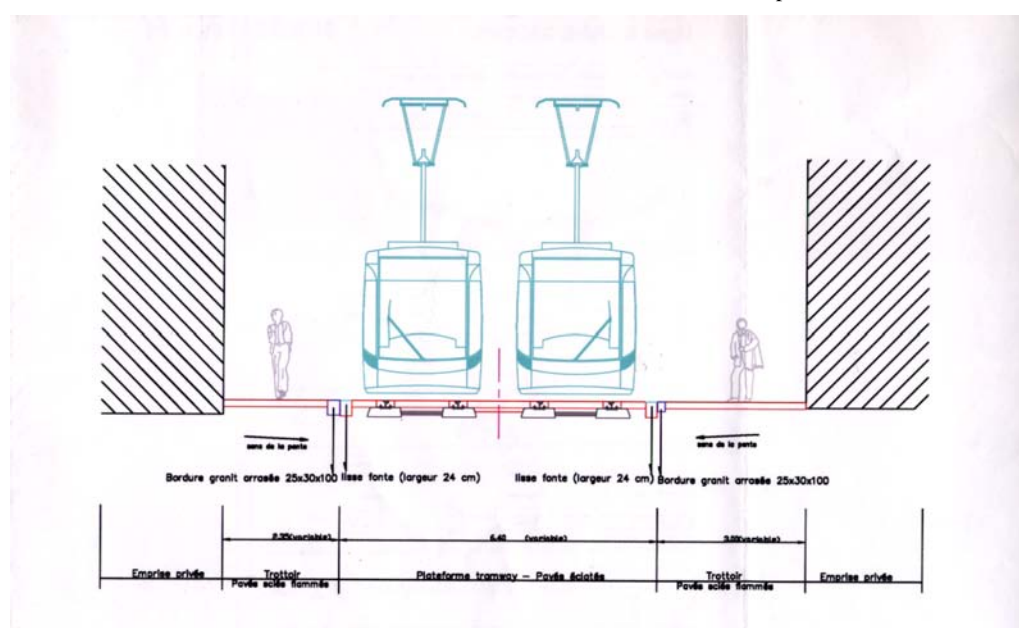
5.1.3 Secteur « hypercentre »

Desservi par la ligne B, via la rue Vital Carles, l'hypercentre est le secteur qui comporte le plus d'activités commerciales du corridor tramway. 836 établissements⁹⁷ sont présents dont 45 % sont des commerces non-alimentaires et 39 % des services. Parmi eux, de nombreuses enseignes nationales spécialisées dans l'équipement de la personne, l'équipement de la maison, la culture-loisirs. Notons aussi la présence d'enseignes de luxe localisées dans le triangle Tourny, Intendance et Grands-Hommes.

Dans l'hypercentre, la place de la voiture a été fortement réduite, le plus souvent seuls les résidents et les livreurs y ont accès ; la circulation de transit y a été interdite par un « bornage » systématique et un système de cartes, comme par exemples rue Vital Carles, place de la Comédie et cours de l'Intendance.

5.1.3.1 Insertion de la plate-forme : exemple de la rue Vital Carles

Source : coupe CUB, mission tramway



La rue Vital Carles, plus étroite encore que le cours Alsace-Lorraine, a, notamment du fait de l'étroitesse de la voie; été transformée en rue mixte piétons-tramway et constitue un bon exemple de l'insertion de la plate-forme tramway en hypercentre. Sa largeur totale entre façades est de 11,75 m répartis de gauche à droite de la manière

⁹⁷ *Op.cit.*

suivante : « trottoir » de 2,35 m (variable), plate-forme de 6,40 m (variable) et à nouveau « trottoir » de 3,00 m (variable). Les livreurs peuvent passer sur la plate-forme si nécessaire et les arrêts des deux sens de circulation du tramway ont été décalés pour offrir une plus grande souplesse d'usage de la rue aux résidents et aux livreurs.

Stationnement⁹⁸ : dans cette rue rendue aux piétons - en dehors du tramway - il y a eu une forte modification des pratiques de stationnement : chalands et employés stationnent moins dans les rues alentour et plus dans les parcs situés à proximité dans le centre-ville. L'achèvement des travaux a mis fin à la baisse de la clientèle de passage et favorise un certain retour de la clientèle lointaine... En voiture surtout mais aussi en tramway. Cependant, l'usage de la voiture évolue peu et semble conserver la préférence des clients, alors qu'elle est moins utilisée par les employés en raison des difficultés de stationnement et du coût du stationnement en parc payant. Dans l'ensemble, selon les chefs d'entreprise interrogés, les employés préfèrent utiliser les transports publics ou aller à pied ou à vélo. Pour les livraisons, des difficultés persistent, principalement du fait du nouveau plan de circulation et non du fait du tramway. En matière de livraisons, avec un ELP créé en 2003 à proximité, le stationnement illicite régresse, de même que l'usage du camion. Les livraisons sans heures fixes sont, elles aussi, en baisse.

5.1.3.2 Bilan économique

Nombre d'entreprises : l'ensemble des réaménagements a remodelé le paysage urbain de l'hypercentre, ce qui a eu un impact certain sur l'activité économique. Celle-ci n'était pas florissante en 2003, avec notamment une baisse du nombre d'établissements depuis 2001 qui perdure en 2004 ; malgré l'arrivée d'établissements cette année (+1,6 %) le nombre ne progresse pas, car le taux de cessations reste plus fort (10,7 %) que le taux de créations (8,8 %). Malgré la fin des travaux et l'entrée en fonction du tramway, l'activité économique stagne, 26 % (contre 23 % en 2003) des entreprises interrogées envisagent tout de même une hausse de leur CA de plus de 10 % ; la réduction des effectifs n'est pas envisagée, signe d'un optimisme mesuré.

Premiers effets du tramway : même si l'activité économique peine à retrouver un niveau favorable, les effets du tramway sont visibles et les établissements sont optimistes : ¼ des établissements affirment que le tramway induit une évolution favorable de l'activité et de la clientèle. L'utilisation du tramway par les clients et les employés est au-dessus de la moyenne du corridor. Les entreprises attendent clairement que le tramway contribue à leur apporter de la clientèle. D'ailleurs, le réaménagement complet de ce secteur avec des réhabilitations lourdes (Grand Hôtel, par exemple) sera, avec le tramway, un des facteurs du retour de l'attractivité et de la dynamique économique de l'hypercentre.

Cas de la librairie Mollat : la librairie Mollat, la plus grande librairie indépendante de France, implantée dans la rue Vital Carles, est le cas type du magasin à la personnalité suffisamment forte pour voir son chiffre d'affaires continuer d'augmenter malgré les travaux. Unique et spécialisée⁹⁹, elle s'adresse à une clientèle d'attraction tant proche que lointaine et de notoriété, et pendant les travaux elle a même gagné des parts de marché sur ses concurrents, même si ses clients ont changé de comportement.

⁹⁸ Christian Boyer, in « Tramways et couloirs bus: quels impacts sur la vie des commerces ? », colloque Gart, novembre 2002.

⁹⁹ Op.cit.

Au total ils étaient moins nombreux durant les travaux mais la valeur de leurs achats a augmenté : « autrement dit, indique Christian Boyer, lorsque les clients faisaient le déplacement jusqu'à cette librairie, ils profitaient de l'occasion pour acheter plus de livres, ce qui leur évitait de revenir rapidement sur place ».

Il faut dire aussi que M. Mollat, vice-président de la CCI, favorable au tramway, présidait une commission tramway dont il attendait non seulement une forte progression de flux de chalands pour l'ensemble de l'hypercentre (de l'ordre de 30-40 %) mais aussi une progression de sa propre clientèle. La librairie, occupant tout un pâté d'immeubles en pleine propriété, a pu changer ses entrées-clientèle et ses entrées-livraisons pour profiter au mieux de la nouvelle clientèle amenée par le tramway : il joue à 100 % « l'effet tramway ».

5.1.4 Cours de l'Argonne

Le cours de l'Argonne, ancienne pénétrante sud entre les boulevards et le centre-ville de Bordeaux, vouée à l'automobile, s'est trouvé profondément modifié par l'arrivée du tramway (ligne A). Le secteur rassemble 143 établissements essentiellement localisés aux abords de deux places et de la maison internationale (ancien Hôpital des enfants réhabilité) : 33 % sont des services à caractère personnel, commercial, financier ou immobilier, 25 % sont des commerces non-alimentaires et 22 % sont des cafés/hôtels/restaurants, tandis que les commerces alimentaires, également bien représentés par rapport au reste du corridor, sont 12 %.

Place de la voiture : avec l'arrivée du tramway, là aussi dans une position latérale qui a semblé le mieux correspondre aux besoins, la voiture ne circule plus que sur une ou deux voies (une par sens), la seconde étant parfois la plate-forme elle-même, complètement banalisée, où la voiture circule alors par défaut.

Stationnement : le stationnement dans la rue diminue, bien qu'il concerne encore 60 % des clients.

5.1.4.1 Bilan économique¹⁰⁰

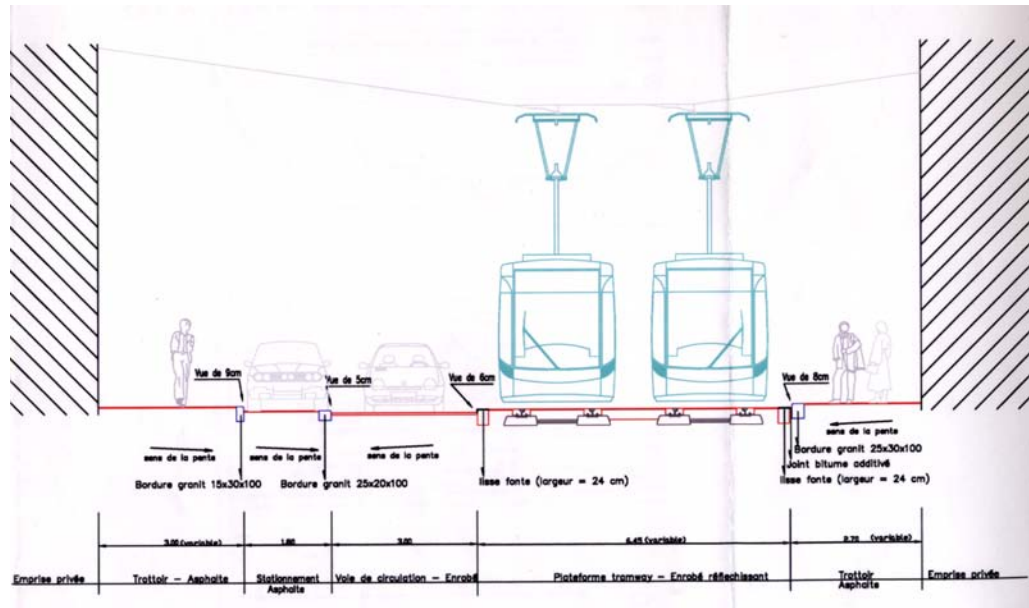
Évolution : en raison du chantier du tramway qui a supprimé parfois l'accès à certaines portions du cours, le secteur a connu de nombreuses difficultés dont certaines persistent : le nombre d'entreprises est en légère baisse (solde négatif créations/cessations et solde migratoire négatif aussi). A peine ¼ des établissements ont eu une évolution positive de leur activité et près de la moitié ont enregistré une baisse de clientèle en 2003. Cependant, en 2004, la situation économique s'est améliorée là aussi progressivement. Pour preuve, 25 % des établissements prévoyaient alors une augmentation de CA de plus de 10 % au cours des douze mois suivants.

¹⁰⁰ *Rapport 2004 de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole/Communauté urbaine de Bordeaux et du *Bilan sur l'évolution de l'activité économique entre 1999 et 2004 et perspectives d'avenir avec l'arrivée du tramway*, CUB et CCIB.

5.1.4.2 Insertion de la plate-forme

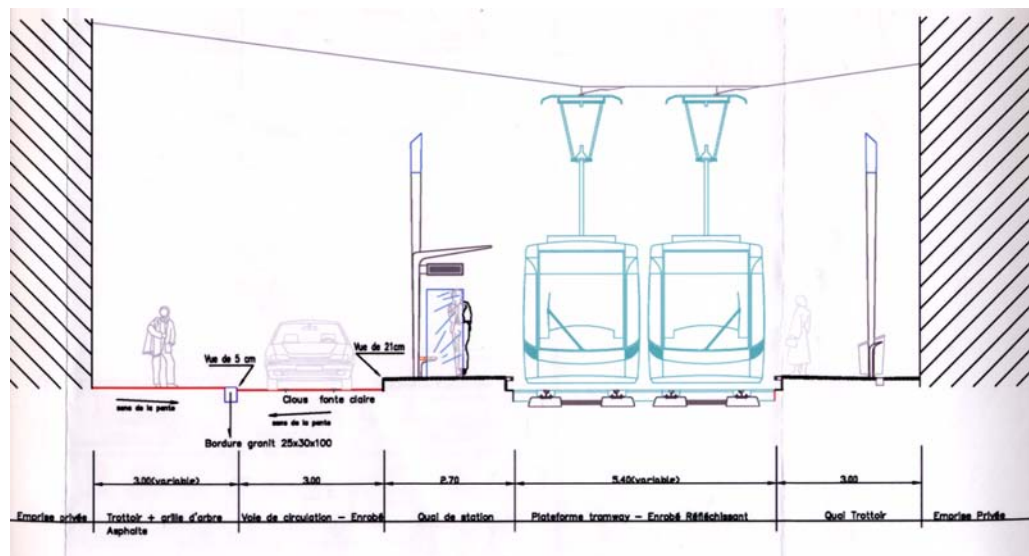
Ci-dessous, coupe du cours de l'Argonne avec une voie de circulation (3 m) et une voie de stationnement (1,80 m) à côté d'une plate-forme de 6,45 m (variable) ; les trottoirs mesurent 3 m à gauche et 2,70 m à droite (largeur totale entre façades : 16,95 m)

Source : coupe CUB, mission tramway



Ci-dessous, cours de l'Argonne avec station, largeur totale : 17,10 m répartis comme suit de gauche à droite : trottoir : 3 m, voie de circulation : 3 m, quai de station : 2,70 m, plate-forme : 5,40 m (variable) et trottoir : 3 m

Source : coupe CUB, mission tramway



LE TRAMWAY DE GRENOBLE

1. Contexte institutionnel et politique des transports

« Située au cœur du sillon alpin, l'agglomération s'étale au confluent du Drac et de l'Isère à une altitude de 200 m, encadrée de trois massifs montagneux, Vercors, Chartreuse et Belledonne ; au-delà s'étend la région urbaine. Le site continue à jouer un rôle considérable dans la forme de la ville et de son système de déplacements : les montagnes restreignent, orientent l'expansion urbaine et limitent les possibilités de liaison au nord de l'agglomération ; les rivières réduisent les lieux de franchissement et le trafic se concentre sur les ponts existants, relativement peu nombreux... Plus qu'ailleurs, les contraintes géographiques naturelles de cet espace urbain nécessitent un développement maîtrisé ; c'est pourquoi la question des déplacements se pose de manière spécifique dans l'agglomération grenobloise » (extrait du PDU). Malgré cela, le phénomène de périurbanisation existe aussi à Grenoble, ce qui a conduit (constat de 2001) à une diminution de la population du PTU au profit des secteurs périurbains et à une baisse des emplois de la ville de Grenoble au profit de la banlieue¹⁰².

1.1 Aspects institutionnels

L'aire du périmètre de transport urbain (PTU) compte aujourd'hui près de 400 000 habitants répartis sur vingt-sept communes et rassemble près des deux tiers de la population de la région urbaine de Grenoble (626 000 habitants) et plus des trois quarts des emplois. Deux structures intercommunales existent sur le PTU, la METRO et le SMTC.

La « Métro », de son vrai nom Grenoble-Alpes Métropole, a été créée en 2000. C'est une communauté d'agglomération qui a succédé à la Communauté de communes créée en 1993, qui elle-même prenait la suite du Sieparg créé en 1973. La Métro a délégué sa compétence transports publics à un syndicat mixte, le SMTC, également créé en 1973.

Le SMTC (Syndicat mixte des transports en commun), Autorité Organisatrice (AO) de l'agglomération grenobloise, est financé à parts égales par la Métro et le Conseil général de l'Isère ; son instance de décision, le comité syndical, est composée d'élus de ces deux collectivités. Le SMTC a confié l'exploitation de son réseau de transports (TAG) à la Semitag (Société d'économie mixte de transports de l'agglomération grenobloise, groupe Transdev). Le SMTC perçoit le versement-transport instauré dès janvier 1974 à 1 % qui a d'abord permis l'essor du réseau de bus et de trolleybus, puis, fixé à 1,5 %, a contribué au financement des deux premières lignes A et B du tramway ; il est fixé aujourd'hui à 1,75 %.

1.2 Politique transports-déplacements

Élus, techniciens, associations et habitants de l'agglomération grenobloise et de la ville centre se sont rendu compte très tôt que le « tout automobile » devait être maîtrisé et même limité, notamment dans le centre-ville. Ils ont utilisé pour cela, avec constance et dès la fin des années 60, trois leviers : l'aménagement urbain, le développement des transports publics, de la marche et du vélo, et le stationnement. C'est ainsi qu'à Grenoble les zones piétonnes font leur apparition dès 1969 et sont étendues en 1972, toujours en centre-ville, pour y limiter les effets du « tout automobile » tout en

¹⁰²Chiffres et informations générales de cette monographie : Métro/SMTC, banque de données TCSP, TAG, CCI.

facilitant son usage dans les quartiers périphériques, en construisant des parkings centraux et en généralisant le stationnement payant.

Depuis 1973, la Métro, le SMTC et le Département mènent une politique plus radicale puisque, en développant les transports publics, ils visent explicitement à améliorer la mobilité des personnes non-motorisées, les modes doux, et à offrir une alternative à l'utilisation de la voiture particulière, notamment pour accéder au centre-ville. Politique considérablement renforcée en centre-ville de Grenoble, par une politique de stationnement restrictive. C'est sans doute cette double politique qui a permis de contenir la part des déplacements en voiture sur le territoire de la Communauté d'agglomération depuis 1992 et même de la faire baisser un peu en 2001 (voir tableau plus loin).

Plan de déplacements urbains (PDU) : le premier plan de déplacements urbains pour l'agglomération grenobloise a été élaboré en 1987 par le SMTC ; après la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996, un nouveau PDU a été mis en chantier. Il a été approuvé en 2000 pour les communes de la Métro, en même temps que le schéma directeur (établi pour les 157 communes de la région urbaine de Grenoble), ce qui a rendu le PDU directement compatible avec le schéma. La politique de fort développement des transports publics, de promotion de la pratique du vélo et de la marche, de dissuasion de l'usage automobile, introduite dans l'agglomération depuis 1973, a été reprise dans le nouveau PDU.

Objectifs du PDU :

- 1- « améliorer la qualité de vie urbaine, protéger l'environnement quotidien et la santé des habitants des 23 communes de l'agglomération dans un cadre social facilitant les échanges ;
- 2- favoriser la vitalité économique, commerciale et universitaire de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise en renforçant son attractivité naturelle en tant que principal pôle urbain de l'arc alpin ;
- 3- conforter la solidarité entre les territoires de l'agglomération en s'inscrivant dans une véritable politique d'aménagement du territoire qui réponde aux besoins des zones sensibles ;
- 4- instaurer progressivement et durablement un nouvel équilibre modal pour diminuer la part des déplacements en voiture particulière au profit des modes alternatifs, à savoir les transports en commun, le vélo, la marche à pied et le covoiturage, pour offrir ainsi aux habitants de l'agglomération et de son bassin d'emploi, qui dépasse désormais largement les limites administratives, de meilleures conditions de mobilité, en améliorant la sécurité, quel que soit le mode utilisé ».

Pour y parvenir, le PDU vise, pour 2010, en se fondant sur l'enquête ménages déplacements de 1992, une baisse significative du trafic automobile de 54 % à 48 %, une forte augmentation de l'usage des transports en commun urbains de 14 % à 17 %, une reconquête de la pratique du vélo de 5 % à 8 %, une consolidation de la marche autour de 27 %.

2. Offre globale de transport public

Grille transports publics et répartition modale

Sources : Métro/SMTC, Banque de données TCSP, Semitag, CCI

Caractéristiques			Observations
	2003		
Population des communes desservies	382 500		Superficie Métro : 212 km ² (2003) dont Grenoble : 18,13 km ²
Offre en millions de km parcourus	15,5		dont 2,6 en tramway (lignes A et B) soit une offre de 40 km/habitant/an en 2003
Nombre de lignes bus /longueur/arrêts Accessibilité Nombre de lignes tramway /longueur/arrêts Longueur totale du tramway en 2006 (A, B, C)	22/ 220 km / 900 arrêts 2 / 20 km / 47 stations 33,5 km / 69 stations		quatre lignes de soirée (30 km et 170 arrêts) dont six lignes 100 % accessibles aux PMR (personnes à mobilité réduite) deux lignes de tramway 100 % accessibles depuis le début (1987) ; ligne 3 en construction (2005)
Total des voyages (en millions)	2003 63,8	2004 68,5	voyages : + 4,9 % par rapport à 2002 6 ^e hausse annuelle consécutive + 56 % de clientèle payante en six ans (baisse tarifs 1999-2000 ; hausse 2003)
Amplitude services	de 4h45 à 0h50		
Énergie propre (en % du réseau)	80 %		
Parcs relais	5		7 (2004)
Répartition modale (périmètre de la Communauté d'agglomération, soit 27 communes)	1992 VP : 54 % TC : 14 % 2R : 4 % MAP : 27 % Autres : 1 %	2002 VP : 53 % TC : 13 % 2R : 3 % MAP : 30 % Autres : 1 %	Sur le périmètre plus large de la région urbaine (254 communes) en 2002 : VP 62 %, TC 10,2 % R 3 %, MAP 24 %, autres 1 %

2.1 Offre et fréquentation du réseau

Le territoire de l'agglomération est desservi par le réseau TAG exploité par la Semitag.

- 1987-1991 : forte croissance de sa fréquentation (+ 30 %) due principalement aux mises en service des lignes A et B du tramway.
- 1992-1997 : érosion du trafic (- 8,5 %) à l'image de ce qui se passe dans la majorité des autres villes françaises, pour atteindre un point bas de 46 millions de voyages en 1997.
- 1997-2000 : la tendance s'inverse grâce à une nouvelle politique tarifaire (création de nouveaux titres, baisse de nombreux tarifs, accroissement important du nombre de dépositaires...), et à une amélioration de l'offre et de sa qualité avec des fréquences accrues, une meilleure régularité, même en heures creuses, des priorités aux feux et tout particulièrement la mise en site propre de sept lignes de bus.

Cette mise en site propre des bus a débuté en 1998 par la ligne 1, la principale ligne de bus du réseau, sur pratiquement tout son parcours. Simultanément, la Semitag a mis la ligne en accessibilité totale pour les PMR (personnes à mobilité réduite) et a fortement accru sa fréquence et sa régularité et donc sa vitesse commerciale (notamment grâce à une priorité à 63 carrefours sur 85). Cet ensemble d'avantages a fait gagner sept minutes par voyage sur la ligne et a fait passer la clientèle de 2,9 millions de voyages en 1998 à 4,1 millions en 2000. Depuis lors, six autres lignes ont été progressivement transformées en « lignes lourdes » avec mise en site propre ou protégé à forte fréquence ; elles formeront un second réseau « armature », complémentaire de celui du tramway.

La priorité aux feux améliore aussi la vitesse commerciale et la régularité du tramway : à parc constant, sa fréquence s'est accrue, notamment en heures creuses et en soirée. Résultat : une forte croissance de la fréquentation qui passe de 46 millions de voyages en 1997 à 56 millions en 2000, soit une hausse totale de 21 % (+31 % de trafic payant), alors que l'offre n'a augmenté que de 12 % pendant la même période, sans extension du réseau tramway.

3. Tramway de l'agglomération grenobloise

3.1 Historique

Le tramway de l'agglomération grenobloise est issu logiquement de la politique menée par le SMTC depuis 1973. Le plan de développement des transports publics signé avec l'Etat pour la période 1977-1981 a permis de restructurer le réseau, d'accroître l'offre de manière très importante et de renouveler les matériels bus et trolleybus, ce qui a fait passer la part des transports publics de 11 % à 20 % sur la période 1973-1983¹⁰³.

Dès 1978, malgré l'utilisation de véhicules articulés et l'augmentation des fréquences, la capacité du réseau devient insuffisante sur les lignes les plus chargées. En outre, le tronçon commun bus du centre-ville, notamment dans la zone piétonne, est victime de son succès. Il est impossible d'augmenter encore le nombre de véhicules bus circulant dans le centre-ville, sous peine d'aggraver les nuisances sonores, visuelles et polluantes¹⁰⁴, les bus formant une sorte de « mur d'autobus » difficilement compatible avec la forte présence des piétons et désagréable pour les habitants et commerces riverains. C'est alors que le tramway s'impose petit à petit, après l'intermède de Poma 2000¹⁰⁵. Le SMTC adopte les premiers principes de l'implantation du tramway en 1981 et la première ligne est ouverte en 1987.

3.2 Tramway grenoblois, outil d'aménagement

Dès l'étude des premières lignes, le tramway, outre sa capacité à résoudre des problèmes de transport et de déplacement, a été utilisé comme un outil d'aménagement qui a permis de réaliser de nombreuses opérations d'urbanisme et de requalification de l'espace public, au-delà même du corridor du tramway.

Selon Marc Letourneur¹⁰⁶, « Les Grenoblois ont montré que le tramway pouvait être un outil d'aménagement urbain qui permettait de faire bouger la ville très vite, un fantastique levier. C'est un outil très intéressant pour une nouvelle municipalité ».

3.3 Troisième ligne, au cœur d'un projet d'agglomération

D'outil d'aménagement, la troisième ligne (la ligne C-D) constitue pour le SMTC un véritable projet d'agglomération et un projet de ville pour les cinq communes traversées dont deux nouvelles par rapport aux deux premières lignes. Elle a pour objectif affiché de redonner une qualité de vie aux habitants par la recomposition de l'espace urbain, notamment sur les grands boulevards grenoblois où la circulation automobile est devenue prédominante par rapport aux autres fonctions de l'espace public.

Trafic automobile et stationnement sur les grands boulevards

La troisième ligne a également pour fonction de rapprocher du centre-ville, des bâtiments administratifs et du domaine universitaire, les 48 000 habitants qui se trouvent à moins de 200 m de cette nouvelle ligne dont 8 500 riverains sur les seuls grands boulevards. Les 136 commerces et les quelque 300 activités installés sur les deux rives de ces boulevards seront

¹⁰³ Chiffres et informations générales de cette monographie : Métro/SMTC, banque de données TCSP, TAG, CCI.

¹⁰⁴ *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malperti et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

¹⁰⁵ Train de cabines d'une vingtaine de places tractées par un câble et circulant sur une voie au sol ou en surélévation ; système issu des nouvelles technologies de transport terrestre impulsées par l'État.

¹⁰⁶ Marc Letourneur, extrait d'un entretien réalisé en 1992 figurant dans *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malperti et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

également plus aisément accessibles aux riverains qu'aujourd'hui. En effet, aujourd'hui chaque rive fonctionne avec la seule clientèle de cette rive, notamment parce que sur cette grande artère transitent quelque 60 000 véhicules par jour, ce qui la rend pratiquement intraversable. La plate-forme centrale du tramway, en réduisant l'espace voué à la circulation automobile, réduit le trafic lui-même et permet des traversées plus aisées en 2 fois, comme sur les grands boulevards parisiens.

L'offre de stationnement sur ces grands boulevards est adaptée et davantage réservée aux résidents (1 050 places contre 825 aujourd'hui), les visiteurs et la clientèle de passage bénéficiant de 3 460 places payantes ou gratuites à proximité immédiate des boulevards. En revanche, les habitants de l'agglomération venant travailler en ville à la journée sont invités à utiliser davantage les parcs relais : plus de 3 000 places supplémentaires dont plus de 1 500 ouvertes le long de la future 3^e ligne dès sa mise en service en 2006.

La CCI a pu calculer que si le nombre de véhicules/jour diminue fortement sur les grands boulevards (de 60 000 à 35 000 après mise en service de la ligne C), le nombre de véhicules stationnant le long de ces boulevards peut, lui, s'accroître pour passer de 2 800 à 3 700 véhicules/jour.

Grille tramway

Source : SMTC, Semitag

Caractéristiques	Lignes (2004)	Future ligne C-D
Lignes A + B	12,9 km + 7,9 km (dont A et B : 1,2 km de tronc commun)	Future ligne C-D : 13,5 km de ligne nouvelle
Nombre de communes desservies	A + B : cinq communes	La ligne C-D dessert cinq communes dont trois nouvelles (par rapport à celles des lignes A et B)
Population/emplois desservis 3^e ligne	60 000 habitants et 30 000 emplois	Ligne C seule
Implantation des lignes A et B Site protégé à positionnement latéral ou à positionnement central, généralement franchissable Sur quelques tronçons : site propre non-franchissable, parfois enga- zonné, barriéré ou protégé par des haies (notamment à Fontaine)	La plate-forme des lignes A et B, sauf dans la traversée du centre-ville de Grenoble, est majori- tairement positionnée en site latéral En centre-ville, dans tout l'espace piéton, elle est principalement en position centrale, sans dénivelé pour les traversées piétonnes, et donc également franchissable par les voitures de livraison ou même les voitures traversant le site perpendicu- lairement Le tramway étant 100 % accessible dès le départ, tous les arrêts sont équipés de quais hauts.	

3.4 Bref descriptif des lignes de tramway

La première ligne (A) dessert deux des trois branches du Y grenoblois - constitué par le carrefour des trois vallées - elle relie Fontaine à l'ouest, ville industrielle de la banlieue du début du siècle, au centre-ville de Grenoble, puis bifurque vers le sud en direction d'Echirolles, commune urbanisée plus récemment (années 1960-1970). La ligne B dessert la troisième branche du Y grenoblois à partir du centre-ville de Grenoble vers le nord-est en direction de La Tronche et Saint-Martin-d'Hères.

Le tracé des lignes A et B permet de relier de gros générateurs de trafic dans les cinq communes desservies (gare, centre-ville, centres commerciaux, hôpital régional, université...); le tracé de la 3^e ligne C-D est plus original, parce que, pour la première fois, une ligne de tramway tangente Grenoble au sud de l'hypercentre au lieu de le traverser.

L'insertion de la plate-forme des lignes A et B, sauf dans le centre-ville de Grenoble, est majoritairement latérale. La plate-forme de la troisième ligne C-D est majoritairement en site central, sur les grands boulevards de Grenoble notamment.

Ligne A : décidée en juillet 1983, la première ligne du tramway grenoblois a été mise en service en décembre 1987, prolongée jusqu'à Echirolles en mars 1996 où elle a été étendue en décembre 1997. Elle va d'un terminus en centre commercial à Fontaine à celui, également en centre commercial, de Grand'place à Echirolles ; elle dessert la gare SNCF et l'hypercentre piéton.

Ligne B : mise en service en novembre 1990, la deuxième ligne part du nord-ouest de Grenoble, dessert – elle aussi – la gare SNCF et le centre-ville piéton (en tronc commun avec la ligne A) ; en sortie du tronc commun du centre-ville elle se débranche de la ligne A vers le nord-est via La Tronche pour atteindre Saint-Martin-d'Hères - Universités ; extensions en 1999 et en 2001.

La ligne C-D (13,5 km de ligne nouvelle), troisième ligne du réseau - appelée « Tram 3 » dans toute la communication avant travaux - traversera Grenoble, pour la partie « ligne C », d'ouest en est à 2 km au sud du centre-ville piéton ; elle est en correspondance avec les lignes A et B et plusieurs lignes de bus en site propre ; la partie de la troisième ligne appelée d'abord C', puis « ligne D », construite en même temps, est en correspondance avec les lignes B et C dont elle emprunte une partie de l'infrastructure à l'est du centre-ville de Grenoble. Ouverture en 2006.

3.5 Concertation

Pour Philippe Billard, chef de projet de la 3^e ligne au SMTIC, « Grenoble a une longue tradition de concertation et bien avant les réunions publiques de la concertation préalable officielle pour la troisième ligne, une concertation informelle a été organisée sur le tracé (dès 1996), lors du lancement des études, y compris avec les commerçants »¹⁰⁷. D'ailleurs, explique Pierre Eisler, AURG, « en matière de concertation, le plus difficile a été fait lors de la première ligne ; aujourd'hui le tramway est accepté, digéré et plus personne ne le met en cause. Même les commerçants se sont rendu compte que 20 % de leur clientèle venait en tram... Lors d'une grève de la TAG, qui leur a fait perdre une partie de leur clientèle et de leur chiffre d'affaires, il y a quelques années. Depuis, les discussions avec les habitants et les commerçants concernant la 3^e ligne ont porté sur d'autres questions : stationnement et largeur des trottoirs, notamment »¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Entretien du 19 avril 2005.

¹⁰⁸ Entretien téléphonique du 21 mars 2005.

Concertation sur la troisième ligne

Avant même la concertation préalable officielle, les communes du SMTC ont fait appel à des bureaux d'études spécialisés ayant tous travaillé sur des projets de tramway, afin qu'ils fassent des **propositions pour différents types d'insertion**, travaillent sur l'image et sur les conséquences de chaque variante vis-à-vis des quartiers traversés, les riverains, les activités, etc. Pour Grenoble-ville, quatre équipes d'urbanistes ont travaillé sur l'insertion du tramway avec une seule contrainte : le tracé qui était fixe. Toutes les variantes possibles d'insertion ont été explorées, sauf le positionnement bilatéral (une plate-forme de chaque côté) qui complique beaucoup l'exploitation de la ligne et renchérit considérablement le coût du projet.

Lors de la concertation préalable (1999-2000), tout était ouvert ; c'est à ce stade que, dans l'agglomération, toutes les variantes ont été présentées, argumentées et discutées. Ensuite, après désignation du maître d'œuvre (fin 2000), ce dernier a retravaillé les mêmes hypothèses, pesé les avantages et les inconvénients et préparé les choix possibles. Le SMTC a organisé alors de nouvelles réunions publiques où très vite le site latéral s'est éliminé de lui-même : il déséquilibrait l'axe en instaurant un « mauvais côté » – par rapport aux riverains – là où se trouvait la plate-forme. C'est ainsi que le site du tramway sur les grands boulevards de Grenoble est devenu central. Des discussions ont ensuite eu lieu avec les riverains et les commerçants sur le maintien ou non des contre-allées et la largeur des trottoirs.

L'enquête publique a eu lieu d'octobre 2001 jusqu'en 2002 sur la base de l'étude d'impact réalisée par l'agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG) ; les travaux ont commencé en 2003 pour durer jusqu'en 2006.

3.6 Positionnement des plates-formes

Selon Philippe Billard, « l'insertion urbaine d'un tramway dépend beaucoup de la typologie du tissu urbain, lui-même lié aux activités, à la densité de l'habitat, au profil des habitants, à l'évolution des fonctions urbaines »¹⁰⁹. Le commerce constitue ainsi une activité parmi d'autres et doit entrer comme tel dans un ensemble de critères pour l'insertion de la plate-forme tramway en position latérale ou centrale. Il est vrai que dans les rues où l'activité commerciale est forte, la répartition de l'espace entre façades revêt une importance particulière, notamment en termes d'accès aux magasins : accès piétons, cyclistes, livraisons et stationnement.

Le parcours de terminus à terminus des lignes A et B est décrit ci-après. L'insertion est variable : latérale (le plus souvent) ou centrale en fonction du contexte spatial et des activités riveraines.

¹⁰⁹ Entretien du 19 avril 2005.

Insertion du tramway dans l'agglomération grenobloise

Source : *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*¹¹⁰.

LIGNE A DE FONTAINE A ÉCHIROLLES	LIGNE B DU NORD-OUEST DE GRENOBLE A SAINT-MARTIN-D'HÈRES UNIVERSITÉS
POSITION LATÉRALE	POSITION LATÉRALE
<p>1. Du Terminus ouest de FONTAINE à la sortie de ville vers le pont du Drac</p> <p>Fontaine est une ville industrielle et ouvrière du XIX^e siècle.</p> <p>Ville en mutation avec friches disponibles pour des opérations d'urbanisme et déclin des commerces</p> <p>Le tramway a dû s'adapter au tissu existant et anticiper l'urbanisation future ; il a induit des opérations immobilières et commerciales autour de deux nouveaux pôles urbains (logements, commerces, bureaux, services) qui ont été créés autour de deux stations construites sur d'anciennes friches industrielles le long de l'artère principale (terminus : centre commercial).</p> <p>Sur cette section, à l'occasion du tramway, un grand nombre de commerces ont fermé parce qu'ils étaient peu attractifs et tenus par des non-professionnels en 2^e activité.</p>	<p>La ligne B qui commence en amont de la gare SNCF est en position latérale dans ce qui est maintenant le nouveau quartier d'affaires Technopôle avant de rejoindre le tronç commun</p> <p>(Voir n° 4 « Tronçon gare »)</p>
LIGNE A DE FONTAINE A ÉCHIROLLES	LIGNE B DU NORD-OUEST DE GRENOBLE A SAINT-MARTIN-D'HÈRES UNIVERSITÉS
<p>Plate-forme</p> <p>Site propre intégral avec barrières et haies vives.</p> <p>Insertion dans l'artère principale (23 m) en position latérale rive nord, avec changement de côté après une nouvelle place et maintien d'une file de circulation automobile ;</p> <p>Du fait de la suppression des places de stationnement, création devant les nouveaux immeubles (en retrait de 10 à 15 m) d'une voie d'accès à des places de stationnement perpendiculaires à l'avenue</p>	

¹¹⁰ *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malperti et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

POSITION CENTRALE ligne A**2. Sortie de ville de FONTAINE et pont du Drac jusqu'à l'entrée de Grenoble**

Sur tronçon court, insertion du tramway dans l'artère principale (Avenue Jean Jaurès : 10-17 m entre façades) en la réservant aux piétons et en reportant la circulation automobile sur un axe parallèle restructuré (choix débattu longuement par la commune avec participation de l'AURG)

Rue ouverte aux livraisons à certaines heures de la journée ; protection des piétons par potelets

Pont du Drac, ouvert en 1938, réservé au passage du tramway, des piétons et des cyclistes

Le pont est doublé à 50 m d'un nouveau pont automobile pour rétablir la capacité de circulation entre Fontaine et Grenoble

POSITION LATÉRALE ligne A**Cours Berriat**

Tissu : quartier urbanisé fin XIX^e siècle et début XX^e situé à l'extérieur de l'enceinte, mêlant logement et activités

Axe principal du quartier et lieu de passage obligé pour le tramway entre Fontaine et Grenoble : voie la plus large (16,70 m!) avec linéaire commercial continu.

Lieu animé, aux conflits d'usage nombreux avant tramway (stationnement et étals sur trottoir, circulation importante aux heures de pointe, traversées piétons erratiques ; malgré tout, il s'agit d'un site incontournable pour le passage du tramway.

Plate-forme

Site latéral nord (plate-forme considérée comme extension du trottoir entre deux passages du tramway, avec maintien du transit en un seul sens (entrant de Fontaine vers le centre Grenoble) sur chaussée de 3 m de large avec stationnement latéral conservé sur un seul côté, supprimé au droit des stations (voir photo).

Site latéral et implantation choisis (après analyse activités riveraines) parmi quatre solutions de l'avant-projet dont : site central (deux sens de circulation, stationnement et livraisons impossibles donc site rejeté) ; site propre bilatéral (deux sens de circulation sans stationnement, rejeté idem) ; en site central (avec suppression totale transit, avec de part et d'autre de la plate-forme une voie de desserte pour livraisons sur emprise commune avec piétons : solution rejetée car absence de voies parallèles pour absorber report de toute la circulation de transit dans les deux sens).



POSITION CENTRALE

TRONC COMMUN LIGNES A et B DANS L'HYPERCENTRE DE GRENOBLE

4. Tronçon gare

L'arrivée du tramway a permis de repenser l'accès à la gare SNCF, la place devant la gare, mal organisée, et la liaison entre quartiers ouest et le centre-ville, séparés par les voies de chemin de fer.

Pour que la liaison soit directe et que la place « Gares » puisse être réaménagée, un filot a été démoli à la sortie du cours Berriat ainsi que le bâtiment du tri postal ; un nouveau passage véhicules, élargi aux piétons et cycles, a été aménagé sous les voies et la gare routière ; la desserte de la gare SNCF et le passage sous la voie ferrée ont permis de transformer et de désenclaver les quartiers alentour.

5. Avenue Alsace-Lorraine

En périphérie de l'hypercentre piétonnisé en 1970, l'avenue Alsace-Lorraine se situe dans un quartier au tissu dense, XIX^e siècle, mixte habitat et commerce ; les dernières activités industrielles présentes ont fermé au cours des années 1960 et 1970, en même temps que commençait le déclin des commerces et des restaurants, avec le déplacement de la gare et de la gare de marchandises et la fermeture de l'imprimerie du Dauphiné Libéré dans le quartier ;

D'abord divisée en deux tronçons dont un seul devait être piétonnisé, tandis qu'une voie de circulation automobile devait être maintenue dans l'autre, l'avenue Alsace-Lorraine (24 m) a finalement été réservée en entier au tramway (en position centrale), aux cycles et aux piétons qui disposent de larges espaces de part et d'autre de la plateforme (accès aux garages pour les habitants), ce qui impose moins de contraintes aux commerçants et facilite les livraisons autorisées entre les arbres (rangée maintenue de part et d'autre de l'avenue) à certaines heures de la journée.

POSITION LATÉRALE alternant avec POSITION CENTRALE (sur tronc commun)

6. Tronçon entre Alsace-Lorraine (station Gambetta) et Félix Poulat

Entre la station Gambetta, située sur l'avenue Alsace-Lorraine, et la station suivante (Félix Poulat), située en début de zone piétonne de l'hypercentre, le tramway, en traversant le boulevard Gambetta, passe de la position centrale à la position latérale (voir photo FL) avec une voie de circulation générale dans le sens entrant (court tronçon en sens unique pour les automobilistes jusqu'à la place Victor Hugo).

Place V. Hugo, le tramway reste en position latérale bordant un très large trottoir côté nord avec une voie taxis et livraisons (deux sens interdits aux voitures).



© Francine Loiseau

7. Hypercentre piéton



© Francine Loiseau

Sur l'espace piéton, entre la station Félix Poulat et la place Grenette, où passaient auparavant de très nombreuses lignes d'autobus à haute fréquence (ce qui provoquait le phénomène du « mur » de bus) passe maintenant le tramway en position centrale (voir photo ci-dessus), afin de laisser deux bandes le long des immeubles permettant aux véhicules de livraison de stationner ; sur ces bandes piétonnes, des potelets en fonte ont été posés permettant de limiter la bande de roulement des véhicules de livraison afin de protéger les piétons, les enseignes, les stores, et les lampadaires.

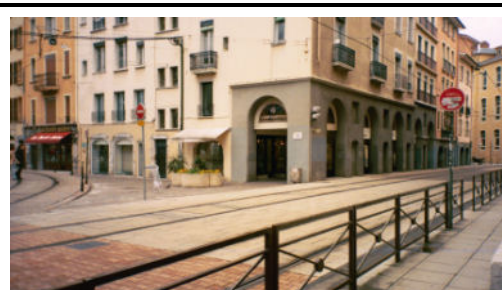


© Francine Loiseau

En quittant la place Grenette vers la station Maison du Tourisme et jusqu'au bout du tronç commun, le tramway est en position latérale avec à nouveau une voie de circulation automobile pavée comme en espace piétons (voir photo ci-dessus).

En sortie du tronç commun, la ligne A poursuit brièvement vers l'est par la rue Blanchard puis bifurque vers le sud, tandis que la ligne B se débranche vers le nord-est (voir photo).

<p style="text-align: center;">LIGNE A POSITION LATÉRALE</p>	<p style="text-align: center;">LIGNE B POSITION CENTRALE</p>
<p>8. Rue Blanchard</p> <p>Très étroite (10 m) et très commerçante (d'un seul côté dans le tronçon concerné, voir photo ci-dessous), les livraisons étaient pratiquement impossibles avant le tramway et devaient se faire à pied à partir de l'avenue en amont.</p>	 <p style="text-align: right;">© Francine Loiseau</p> <p>Sortie du tronç commun</p> <p>En sortant du centre ancien, la ligne B se débranche vers le nord-est de la ville en</p>



© Francine Loiseau

L'étroitesse de la rue a forcé l'imagination des concepteurs-aménageurs qui ont fini par la réserver au tramway (plate-forme de 7,70 m d'emprise) et aux piétons (deux espaces de 1,60 m le long des façades : celle du côté des commerces a été couverte et des arcades aménagées pour le confort des piétons et l'accès aux boutiques (aménagement accompagné de la destruction d'un préau du Lycée sur l'autre façade rue, de la mise en valeur de l'ancien cloître et du ravalement de la façade du collège).

position latérale (voir photo ci-dessus) et passe progressivement de celle-ci à la position centrale.

Après le centre ancien, la ligne B passe sur l'ancienne presqu'île (l'Île verte), urbanisée en grande partie entre les deux guerres (bâti dense et continu au départ avec tronçon commerçant, puis tissu pavillonnaire du début du siècle) où la voiture joue un rôle important.

Sur l'axe principal de ce quartier, l'Avenue Maréchal Randon (20-22 m), voie très commerçante, la plate-forme, légèrement surélevée reste franchissable en cas de nécessité (dépassement) ; elle s'insère en position centrale avec de part et d'autre une chaussée automobile et du stationnement latéral longitudinal entre les arbres de l'avenue, le plus souvent possible.

Sur le tronçon le plus commerçant, l'étude d'impact a considéré que l'insertion n'offrait pas de contraintes importantes ; les effets concernent surtout la réduction des trottoirs, parfois à 2,50 m.

9. Tronçon nord-sud centre-ville vers Grand'Place



© Francine Loiseau

Au delà du centre-ville, après la rue Blanchard et la rue du Général Marchand (maintien d'une file de circulation mais suppression d'une portion de trottoir ; voir photo).

Le tramway de la ligne B traverse ensuite une place ronde (en son milieu), formant transition entre tissu dense collectif et tissu pavillonnaire, la place fonctionnant comme un giratoire plutôt routier a été revalorisée en faveur des piétons.

Tronçon Presqu'île-Universités

Après la presqu'île, le tramway franchit une première fois l'Isère par le pont de l'Île verte (station du même nom), et se dirige vers le centre hospitalier régional de La Tronche en position centrale et en site engazonné (comme au campus) en tissu atypique avec beaucoup d'espaces verts.

Le tramway, en franchissant la voie express et à nouveau l'Isère, dessert ensuite l'Université jusqu'à son terminus à Saint-Martin-d'Hères (bibliothèque universitaire).

Ce tronçon de la ligne B est prolongé dans le cadre de la troisième ligne de tram et le terminus déplacé vers Gières.



© Francine Loiseau

En sortant de la rue du Général Marchand, le tramway passe sur la place de Verdun (préfecture, palais de justice, (voir photo avec le nouveau tramway à l'essai dans les rues de Grenoble).



© Francine Loiseau

Au delà de la place de Verdun (voir photo) on trouve un tissu qui a été urbanisé progressivement vers le sud au cours des années 1950 et 1960, puis 1970 ; l'insertion du tramway (en latéral) n'a pas posé trop de problèmes ni provoqué de changements notables sauf l'aménagement de la station au terminus (centre commercial Grand'place, à cheval sur Grenoble et Échirolles).

Insertion du tramway

Le tramway a pris la place de la voie bus, ce qui a entraîné l'installation d'une barrière quasi-continue le long du trottoir ; la grande largeur de l'avenue permet à chaque mode de disposer de son espace étanche, séparé de celui du voisin par des barrières, des haies, des lignes blanches au sol (pour le stationnement par exemple, du côté opposé au tramway).

Sur l'avenue M. Berthelot, le tramway n'a pas été accompagné d'opérations d'urbanisme ni de reconquête de l'espace public, la route a même été parfois élargie sans qu'on en ait profité pour donner un caractère plus urbain à l'avenue et faciliter les traversées des piétons ; l'accès des commerces du côté est, sans accès direct à la chaussée, a été étudié cas par cas.

Il s'agissait, sur cette section de l'avenue M. Berthelot, de ne pas trop contraindre la voiture et l'avenue garde ainsi son caractère routier, les carrefours étant encore plus complexes qu'avant du fait de l'implantation latérale du tramway.

POSITION CENTRALE puis latérale de la ligne A

10. Extension dans Échirolles

Avenue des États Généraux : la partie centrale de la voie est un terre-plein engazonné surélevé, de 15 m de large, qui avait été réservé dès l'origine pour un site propre ; son élargissement a permis d'accueillir le tramway, transformer cette coupure en espace de rencontre pour les piétons, diminuer les emprises routières et réduire la vitesse des véhicules motorisés.

Le tramway en fin de parcours revient en site latéral, dont la proximité trop forte avec l'espace piéton commence à être regretté, comme le manque de lisibilité de ce type de plate-forme dans les carrefours : plus le tramway roule vite, plus la séparation avec le piéton doit être forte.

3.7 Tramway et commerce dans l'agglomération grenobloise

L'outil mis en place pour le suivi des effets de la 3^e ligne de tram est présenté ci-après. Sont traités ensuite observations et commentaires concernant les effets du tramway des lignes A et B tels qu'ils ressortent de deux études : *Étude sur les impacts du tramway*, AURG, décembre 1990 et *Observatoire des effets du tramway*, AURG, mai 1992 ; et éclairés par des dires d'experts.

3.7.1 Outil d'observation des effets de la future troisième ligne

A la demande du SMTC, l'AURG a proposé pour la ligne 3 l'établissement d'une méthode d'observation permettant d'évaluer et d'apprécier l'impact sur les activités économiques riveraines. Ce qui va bien au-delà de ce qui avait été fait pour les bilans des lignes A et B.

Pierre Eisler, directeur des études économiques à l'AURG, explique : « Les activités économiques, dont le commerce, feront l'objet d'un suivi systématique sur la base d'un diagnostic concernant les établissements situés dans la zone des 400 m (2 x 200 m) autour du tramway.

Nous disposerons donc d'un descriptif de l'appareil économique (établissements du secteur public compris) par secteur d'activité avec répartition par pôles ou quartiers, emplois, analyse des performances (dont le chiffre d'affaires, pour les entreprises commerciales seulement). Il sera complété régulièrement, avec le suivi des entreprises, par une enquête sur le comportement actuel (c'est-à-dire « avant » la 3^e ligne) des consommateurs et auprès des chefs d'entreprise »¹¹¹.

3.7.2 Observations et commentaires sur les effets sur le commerce et les activités des lignes A et B

3.7.2.1 Estimation globale positive

Selon les constats effectués quelques années après la mise en service de la première ligne (1987), tracé et positionnement ont été globalement favorables à l'activité économique. Dans sa conclusion, le rapport de l'AURG de 1992 indique :

- « Le tramway fouette le marché des terrains à bâtir mais seulement pendant quelques années ;

¹¹¹ *Enquête et expertise sur les activités économiques riveraines de la 3^e ligne de tramway* Cabinet Boschetti, pour l'AURG, à la demande du SMTC, Grenoble, juin 2004.

- il a une incidence sur les constructions de logements neufs mais il ne perturbe pas le marché des occasions ni les loyers ;
- il contribue au mouvement centripète des activités tertiaires, il provoque des mutations de fonds de commerce au moment de la construction des lignes mais ce bouillonnement s'atténue très fort par la suite ».

Pour Pierre Eisler, économiste à AURG, ancien directeur adjoint de Grenoble Isère Développement à l'époque des lignes A et B : « Globalement, le tramway a été favorable à l'activité économique (...). Deux cas seulement ont posé problème et ce n'était pas le tramway qui était directement en cause, mais plutôt les mesures de circulation et de traversée du Drac qui l'accompagnaient. Il s'agit du cours Berriat et de l'avenue Alsace-Lorraine, deux segments qui ont été mis entre parenthèses des flux automobiles et, pour la dernière, dans un premier temps, même des flux piétons ». Comme exposé plus loin (à « Exemples de plates-formes des lignes A et B » et à « Dires d'experts »), des actions d'accompagnement ou des opérations d'urbanisme dans des quartiers adjacents ont permis de réinsérer ces rues dans les flux dominants et dans le tissu des activités de la ville pour lesquelles le tramway fait maintenant le lien.

Les auteurs des études de l'Observatoire estiment que : « le tramway a des effets incontestables (...) mais on s'aperçoit que ces effets ne peuvent pas s'analyser en termes de bouleversements : le tramway a fortement contribué au changement dans l'agglomération mais son impact mesuré en termes socio-économiques reste très modulé.

De plus, on est pour certains paramètres déjà devant un phénomène d'amortissement des effets. La réalisation de la ligne est un événement déstabilisant. Cette déstabilisation semble déjà s'amortir pour la première ligne trois ans après sa mise en service (...). Enfin, il est nécessaire de redire que la mise en évidence des effets d'un tramway reste soumise à beaucoup de contestations. Le présent rapport tente de rappeler fréquemment qu'il n'y a pas de possibilité de déterminer une seule cause quand on repère un effet.

Enfin, l'ensemble de ces constatations est à resituer dans la conjoncture générale. D'une part, le nombre de mutations a été fort aussi au delà de la zone des 400 m. D'autre part, il y a eu ouverture de nombreux mètres carrés de surface de vente en périphérie grenobloise. Le tramway se situe ainsi dans une évolution globale qui tend à déclencher les mêmes effets que lui ».

Grille d'observation des effets sur le commerce des communes traversées par la ligne A

(nombres, créations, mutations après l'ouverture de la ligne A : de 1986 à 1991, source AURG)

Caractéristiques	Résultats bilan				Observations	
Nombre d'établissements privés et publics dans les quatre communes traversées	1990 : 17 153 regroupant 115 974 emplois				Total pour les quatre communes	
Nouveaux établissements créés en 1990 (1 559 établissements) soit un taux de renouvellement de 9 %	- 1 559 dont 1 274 à Grenoble ; - 82 % du total concernent le secteur tertiaire ; - 55 % du total se sont installés dans la zone 400 m.				- Total pour les quatre communes traversées - Grenoble seule : en 1988, 1 754 nouveaux établissements soit 200 de plus qu'en 1990 (sans doute baisse conjoncturelle des années 1990 plus qu'un effet tramway)	
Mutations pour l'ensemble des communes traversées par la ligne A (période d'observation : 1986 à 1991)	1991 : 300 mutations de commerces dont : - plus de 50 % dans zone des 400 m ; - 80 % dans la commune de Grenoble ; - 4 % (soit 13 mutations) pour la ligne B. Diminution du nombre annuel de mutations depuis 1987				Zone de 400 m autour du tramway : environ 300 mutations par an en moyenne de 1986 à 1989 à Grenoble et à Fontaine	
Mutations par commune (par an)	1986	1987	1989	1991	décomposition de l'année 1991 zone 400 m hors 400 m	
Grenoble	328	394	296	240	137	103
Fontaine	25	27	22	25	18	7
La Tronche	-	-	-	5	-	5
St Martin d'Hères	-	-	-	29	3	26
TOTAL				299	158	141
Répartition des mutations (changements d'activités ou cessions) selon le type de commerces	- 27 % des mutations concernent des bars-restaurants ; - 20 % des commerces de bouche ; - 10 % sont des cessions de droit au bail ; - 5 % des mutations concernent : commerces de vêtements ou de chaussures.					

3.7.2.2 Différents types d'effets¹¹²

3.7.2.2.1 Effets lisibles dans le temps

- « On a vu apparaître des effets d'anticipation (transformation de logements en locaux d'activités). Dans ce cas, l'annonce de la décision de construire le réseau de tramway a suffi à amorcer une évolution du phénomène observé qui culmine bien souvent en 1987, l'année de mise en service, et s'amortit très vite par la suite. Les effets les plus visibles et les plus connus se sont déroulés simultanément à la réalisation du réseau. Des démolitions d'immeubles, des déplacements d'entreprises, des rénovations ont été faites en même temps que le réseau lui-même et souvent parce que le réseau imposait une transformation. On a alors saisi l'occasion d'améliorer ce qui pouvait l'être ;
- d'autres effets ne se précisent vraiment que lorsque le réseau est terminé. Ainsi en est-il en matière de terrains à bâtir où le plus grand volume de surfaces échangées l'a été en 1988. (...) le tramway n'a pas convaincu tout le monde avant d'avoir roulé. Il semble que parfois on ait attendu qu'il fasse ses preuves. (...);
- enfin, il apparaît très clairement que certains effets du tramway vont s'amortir rapidement (...); un horizon de cinq à sept ans devrait être le point d'aboutissement ultime où l'on pourra encore mettre en évidence l'événement en tant que tel. Après cela, les effets repérables relèveront d'une analyse de l'évolution de la centralité urbaine à proprement parler ».

3.7.2.2.2 Effets lisibles dans l'espace

« Certains effets sont plutôt lisibles dans l'espace. L'effet du tramway n'est pas le même d'un bout à l'autre de la ligne (...); d'une façon générale, on repère des évolutions plus fortes dans la zone des 400 m ; à l'intérieur de cette zone, les effets varient encore. Les trois quartiers du secteur Berriat, Alsace-Lorraine et la Gare sont à Grenoble les plus marqués par le passage du tramway qui ne porte pas seul la responsabilité de l'évolution. Dans le même temps (...) le POS a été modifié avec autorisations de COS plus intéressants..., le plan de circulation a été adapté puisque le cours Berriat a été mis en sens unique ; de nouveaux parkings ont été créés et enfin l'opération Europôle [nouveau quartier d'affaires derrière la gare SNCF] a été lancée qui va modifier peu à peu l'image de l'ensemble du quartier, à la fois parce qu'elle transforme complètement l'utilisation qui était faite de cette zone et parce qu'elle ne manquera pas, au bout d'un certain temps, d'entraîner des modifications dans son voisinage ».

3.7.2.2.3 Effets lisibles dans les structures

« D'autres effets encore sont lisibles dans les structures et en particulier dans les structures d'activité : il est net que le tramway accompagne des tendances centripètes des activités tertiaires (.....) et la tendance centrifuge des activités industrielles (...) dont certaines fonctionnaient parfois de façon difficile. Le passage du tramway a rendu leur accès presque impossible. Dans ce cas, les municipalités leur ont proposé d'autres localisations où généralement elles ont trouvé des conditions de fonctionnement et de développement bien plus satisfaisantes (...); pour ces entreprises, le tramway a été un événement bénéfique (...).

Un dernier effet de structure très net a pu être mis en évidence : le tramway accompagne la consolidation des structures socioprofessionnelles du centre de chaque commune. Ainsi à Grenoble, les cadres sont parmi les acheteurs les plus fréquents de logements d'occasion. A Fontaine, ce sont les ouvriers et les employés. On est ici face à une revalorisation du centre dont le tramway fait partie ».

¹¹² Citations et informations extraites d'*Étude sur les impacts du tramway*, AURG, décembre 1990 et d'*Observatoire des effets du tramway*, AURG, mai 1992.

3.7.2.3 Mutations diverses

Selon l'Observatoire des effets du tramway de l'AURG, dans son rapport de 1992 qui traite notamment des **effets sur le foncier, le logement et les activités économiques** : « L'effet sur les mutations reste très calé sur la période de construction de la ligne (mise en service de la ligne A en 1987). C'est alors que ce sont produites les principales perturbations. On notera que **mutation n'est pas cessation**. On sait par ailleurs que la période des travaux est propice à une accélération des départs en retraite des commerçants qui hésitaient à se retirer ».

Dans le même rapport de 1992, l'Observatoire de l'AURG note : « Au moment de la construction de la ligne, on constate des délocalisations d'activités que l'on a pu chiffrer à 900 pour Grenoble et à 150 pour Fontaine. Ces délocalisations sont compensées par l'apparition d'activités nouvelles qui ont su créer entre 1 000 et 1 500 nouveaux emplois à proximité des lignes (pour l'ensemble des 4 communes) ; 86 % des nouvelles entreprises localisées dans les 400 m sont du secteur tertiaire ».

En effet, en matière d'activités nouvelles, l'Observatoire estime que le tramway [ligne A] semble avoir favorisé l'installation d'activités nouvelles au centre-ville, notamment tertiaires. Ce qui semble avoir été corroboré par la transformation d'un certain nombre d'appartements en locaux d'activité à Grenoble. « Ces transformations ne sont pas très nombreuses : une trentaine par an mais elles créent entre 2 000 et 5 000 m² d'activités selon les années et surtout autour des lignes (75 %). Pour un marché grenoblois de bureaux neufs estimé à 50 000 m² par an, on peut dire qu'il s'agit d'une tendance centripète qui n'est pas négligeable ».

En matière commerciale, les chiffres produits démontrent que le tramway a favorisé certaines mutations : « le tramway a contribué à redistribuer la clientèle, soit parce qu'il en a accru la mobilité ; pour le prix d'un ticket on peut accéder à l'hypercentre de Grenoble, à Grand'Place ou au Rallye de Fontaine, soit parce qu'il a complètement modifié les trajets d'accès (cours Berriat désormais en sens unique) ».

A propos du petit nombre de mutations occasionnées par la ligne B (13 sur les 300 constatées en 1991 soit 4 %) le rapport note : « On est contraint de remarquer la faiblesse des impacts de la deuxième ligne du tramway. Cette faiblesse tient à plusieurs éléments qui se résument comme suit : une partie de la bande des 400 m depuis l'embranchement de la Maison du tourisme se trouvait déjà dans la zone d'influence de la première ligne. Il est donc difficile d'en affecter les effets à la deuxième ligne ; le Musée d'intérêt national et le Parc Michalon définissent une zone dont l'immutabilité est forte ; dans la commune de La Tronche, on traverse essentiellement l'hôpital, alors que dans celle de Saint-Martin d'Hères, on traverse quasi-exclusivement le campus universitaire ; enfin, la deuxième ligne (5,8 km) est beaucoup plus courte que la première.

Cela ne signifie pas qu'il ne s'y passe rien, mais la comptabilisation des effets ne peut absolument pas être du même ordre que pour la première ligne ».

3.7.2.3.1 Chiffre d'affaires et mobilité

Selon l'AURG, dans son étude sur les impacts du tramway de 1990, soit trois ans après la mise en service de la première ligne A : « A en juger par les chiffres d'affaires qui ont été relevés à Grand'Place [1^{er} terminus sud de la ligne A avant extension, un centre commercial de l'extrême sud de Grenoble, en limite d'Echirolles] et qui sont les seuls disponibles, le tramway n'aurait pas eu d'impact sur les commerces. Si l'on voulait mettre l'accent sur un effet possible, on pourrait penser qu'il s'agit d'un effet négatif, puisque le chiffre d'affaires global de décembre 1987 a été inférieur à ceux de décembre 1986 et de décembre 1988. Il ne semble pas cependant que ce soit l'unique cause d'un tel phénomène.

Le taux d'accroissement du chiffre d'affaires global est de 3 % par an environ, ce qui en francs constants décrit, en fait, une chute d'activité. On peut seulement se dire que cette chute d'activité serait à comparer avec ce qui se passe ailleurs dans l'agglomération. Les responsables de Grand'Place estimaient, il y a un an, qu'ils avaient, à cause du tramway, perdu de la clientèle. Il est utile de s'en souvenir ici. Il est aussi utile de se rappeler que partout on semble avoir enregistré une chute de clientèle. En fait, il y a vraisemblablement un accroissement de la mobilité des clients ».

3.8 Exemples de plates-formes des lignes A et B

3.8.1 Cours Berriat

Avant l'arrivée du tramway, les nombreux commerces du cours Berriat (18 m environ) fonctionnaient beaucoup avec le trafic de transit en provenance et en direction de Fontaine. Avec la réservation du pont du Drac au seul tramway, le cours Berriat s'est trouvé coupé du flux automobile qui l'alimentait ; le trafic en provenance de Fontaine devant passer sur un pont plus au nord ou sur un autre situé plus au sud sur le Drac.

Philippe Billard¹¹³ : « Dans le cours Berriat, le tramway s'insère dans un quartier à forte activité industrielle passée, datant du 19^e siècle ouvrier, qui était fortement en mutation dès avant l'arrivée du tramway ; la vie de quartier y reste importante, le tissu commercial est dense mais non symétrique. Aujourd'hui on y trouve surtout des magasins de proximité et des services situés du côté nord, côté qui reçoit le plus de soleil et où le tramway est implanté. Sa plate-forme, latérale par obligation si on voulait maintenir une voie de circulation automobile, est non étanche, les livraisons s'effectuent du côté opposé au côté tram, le long de l'unique voie de circulation générale ».

Sur la photo, on voit le tramway de la ligne A dans le cours Berriat en route pour traverser le Drac et rejoindre Fontaine ; on distingue aussi les rails de la ligne B qui bifurquent vers Europôle sur la droite de la photo puis vers son terminus.



© Francine Loiseau

Les commerces ont plus souffert ici qu'ailleurs ; les mutations ont été importantes, mais diverses

mesures de circulation ont permis d'améliorer la situation et le commerce s'est adapté. Les retombées d'Europôle, nouveau quartier d'affaires à proximité immédiate, ont été très positives.

Pour Philippe Bertrand¹¹⁴, CCI, « Europôle, qui dans un premier temps n'intégrait pas de commerces pour ne pas handicaper le commerce du cours Berriat, a fini par contribuer à l'amélioration de la situation des commerces et des restaurants de la rue ».

¹¹³ Propos recueillis lors d'un entretien du 19 avril 2005.

¹¹⁴ Idem.

3.8.2 Avenue Alsace Lorraine

Plus large (24 m) que le cours Berriat, l'avenue Alsace-Lorraine (voir photo ci-dessous) piétonnisée lors de l'arrivée du tramway (tronc commun lignes A et B en position centrale), était située en périphérie du centre-ville piéton et s'est ainsi trouvée – dans un premier temps – séparée des principaux flux (piétons et automobiles) vers le centre-ville. Secteur en déclin avant l'arrivée du tramway, les commerces et les restaurants avaient déjà subi des mutations et cela a continué après sa mise en service. Depuis, avec le fonctionnement à plein régime du nouveau quartier Europôle, situé



© Francine Loiseau

derrière la gare SNCF toute proche, et de nouveaux développements commerciaux entre l'avenue et la zone piétonne centrale, l'avenue Alsace-Lorraine a été « reconnectée » aux flux piétons dominants et le quartier fait maintenant le lien, grâce au tramway, entre Europôle et l'hypercentre de Grenoble.

3.9 Insertion du futur « tram 3 »

La troisième ligne de tramway passe sur les grands boulevards grenoblois qui suivent le tracé des anciennes fortifications ; ils séparent la ville d'avant 1950 de la ville qui a émergé après ; ces voies sont selon Pierre Eisler, AURG, la colonne vertébrale du système de circulation automobile, la source actuelle des flux.

3.9.1 Concertation et choix du positionnement

Pierre Eisler, à la Ville de Grenoble lors de la concertation sur la troisième ligne de tramway, indique comment on a abouti au choix du positionnement central de la plate-forme du tramway : « Des discussions techniques ont d'abord eu lieu entre services de la Ville sur la base des esquisses d'insertion de la plate-forme fournies par le SMTC. C'est parce que les services tels que le ramassage des ordures ménagères, des pompiers, des activités économiques... estimaient que les immeubles devaient rester accessibles à leurs véhicules, quel que soit le positionnement choisi, que la Ville a commencé à raisonner en termes de compatibilité d'usage : tramway, habitants, activités riveraines, voitures des habitants, véhicules de livraison, pompiers, collecte des ordures... Cyclistes, piétons... ».

Assez rapidement Ville et SMTC ont proposé la position centrale de la plate-forme (voir à « Concertation ») qui permettait le mieux de garantir ces accès et de mieux réunir les deux rives du boulevard. En effet, ce large boulevard (45 m), supportait un trafic de 60 000 véhicules/jour, ce qui le rendait pratiquement infranchissable. De ce fait, l'appareil commercial était différent d'une rive à l'autre et ne desservait qu'un seul côté de la voie.

Lorsque la position centrale est devenue commune entre Ville, SMTC et les autres acteurs concernés, il ne restait à résoudre que la question du maintien ou de la suppression des contre-allées et la question complémentaire de la largeur des trottoirs. Selon Pierre Eisler, « une fois la position centrale définie, la Ville en favorisant les transports publics avec le tramway, souhaitait aussi améliorer la situation des piétons et des cyclistes en élargissant les trottoirs (dans les premières esquisses ils avaient 10 m) et en aménageant des pistes cyclables (ce qui condamnait de fait les contre-allées), alors que les riverains (habitants, professionnels de la santé, commerçants...) souhaitaient surtout pouvoir continuer à accéder et stationner au plus près de leurs

logements, aux cabinets et instituts divers et aux magasins. Il est vrai que les contre-allées peuvent avoir une fonction tampon entre l'espace de circulation centrale et le bâti et permettent peut-être plus facilement des accès « techniques » (pompiers, bennes à ordures, médecins en visite, livraisons,...). Finalement le maire a tranché pour le maintien des contre-allées segmentées¹¹⁵ qui n'ont qu'une fonction de desserte des immeubles et d'accès au stationnement en surface (les trottoirs auront une largeur moyenne de 3,5 m) ».

3.9.2 Exemples du futur tram 3

Aménagement prévu pour le passage du futur tramway sur les avenues Foch et Joffre, axes commerçants, dont les coupes figurent page suivante ; plan de situation ci-dessous.

Source : SMTC de l'agglomération grenobloise « Tram 3 »

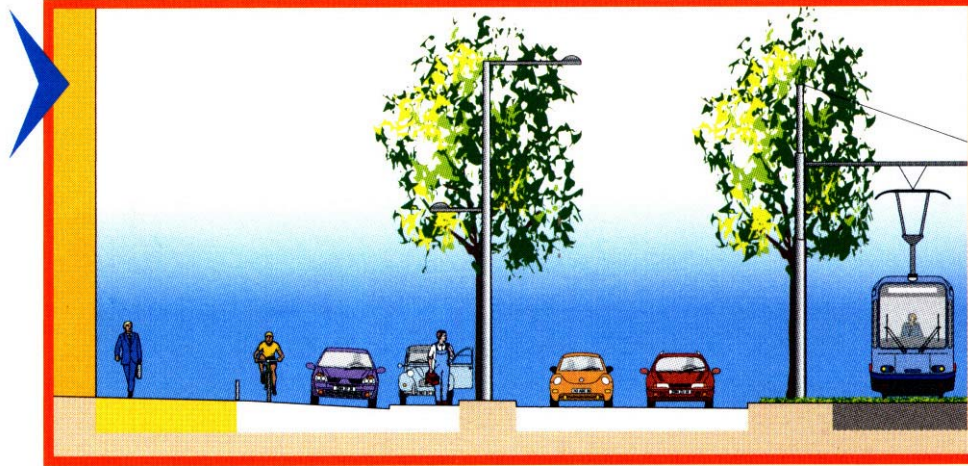


Dans ce secteur, où l'activité commerciale est forte, circulation et stationnement sont prévus de différentes manières. Sur les sections de type « coupe bleue », voitures « riveraines » et cyclistes utilisent la contre-allée séparée de la voirie principale. Sur les sections de type coupe « verte », le trottoir est élargi en englobant l'ancienne contre-allée et se partage (revêtement différent) avec les cyclistes, le stationnement automobile étant prévu le long de la voirie principale, séparé du trottoir-piste cyclable par un alignement d'arbres. Sur les sections de type coupe « rouge », la voie de desserte est réservée aux véhicules et aux cycles, le stationnement s'effectuant à nouveau côté circulation générale. Des arrêts minute sont également aménagés de part et d'autre du boulevard Gambetta. Il y a 236 places sur voirie et 150 places sur le site de la Caserne de Bonne.

¹¹⁵ Une contre-allée est le long d'un cours et peut-être empruntée parallèlement au cours principal ; une allée segmentée oblige par segment à réemprunter le cours principal.

**Coupes sur les boulevards Foch et Joffre : bleue, verte et rouge
(extraits de documents « tram 3 » du SMTC de l'agglomération grenobloise)**

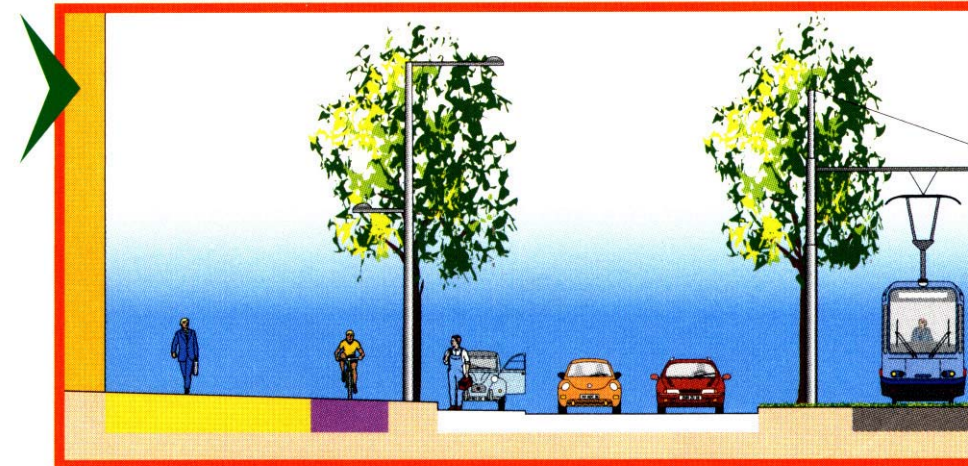
Coupe type "bleue" sur les boulevards Mrd Foch et Mrd Joffre



Coupe type "rouge" sur le boulevard Mrd Joffre



Coupe type "verte" sur les boulevards Mrd Foch et Mrd Joffre



3.10 Dires d'experts de l'agglomération grenobloise

Hubert GAILLARDOT, urbaniste, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), déjà acteur à l'AURG lors de la mise en service des premières lignes A et B.

Rôle et fonction

H. Gaillardot a participé aux deux études d'impact de la première et de la deuxième ligne ; il a par ailleurs assuré la coordination des projets dans le secteur de la gare et sur l'avenue Alsace-Lorraine. Pour la ligne 3, il a participé à la réalisation du dossier de l'étude d'impact confiée à l'AURG et à l'établissement d'un projet de schéma directeur tramway sur l'ensemble de l'agglomération avec la ligne 3 et de possibles lignes 4, 5, 6...

Impact du tramway sur le commerce

« Les résultats, mutations et adaptations du commerce ne dépendent pas seulement du tramway. Tout d'abord, il faut garder en mémoire, surtout en centre-ville, que la taille et la nature de l'appareil commercial sont liées à la zone de chalandise, au pouvoir d'achat de la population concernée et à l'implantation des centres commerciaux périphériques, sans oublier des facteurs d'évolution de la société et des comportements.

Ensuite, il faut savoir que le tramway n'apportera jamais rien là où il n'y a pas d'activités ou de commerces ; il ne rendra pas forcément certaines rues plus commerçantes par rapport à la situation « avant » sans autres événements ou opérations spécifiques d'habitat ou d'activités nouvelles. Il aurait plutôt tendance à accentuer les phénomènes existants, c'est bien souvent un accélérateur de tendances.

En fait, le tramway va jouer comme les zones piétonnes en ce sens qu'il déplacera des flux, amènera de nouvelles catégories de consommateurs, en éloignera d'autres, habitués à venir en voiture et déterminera le type de commerce qui va s'installer. Le tramway permet en tout cas d'amener plus de 20 000 personnes/jour aux principales stations du centre-ville de Grenoble, dans des espaces requalifiés lors de l'arrivée de la ligne 1. On notera, enfin, et c'est très visible à Grenoble, que, à part le cas atypique de la Fnac, le tramway a attiré des commerces de moyenne gamme ou de bas de gamme, notamment autour des arrêts où les achats d'impulsion dominent. Les magasins de luxe préfèrent se déplacer en bordure de l'hypercentre, afin de bénéficier d'un accès en voiture ; le cas des magasins de meubles est encore différent »¹¹⁶.

Cas de l'avenue Alsace-Lorraine

Le cas de l'avenue Alsace-Lorraine est particulier ; dans un entretien de 1995, Hubert Gaillardot fait bien comprendre la situation du commerce sur cette avenue : « Dans l'Avant-Projet Sommaire et l'étude d'impact de la première ligne, l'avenue Alsace-Lorraine était divisée en deux parties, le tramway passant au centre. La piétonisation a été proposée de suite dans le tronçon le plus proche du centre-ville, dans l'autre tronçon, entre la gare et le centre-ville, une voie de circulation était maintenue. Très vite la piétonisation totale semblait pouvoir apporter un mieux dans un quartier où les activités et les commerces étaient en train de mourir. L'imprimerie du Dauphiné libéré [qui occupait 600 personnes] était partie en 1978, l'activité de la gare de marchandises déclinait. Une consultation a donc été organisée auprès de la population du quartier, qui a accueilli favorablement la piétonisation qui a effectivement amélioré la situation. Le tramway n'a peut-être pas apporté ici de ballon d'oxygène mais il a permis au quartier et aux commerces de résister à la conjoncture et de survivre. Se sont ensuite

¹¹⁶ Entretiens téléphoniques des 18 et 25 avril 2005.

ajoutés d'autres facteurs qui ont permis d'améliorer encore l'évolution de l'avenue Alsace-Lorraine : arrivée du TGV en 1987 qui a permis à la gare d'exercer à nouveau une fonction d'attraction importante ; installation d'Europôle, quartier d'affaires, situé de l'autre côté de la gare par rapport à l'avenue Alsace-Lorraine sur la friche de l'ancienne gare routière ; l'ensemble de ces événements a grossi le flux piétons autour de la gare et sur l'avenue, notamment en matière de restauration. Plus récemment, la montée en puissance du trafic TER a joué dans le même sens »¹¹⁷.

Tradition de concertation à Grenoble

« Il y a à Grenoble une longue tradition de participation et de concertation ; avec une concertation informelle très en amont de la « concertation préalable » de rigueur aujourd'hui et tout au long du processus officiel. La concertation a été la plus intense avant la ligne A, précisément parce que c'était la première fois. Dès la prise des décisions de principe par le SMTC, une commission ad hoc avait été créée où on trouvait le maître d'ouvrage, des architectes, des ingénieurs, des urbanistes qui discutaient avec les usagers, les associations, les habitants, les commerçants, sur tous les sujets au fur et à mesure de la planification, des études et des travaux du tramway : tracé, aménagements, plate-forme, insertion, couleurs, matériaux... »¹¹⁸.

Processus de concertation pour la 3^e ligne (tracé et insertion)

« La concertation, entamée en 1996, a d'abord porté sur le tracé, ensuite sur l'insertion du tramway (plate-forme, trottoirs, contre-allées, arrêts...). Elle s'est organisée entre services, entre responsables élus et techniciens du SMTC, de la Métro, de l'AURG, de la Ville de Grenoble et les associations d'habitants ou de quartier, les habitants, les commerçants, etc. La même démarche a eu lieu dans les communes concernées par la troisième ligne où l'AURG avait son rôle à jouer puisque l'Agence, créée en 1966, fonctionne comme une association et travaille sur contrat ou convention avec le SMTC, Grenoble ou telle autre commune.

Après cette concertation amont, l'AURG, une fois établi le schéma directeur tramway, a dessiné, esquissé un projet global en consultation avec les communes concernées pour les lignes C et D. Ce premier tracé était plutôt dans l'axe (position centrale) des grands boulevards sur lesquels doit passer la future ligne C, sans exclure pour autant l'insertion latérale de la plate-forme.

Avant de lancer la concertation préalable officielle, les communes concernées par le tracé ont, chacune, avec le SMTC, lancé des marchés de définition en mettant en concurrence des équipes de concepteurs, afin d'enrichir le programme d'une dimension urbanisme, et afin d'explorer les variantes possibles avant la rédaction du programme définitif.

La ville de Grenoble en collaboration avec le SMTC a invité, dans le cadre d'un marché de définition, quatre équipes d'urbanistes à réfléchir sur le parcours du tramway et à son insertion sur les grands boulevards. Cette consultation a donné lieu au premier grand débat concernant la 3^e ligne sur le positionnement latéral ou central de la plate-forme, le rôle et l'importance de la circulation automobile, tandis que les discussions sur le maintien ou non des contre-allées et la largeur des trottoirs qui y est liée, sont intervenues plus tard, lors de nouvelles réunions publiques suite à la désignation du maître d'œuvre »¹¹⁹.

¹¹⁷ Extrait d'un entretien avec Hubert Gaillardot paru dans : *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malpert et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

¹¹⁸ Op.Cit.

¹¹⁹ Op.Cit.

Contre-allées et largeur des trottoirs

« La position centrale de la plate-forme, c'est-à-dire dans l'axe des grands boulevards très larges de Grenoble (45 m) s'est progressivement dégagée des débats et études, en particulier parce qu'il permettait de mieux gérer les problèmes de circulation des automobilistes aux principaux carrefours. D'autres raisons militaient également pour l'insertion du tramway en position centrale : égalité de traitement des deux rives, meilleure sécurité pour la traversée des piétons (traversée de la chaussée en deux temps au lieu d'une seule traversée de 4 voies dans le cas d'un positionnement latéral de la plate-forme). Cette solution permettait aussi de conserver plus facilement les contre-allées et donc le stationnement proche du bâti, selon le souhait majoritaire des riverains : habitants et commerçants. Lors de la concertation, le débat sur l'élargissement des trottoirs ou le maintien des contre-allées a conduit les maîtres d'ouvrage (SMTC et ville de Grenoble) à choisir cette dernière solution, privilégiée par la majorité des riverains. Il y a un risque que cette disposition ne reconduise la situation antérieure où les voitures avaient pris possession des trottoirs pour un stationnement d'abord toléré puis institutionnalisé, ne laissant aux piétons, PMR, parents avec poussettes que 1 à 1,50 m pour avancer, ce qui pourrait devenir gênant si les familles avec enfants devaient revenir vivre sur ce boulevard qu'elles avaient progressivement quitté pour des raisons de sécurité et de nuisances.

Indépendamment de la question du positionnement de la plate-forme, tout un débat a eu lieu sur le maintien ou la suppression des contre-allées. En les supprimant, il aurait été possible d'élargir les trottoirs jusqu'à 8 m et de prévoir un stationnement longitudinal côté voirie générale ; cette solution aurait également eu comme avantage de réduire considérablement les risques de stationnement sur trottoir (une pratique très courante avant travaux) et d'éloigner la circulation des voitures des façades.

Ce type de largeur aurait permis en outre de dépasser la fonction « transition » des trottoirs pour aménager de vrais espaces publics, des places, des terrasses de café, des aires de jeux, etc. Ce qui aurait permis d'instaurer tout le long du boulevard des séquences et des rythmes différents et de jouer non seulement sur le changement de l'espace mais aussi sur son usage. Ce qui à son tour pouvait favoriser le rééquilibrage de la population et des activités sur les grands boulevards, où vivent des personnes âgées, des étudiants et où sont implantés au rez-de-chaussée pharmacies, banques, services, quelques supérettes, des magasins de proximité, etc. et en étage de très nombreux professionnels de la santé (activités médicales et paramédicales) et de la beauté, traduisant la bonne lisibilité et l'accessibilité de cet espace. Ces lieux sont, en effet, devenus parfaitement accessibles en automobile, pratiquement jusqu'au pied des immeubles »¹²⁰.

Positionnement de la plate-forme

« En matière de positionnement d'une plate-forme tramway, tout dépend de la situation locale, de la largeur de la rue et s'il s'agit d'une zone piétonne ou non. Si, globalement, l'insertion centrale semble plutôt meilleure que la position latérale, on ne peut pas dire que le tramway, s'il est implanté en position latérale tue le commerce : le positionnement latéral a aussi ses avantages. C'est parfois la seule solution si on souhaite comme dans le cours Berriat, axe commerçant très peu large, maintenir une voie de circulation automobile. Dans des voies plus larges, la position centrale peut permettre de rétablir un double sens de circulation, de part et d'autre du tramway. A Nantes, cours des 50 Otages, où il est vrai il y avait beaucoup d'espace, l'insertion latérale a permis la création d'un très bel espace piétons-tramway et même un espace de circulation automobile »¹²¹.

¹²⁰ Op.Cit.

¹²¹ Op.Cit.

Philippe BILLARD, ingénieur, responsable du projet de la troisième ligne de tramway au SMTC

« La troisième ligne passe sur les grands boulevards grenoblois d'urbanisation récente (tissu urbain continu, grands immeubles des années 1950-1960, commerces) ; le traitement de la plate-forme et de sa position dans une emprise de 45 m, est partout le même : en position centrale, avec 2 voies automobiles de chaque côté. Ce qui diffère est le traitement des pieds d'immeubles ; la largeur des trottoirs varie de 3 à 5 m ; ils ont été refaits à l'identique ou élargis en tant que de besoin ; les trottoirs, protégés par des potelets, ne pourront plus être envahis par les voitures, les piétons auront donc plus d'espace et les cyclistes circuleront soit à hauteur des trottoirs mais dans un espace délimité par marquage et un traitement de revêtement différent, soit dans la contre-allée.

De 1998 jusqu'en 2002, la mise en site propre de la ligne de bus 5 - la deuxième à être traitée de cette manière - avait en quelque sorte préparé le terrain au tramway et le rapprochement des deux rives, bien que le bus ait circulé de part et d'autre des 2x2 voies qui jusqu'alors avaient souvent été des 2x3 voies réservées à l'automobile... Elle a donc contribué à une première baisse du trafic automobile sur les boulevards, ce qui est aussi un des objectifs de la troisième ligne et du PDU. Un autre objectif étant de changer de manière significative le paysage urbain et d'assurer une meilleure perméabilité de la chaussée circulée.

Notons enfin que le site latéral - adapté à certaines configurations et beaucoup utilisé pour les lignes A et B en dehors de l'hypercentre de Grenoble - ne voulait pas forcément dire suppression des contre-allées sur les boulevards, même si on sentait bien dans ce cas un conflit d'usage de l'espace public entre le tramway, moyen de transport, et les riverains, en voiture surtout. Ailleurs, où ce conflit n'existe pas, comme sur le boulevard Jean-Pain, le tramway a été positionné en site latéral pour desservir directement l'Hôtel de ville et le parc pour lequel un projet d'agrandissement a été établi. Notons aussi qu'avant d'arriver à Grenoble, à Seyssinet-Pariset et à Seyssins, le tramway sera pratiquement exclusivement en position latérale ; à Saint-Martin d'Hères, où passeront la ligne C, l'extension de la ligne B et la ligne D, le positionnement sera tantôt latéral, tantôt central quand il s'agit d'apaiser certains axes »¹²².

Philippe BERTRAND, Chambre de commerce et de l'industrie (CCI) de Grenoble¹²³

« Le tramway de Grenoble a été dès la première ligne accessible à 100 % avec des quais hauts ; il a donc fallu trouver souvent des solutions originales pour l'insérer dans les sites en minimisant les impacts alentour. C'est en outre, là encore dès la première ligne, un tramway urbain qui passe dans tout l'hypercentre du centre-ville, en reliant de part et d'autre deux centres commerciaux en bout de ligne (avant extension). Contrairement au tramway de Nantes qui, pour sa première ligne, passe dans de grands espaces hors centre-ville et a tout d'abord une fonction transport ».

CCI associée, dès l'amont, à la réflexion sur le tramway

« Si dans le cas de la première ligne, la CCI a été peu associée à la réflexion sur le tramway (manque d'expérience), elle a été associée très en amont aux travaux d'une commission ad hoc qui a discuté de tout pour chacune des extensions et lignes suivantes. Il y était question du tracé, des arrêts des aménagements, des impacts sur les commerces, etc. La CCI a aussi participé, très formellement, à la commission d'indemnisation mise en place par le SMTC, aux côtés de la Préfecture, du Tribunal

¹²² Entretiens téléphoniques des 18 et 25 avril 2005.

¹²³ Entretien téléphonique du 24 mars 2005 et entretien du 19 avril 2005.

administratif, de la Trésorerie générale, de la Chambre des métiers et du SMTC. Ses interventions ont été plus ponctuelles une fois le tramway mis en service, comme par exemple en 2004 sur des services de livraison ou de mobilisation des commerçants ».

« **Les lignes 1 et 2** ont été l'occasion pour la CCI de se roder en matière de tramway et de développer une vision en termes d'impacts sur le commerce d'un territoire. Pour nous, aujourd'hui, le débat sur l'utilité du tramway est dépassé depuis longtemps. Il est évident que l'outil tramway est un élément d'une politique plus globale qui vise à désengorger les villes des flux de voitures qui, devenus excessifs, nuisent à l'attractivité commerciale. Pour la troisième ligne, nous avons pu débattre avec la ville de Grenoble sur des questions techniques et d'efficacité du tramway et avons pu faire valoir notre point de vue. Notamment sur le tracé où nous avons réussi, au moyen d'une argumentation précise, en établissant des contre-propositions, à faire admettre une variante moins coûteuse d'une section de l'infrastructure qui fait passer le tracé tramway dans une rue différente par rapport à celle initialement prévue. En effet, dans la variante première, une rue très commerçante (rue de Strasbourg) aurait été coupée de ses voies de sortie, provoquant ainsi un impact très négatif pour les commerçants de cette rue ».

De la provocation utile à la participation concrète

« Même si la CCI est favorable au tramway, sa conviction était que le tramway aurait dû se concevoir en même temps que le tunnel sous la Bastille. Mais dans le débat initial, nous sommes passés pour la ligne 3 par un stade de forte expression de notre part auprès des commerçants pour que ces derniers s'expriment et pour que la Ville et le SMTC entendent leurs préoccupations concrètes et légitimes, et en tiennent compte dans l'organisation des travaux pour minimiser perturbations, nuisances et risques réels de fermeture de magasins et d'ateliers si tous les accès et parkings ne sont pas maintenus.

Ensuite, la CCI a rencontré les commerçants pour lister concrètement tout ce qui pouvait poser problème en termes de conception du projet, avant de lancer un débat utile en participant à des réunions avec les élus et les techniciens de la Ville. Enfin, commerçants et CCI se sont exprimés à l'occasion de l'enquête publique. L'avis de la CCI est circonstancié, argumenté, s'appuie sur des chiffres et des exemples concrets. Dans l'avis émis pour la 3^e ligne, elle s'exprime publiquement pour cette ligne et se déclare « plus généralement favorable au renforcement de l'offre de transport en commun », tout en s'inquiétant « des impacts de cet équipement [le tram] dans la mesure où le contournement routier de Grenoble, déjà saturé, n'aura pas été complété (tunnel sous La Bastille) avant la mise en œuvre de la 3^e ligne de tramway ».

Maximiser les effets positifs et minimiser les effets négatifs possibles

« Pour nous, le rôle de la CCI consiste à minimiser les effets négatifs possibles d'un tramway et d'en maximiser les impacts positifs pour les commerçants. Nous nous sommes impliqués fortement au stade de la réflexion sur les tracés et les aménagements et avons procédé - sur la base d'esquisses - secteur par secteur et mètre linéaire par mètre linéaire, pour montrer les besoins : « là un trottoir large est indispensable, plus loin il ne l'est pas mais la contre-allée permet de compenser, alors que sur le plan elle est supprimée, dans tel cas, la largeur de la voirie est insuffisante, en face, il faut impérativement aménager un espace de livraison, plus loin encore il faut rétablir des places de stationnement supprimées, dimensionner plus largement les parkings relais, etc. ».

Mutations commerciales et paysage urbain

« Nous n'effectuons pas d'étude d'impact du tramway sur le commerce avant/après avec enquêtes formalisées comme à Bordeaux, bien que nous n'en sous-estimons pas l'importance. Notre valeur ajoutée réside dans l'antériorité et l'expérience que nous avons de l'impact d'un tramway à moyen et long termes en matière d'urbanisme commercial. Nous proposons une sorte de « façon de procéder » en vue de l'arrivée

d'un tramway qui porte notamment sur l'implantation et l'impact des arrêts avec leurs cercles d'influence, la variabilité des mutations des commerces selon les tronçons de voirie concernés, le renforcement ou l'affaiblissement des pôles... Nous avons par exemple pu constater des effets « mini-pôles » : si en un lieu, autour d'un arrêt par exemple, plusieurs commerces se maintiennent, alors que les commerces adjacents disparaissent, une sorte de « mini-pôle » se crée ».

Importance de la communication par les commerçants

« Nous sommes convaincus de la nécessité d'une communication forte générale (Ville, maître d'ouvrage) et spécifique (CCI) avant, pendant et après les travaux. Les commerçants aussi doivent apprendre à communiquer avec leur clientèle : les informer sur la période des travaux, les accès et ouvertures pendant cette période, les prévenir que le quartier, les types de consommation vont changer, attirer leur attention sur leur nouvelle offre commerciale « après » ou la même, mais plus diversifiée, les possibilités de parking, le bénéfice du tramway, etc. A nous, CCI, de leur fournir les informations et les outils pour le faire ; dispositifs d'aide (Fisac¹²⁴, OPATB¹²⁵ par exemple) compris, sachant que ces dispositifs ont un coût pour les commerçants, hors indemnisations et que tous ne pourront pas assumer ».

Tramway, élément accélérateur de tendance

« L'expérience a prouvé à Grenoble comme ailleurs qu'il est extrêmement difficile d'isoler les effets du tramway de l'évolution générale ou du contexte ; très globalement on sait qu'en matière de commerces, selon les quartiers et les tronçons du tramway, les choses ne se mesurent pas à l'aune du chiffre d'affaires mais en termes d'adaptation ou non : les plus faibles auront disparu, les forts se seront renforcés et les autres se seront adaptés ou auront changé d'activité. Plus largement, certaines parties de quartier se seront paupérisées, d'autres auront simplement été transformées, tandis que des quartiers entiers se seront valorisés, surtout dans l'hypercentre ».

Bilan des premières lignes

« A Grenoble, après l'expérience des deux premières lignes, nous estimons que le tramway a permis à la Ville de réaliser des aménagements de rues et de places qui ont amélioré le paysage urbain. De plus, la qualité des enseignes aux arrêts et surtout en centre-ville s'est améliorée, le foncier s'est valorisé de manière significative à proximité de la desserte tramway. Sans oublier pour autant que les travaux du tramway à Grenoble ont coïncidé avec plusieurs évolutions et faits marquants locaux : développement de zones commerciales importantes en périphérie, comprenant de grandes et moyennes surfaces et des galeries marchandes, évolution quantitative et qualitative de la population en centre-ville et au plan national, avec un changement des comportements d'achats et des modes de vie ».

¹²⁴ FISAC : Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (fonds national).

¹²⁵ OPATB : Opérations Programmées d'Amélioration Thermique et énergétique des Bâtiments ; il s'agit d'une aide à l'investissement pour les commerçants qui effectuent des travaux d'économie d'énergie ou d'accessibilité de leurs établissements.

Site : www.grenoble.fr/jsp/site/portail.jsp?page_id=392

LE TRAMWAY DE MONTPELLIER

1. Contexte institutionnel et politique transports

Située dans un département à dominante rurale, l'agglomération de Montpellier a connu en quarante ans une explosion démographique¹²⁶ – doublement de la population – qui s'est accompagnée d'un essor économique important, fondé essentiellement sur l'emploi tertiaire. De plus, de grandes opérations d'urbanisme de la ville de Montpellier ont profondément modifié la cité : rénovation et piétonisation poussée du centre-ville, création de nouveaux quartiers comme Polygone, Antigone, Port-Marianne et en 2000 : le quartier Odysseum. En vingt ans, Montpellier est passée du 25^e rang au 8^e rang des villes françaises en termes de population : 225 400 habitants en 1999, sur 56,88 km².

Parallèlement, les villages périphériques composant l'unité urbaine (neuf communes) et, au-delà, le District (dix-sept communes) ont également connu un développement important.

Créée en juillet 2001, la communauté d'agglomération comprenait au départ trente-huit communes (alors qu'il était prévu qu'elle en comptât 41) ; elle prend la place du district, autorité organisatrice (AO) depuis 1982, qui comptait dix-sept communes. Après le départ de six communes courant 2003, la communauté, appelée dorénavant « Montpellier agglomération », compte depuis janvier 2004, trente-deux communes totalisant 378 000 habitants (selon le recensement de 1999) sur 56,88 km², la ville de Montpellier en comptant à elle seule 225 400.

1.1 Expansion et croissance démographique

La ville et l'agglomération connaissent une croissance démographique forte, et une croissance urbaine importante et peu maîtrisée, dont le projet d'agglomération, le projet de ville et le PDU ne commencent qu'à poser les limites. Cette croissance urbaine « profite » plus à la périphérie qu'à la ville-centre, le poids relatif de la population de cette dernière ayant diminué de 10 %. La première et la deuxième couronnes de l'agglomération ont augmenté leur nombre d'habitants respectivement de 60 % et 75 % entre 1982 et 1995¹²⁷. Certaines communes du secteur nord ont même connu une explosion démographique de plus de 200 %¹²⁸.

La ville centre demeure néanmoins le principal pôle de population et d'emplois, et c'est elle qui génère les principaux flux de trafic : plus d'un tiers des déplacements de la ville est généré par le seul centre-ville. D'où une explosion des déplacements motorisés que le projet tramway, inscrit pour trois lignes dans le PDU, doit aider à réduire.

¹²⁶ Banque de données TCSP du Certu décembre 2000 et avril 2004 ; Délibération concernant le PDU arrêté en décembre 2001 par la Communauté d'agglomération de Montpellier ; *le PDU, février 2002, Plus de choix, plus de sécurité pour améliorer vos déplacements futurs dans le respect de l'environnement (Un scénario maîtrisé pour anticiper les besoins de la population en 2012)*, Montpellier Agglomération, février 2002.

¹²⁷ *Op. cit.*

¹²⁸ *Op. cit.*

1.2 Fondements du PDU

Le plan de déplacements urbains constate que le réseau principal de voirie (réseaux national et départemental) reste mal hiérarchisé et incomplet, notamment pour ce qui concerne les voiries de contournement ; en matière de déplacements domicile-travail, la voiture particulière reste dominante, « voire hégémonique »¹²⁹, avec 73 % de part de marché (85 % sans Montpellier, chiffres de 1999) dans l'aire d'étude de Montpellier. Cette dernière comptait alors 428 000 habitants répartis sur 48 communes (42 communes du dossier de voirie d'agglomération + 6 incluses dans le projet de périmètre de la communauté d'agglomération) et prenait en compte le tramway entré en service en juillet 2000.

Le PDU intègre la constitution d'un réseau de trois lignes de tramway qui doit représenter la colonne vertébrale du système de déplacements futur, « susceptible de modifier la répartition des modes de déplacement »¹³⁰ et définit plusieurs axes stratégiques pour lesquels des actions seront développées sur dix ans.

Dix axes prioritaires pour une réalisation à l'horizon 2012 :

- **premier axe** – « Plus de cohérence, moins de déplacements » : l'organisation des territoires pour une meilleure maîtrise des flux de déplacements repose, d'une part, sur une répartition équilibrée de la population et des emplois attendus selon l'axe historique du développement est-ouest et, d'autre part, sur des orientations préférentielles pour les nouveaux secteurs d'urbanisation en cohérence avec la desserte par les transports publics existants et projetés (tramway, bus et trains). Et enfin, sur le principe du renforcement des pôles d'équilibre de l'agglomération, afin d'assurer le maintien des fonctions vitales dans les communes et les quartiers ;
- **deuxième axe** – « Développer les transports collectifs » : le renforcement de l'offre globale de transport public à partir du réseau des trois lignes de tramway et la restructuration du réseau de bus intégrant des lignes périphériques entre les pôles d'équilibre de la première couronne de l'agglomération. Cela passe notamment par un renforcement de la coopération avec le département de l'Hérault et la région Languedoc-Roussillon. L'objectif retenu pour les transports en commun est de 24 % de part modale à l'horizon 2010 ;
- **troisième axe** – « Les modes de transport doux : une vraie priorité » : le développement des modes doux avec pour objectif une part modale pour le vélo de 10 % en 2010 ;
- **quatrième axe** – « Un plan pour mieux circuler » : le contournement complet de l'agglomération avec mise à niveau de voiries existantes et bouclage au sud avec déplacement de l'autoroute A9 (future A700) réservée au transit ;
- **axes 5 et 6** – « Gestion du trafic et stationnement » : l'organisation du stationnement sera articulée avec la politique engagée autour de la 1^{ère} ligne de tramway, pour le développement de parcs d'échange dissuadant les habitants

¹²⁹ *Op. cit.*

¹³⁰ *Op. cit.*

des communes autour de Montpellier de venir travailler en voiture ; en corollaire : augmentation des tarifs longue durée en centre-ville et développement du stationnement résidentiel. A l'horizon 2010, l'objectif est une capacité totale de 6 500 places pour les lignes de tramway. Enfin, restructuration du stationnement en ouvrage à Montpellier : trois nouveaux parkings à proximité du centre historique, à la gare Montpellier - Saint Roch (1 200 places), à Joffre (350 à 600 places) et aux Arceaux (500 à 600 places) qui compenseront la suppression de certains parkings et la diminution des zones de stationnement dans les rues, rendue nécessaire par la création d'itinéraires piétons et de voies cyclables ; deux autres parkings seront agrandis (+ 900 et + 250 places) ;

Objectif de cette organisation : contribuer à la diminution du trafic automobile en cohérence avec les actions prévues sur le réseau de voirie structurant de l'agglomération ;

- **parmi les autres axes du PDU :** le transport et les livraisons de marchandises, la prise en compte des nuisances et des pollutions...

2. Offre globale de transport public

La très forte augmentation de la population de l'agglomération, le poids de la capitale régionale et le rôle de la ville au sein du territoire régional, ont entraîné un accroissement des déplacements et la saturation du réseau de voirie, malgré un effort réalisé depuis quinze ans en faveur des transports publics. Le réseau bus ne pouvant à lui seul faire face à un tel accroissement, le district de l'agglomération de Montpellier (AO) dépose dès 1992 un dossier de prise en considération (DPC) pour la première ligne de tramway et en 1995, les élus du District décident l'implantation d'une première ligne de tramway (DUP en 1997) qui entre en service en juillet 2000.

Un des axes forts du PDU étant d'étendre le réseau de transport public et de le renforcer à l'échelle de l'agglomération, il s'agit d'insérer cette ligne dans un schéma de fonctionnement plus large et d'organiser des points d'échange et de liaison avec les lignes de transport bus interurbaines, le réseau ferré et le système de contournement autoroutier ; les lignes 1 et 3 du tramway tangenteront la ville de Montpellier, la ligne 2 traversera la ville perpendiculairement aux deux autres.

Cette recherche de complémentarité des réseaux implique la création d'un vaste pôle d'échange à la gare, la construction de parcs relais supplémentaires, l'organisation de correspondances et de rabattements entre les réseaux, une harmonisation de l'offre et de l'information, ainsi qu'une intégration tarifaire.

Grille générale Montpellier Agglomération et transports publics

Source : Banque de données TCSP du Certu décembre 2000 et avril 2004

Caractéristiques	Données	Observations
Population Communauté d'agglomération (2002) Communauté d'agglomération (2004) Montpellier (ville) en 1990 Montpellier en 1999	411 326 377 664 207 996 225 392	agglomération : 38 communes en 2002 agglomération : 32 communes en 2004 doublement de la population de Montpellier en 40 ans
Surface du PTU en 1999 Surface du PTU en 2004	194,44 km ² 424 km ²	17 communes 32 communes
Densité du PTU en 1999 en habitants/km ² Densité du PTU en 2004 en habitants/km ²	1 648 781	17 communes 32 communes
Nombre de lignes au total	1999 / 2004 26 / 32	15 communes desservies
Offre en milliers de km parcourus réseau	1999 / 2004 8 902 / 10 433	en 1999 : 8 902 (sans tramway)
Usage TC voyages (= trajet sans correspondance) en milliers idem en 2002 en milliers	1999 28 792 2004 52 364	1999 Données sans tramway
Mobilité quotidienne TCU agglomération de Montpellier Nombre de km/habitant/an Nombre de voyages/km	1999 27,4 3,2	Données 2004 (avec tramway) : 27,6 5,0
Répartition modale agglomération de Montpellier VP = voiture particulière TC = transports en commun MAP = marche à pied 2R = deux-roues <i>dont</i> vélo	2003 VP : 61,0 % TC : 8 % MAP : 26,0 % 2R : 4,0 % autres : 1 %	

3. Tramway dans l'agglomération montpelliéraine

Décidé par le District de l'agglomération de Montpellier en 1995 le projet de tramway s'inscrit dans une perspective de rééquilibrage de l'espace urbain notamment vers l'est de la ville.

3.1 Outil d'aménagement urbain

Le futur réseau de trois lignes de tramway a eu, dès le départ, un rôle fort d'aménagement et de restructuration urbaine de l'ensemble de l'agglomération. Objectif : substituer la ville linéaire à la ville concentrique, rééquilibrer l'espace urbain vers l'est du territoire de Montpellier et recomposer le tissu urbain existant. En outre, la politique de la ville de Montpellier consistait à articuler urbanisme et tramway pour organiser la diversité sociale et écarter les risques d'une ville à deux vitesses.

Si, en dehors de ces objectifs amont, la première ligne de tramway avait surtout pour mission de contribuer à réduire la circulation automobile et à maîtriser le stationnement, le programme retenu pour la deuxième ligne se fonde sur des objectifs que l'on pourrait qualifier d'objectifs « de réseau ». Il s'agit notamment de renforcer la structuration du réseau de transport public et le redéploiement des bus vers les quartiers et les zones périurbaines non directement desservies par le tramway ; de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport public ; d'assurer et favoriser les transferts aux portes de l'agglomération, avec notamment la création de parcs relais tout au long de la ligne et le rabattement des lignes départementales à certaines stations ; de créer un grand pôle d'échange intermodal à la gare de Montpellier pour l'interconnexion des trois lignes de tramway et des trains, notamment dans la perspective d'un renforcement des trains express régionaux (TER).

Centre élargi pour une agglomération en développement

Selon l'étude d'impact de la deuxième ligne¹³¹, le tracé de celle-ci contribuera à mieux desservir le centre élargi au-delà du centre historique ancien de Montpellier, l'Écusson.

En effet, puisque cet hypercentre est à la dimension d'une ville de 70 000 habitants, alors que l'agglomération, en développement rapide, en compte déjà plus de 430 000, il y a « nécessité, exceptionnelle pour une ville française, d'avoir à agrandir considérablement son espace central ; des quartiers comme Port Marianne, apparemment en limite de ville seront demain au cœur du nouveau périmètre. C'est la raison d'être du **projet "Grand Cœur"** de la ville de Montpellier qui recouvre ainsi **cette vision du centre de demain** ».

Ce centre élargi « a besoin d'être fortement irrigué par le réseau tramway (trois lignes) pour maintenir son attractivité et garantir son développement »¹³² ; la ligne 2, par son tracé proposé, dessert les quartiers sur la partie est de l'Écusson, aujourd'hui mal desservis par la ligne 1 ; dessert qui sera complétée demain par la ligne 3 sur la partie ouest de l'Écusson en adoptant le **principe d'une desserte maillée, avec des points multiples de connexion entre les lignes** ; « démarche adoptée actuellement par les réseaux de tramway précurseurs de Montpellier, en particulier Grenoble et Strasbourg »¹³³.

¹³¹ « Étude d'impact de la deuxième ligne de tramway » et « Plans généraux des travaux » in *Enquête préalable à l'enquête d'utilité publique*, Montpellier agglomération, TAM, 2003.

¹³² *Op. cit.*

¹³³ *Op. cit.*

Grille tramway Montpellier agglomération

Source : TAM et Montpellier agglomération

Tramway	Nombres	Observations
Première ligne Ligne 2 (ouverture prévue : déc. 2006)	15 km et 28 stations 19,8 km et 34 stations dont 16 pôles d'échange tramway-bus	interstation moyenne ligne 1 : 550 m interstation ligne 2 : 580 m et 360 m dans le secteur central
Communes desservies - ligne 1 - ligne 2	17** 7	** en incluant rabattement bus sur le tramway
Population desservie - ligne 1 : - ligne 2 :	77 300** 79 600	** en incluant rabattement bus sur le tramway
Emplois desservis : - ligne 1 - ligne 2	52 300** 39 800	** en incluant rabattement bus sur le tramway
Fréquence lignes 1 et 2 (heure pointe)	4-5'	
Amplitude	05h00 à 01h30 le lendemain	deux lignes
Vitesse commerciale	21 km/h	deux lignes
Parcs relais	1999 : 5 (ligne 1) 4 + 5 parkings de proximité (ligne 2)	l'ensemble des parcs et parkings de la ligne 2 comprendra 1930 places en 2006 et à terme 3980 places de stationnement automobile
Accessibilité du tramway	100 % accessible aux PMR (personnes à mobilité réduite)	tramway : plancher bas et quais hauts
Implantation centrale ou latérale de la plate-forme Les deux solutions ont été adoptées à Montpellier pour la ligne 1 (idem ligne 2) avec très forte dominante pour l'insertion latérale (pour pouvoir maintenir, semble-t-il, deux voies de circulation automobile) ; problème de définition, confusion entre les mots « site propre » et « site protégé » par différents acteurs techniques, la CCI et certaines associations selon la documentation consultée	<ul style="list-style-type: none"> - site propre = plate-forme infranchissable par les véhicules mais accessible aux piétons - site propre intégral = inaccessible aux VP comme aux piétons - site protégé = avec bordure de faible hauteur ; site accessible exceptionnellement par une voiture, un véhicule de secours 	

3.2 Concertation et choix des tracés

3.2.1 Ligne 1

La première ligne de tramway (15 km de long, entièrement dans Montpellier intra muros) et ses infrastructures connexes (parcs relais, pistes cyclables, points d'échange...) ont été ouvertes en 2000. Elle relie les secteurs d'habitat, les zones d'emploi et les grands équipements de la ville de Montpellier tels que la Paillade, le parc Euromédecine, les hôpitaux, les universités, le pôle d'échange « Gares » (gare SNCF et gare routière), les nouveaux quartiers est de la ville ; elle tangente l'hypercentre, l'Écusson et dessert la place de la Comédie, entièrement piétonne, cœur de ville, située à l'extrémité sud de l'Écusson.

La pré-concertation pour la ligne 1 a notamment porté sur le tracé qui avait la faveur de la municipalité de Montpellier pour les raisons suivantes : il passe sur la place de la Comédie – et tangente donc l'Écusson au sud – selon le souhait de nombreux montpelliérains ; le surcoût qu'implique l'enterrement d'une courte section de ligne du fait de ce passage est compensé par les économies réalisées en matière de plan de circulation ; les modifications apportées du fait du tramway au plan de circulation ne semblaient pas, à l'époque, majeures ce qui a facilité l'accord des automobilistes.

Position de la plate-forme : à prédominance latérale, sans (semble-t-il) autres critères de choix que le maintien de une ou deux voies de circulation automobile. Trois exemples de positionnement de plate-forme de la 1^{ère} ligne sont donnés en fin de monographie.

Cette pré-concertation, selon l'ouvrage « Impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains¹³⁴ », ne semble pas avoir apporté satisfaction à la population ni aux commerçants, le tracé soumis ayant été, semble-t-il, largement « prémédité »¹³⁵ ; une des raisons invoquées par les habitants et les commerçants étant la non-correspondance entre le tracé et le flux dominant domicile-travail.

En faveur de ce tracé, on peut néanmoins noter les éléments positifs suivants : le tramway relie de gros générateurs de trafic et tend à encourager une structure polycentrique de la ville de Montpellier. Le projet est fondé notamment sur la forte clientèle potentielle des étudiants et relie ainsi toutes les facultés (sauf une). Enfin, la desserte par le tramway d'un nouveau centre d'affaires doté d'un multiplexe semble avoir été une première en France.

Différentes études, réalisées avant et après la mise en service du tramway, ont montré que le tramway design de Montpellier avec sa livrée bleue parsemée d'hirondelles (Garouste-Bonetti) a fait beaucoup pour améliorer l'image du transport public, en le déconnectant, du moins pour le tramway, du transport « de contrainte », même si, en général, moins d'un quart de ceux qui ont une opinion positive du transport public¹³⁶ les utilisent...

¹³⁴ *L'impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains*, mémoire de maîtrise d'aménagement du territoire, Frédérique Prédali, sous la direction de Robert Siegel, directeur des études et de l'aménagement de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier, faculté Paul Valéry-Montpellier III, 1995-1996

¹³⁵ *Op. cit.*

¹³⁶ Enquête Marc Gilles & associés, effectuée dans six agglomérations françaises pour le Gart, 1994.

3.2.2 Ligne 2

Prévue au PDU, arrêtée en 2001 – ainsi que la troisième ligne - le dossier de pré-consultation de la ligne 2 a été remis en janvier 2002 ; l'enquête publique s'est déroulée en 2003, la DUP a été prise en 2004 et l'ouverture de la nouvelle ligne est prévue fin décembre 2006.

Le maître d'ouvrage de la deuxième ligne est, comme pour la première, l'autorité organisatrice, en l'occurrence Montpellier agglomération qui a choisi comme mandataire la TAM (Transports de l'agglomération de Montpellier, l'ex-SMTU), le maître d'œuvre étant le groupement Semaly, BCEOM, Beterem, A. Garcia-Diaz.

La concertation pour la ligne 2 a eu lieu de 2000 à 2002 : quatorze réunions publiques ont été organisées dans les communes intéressées par cette nouvelle ligne. Ont été tenues en outre : des réunions avec les maires des communes concernées et treize autres réunions avec des comités de quartier, la chambre de commerce, des associations de commerçants, des syndicats de copropriété.

3.2.3 Tracé retenu par Montpellier agglomération

Le tracé (dit « préférentiel » ; le terme figurant dans l'étude d'impact¹³⁷ étant « tracé de référence »), adopté par le conseil d'agglomération en septembre 2001, avant même la fin de la concertation, serpente sur 19 km et concerne sept communes au total, dont la ville centre de Montpellier où il contourne l'Écusson à l'est et assure une correspondance en quatre stations avec la ligne 1. Au total, neuf parcs relais sont prévus qui serviront pour certains de relais entre bus interurbains et tramway ; ils ont aussi pour mission de favoriser le co-voiturage.

3.2.3.1 Étude d'impact et tracé retenu

Selon l'étude d'impact¹³⁸ figurant au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la communauté d'agglomération a choisi de privilégier la réalisation rapide de l'axe nord-est / sud-ouest pour les raisons suivantes :

- il s'agit d'abord d'un axe historique de l'agglomération, à fort développement, qui relie cinq communes dont la commune centre et deux autres communes parmi les plus peuplées de l'agglomération (Castelnau-le-Lez au nord-est et Saint-Jean-de-Védas au sud-ouest) ; la forte progression d'emplois sur cet axe génère d'importantes migrations domicile-travail principalement automobiles que la communauté d'agglomération souhaite maîtriser mieux, pour éviter les problèmes de congestion, de pollution et d'insécurité. « Grâce à un meilleur aménagement du domaine public, ce tracé offrira également la possibilité d'engager des opérations de requalification des voies pénétrantes, de restructuration urbaine et d'ouverture à l'urbanisation des secteurs traversés »¹³⁹ ;
- « la ligne 2 joue un rôle clef pour l'intermodalité : elle présente de fortes potentialités de captation des flux automobiles, en cohérence avec le Dossier de voirie d'agglomération (DVA), compte tenu des bassins versants des axes routiers et des projets de voirie de contournement de l'agglomération : Autoroute A9 / future A700, RN113, déviation est de Montpellier, RN112 » ;

¹³⁷ « Étude d'impact de la deuxième ligne de tramway » et « Plans généraux des travaux » dans : Enquête préalable à l'enquête d'utilité publique, Montpellier agglomération, TAM, 2003.

¹³⁸ Op. cit.

¹³⁹ Op. cit.

- cet axe est déjà desservi par deux grandes lignes de bus du réseau urbain, huit lignes suburbaines et huit lignes départementales, toutes « à fréquentation soutenue mais dont il est difficile d'améliorer le niveau de service en raison de la saturation de la voirie. C'est selon cet axe que le rabattement des lignes d'autobus sur le tramway permettra d'offrir la meilleure augmentation de l'offre de transport, par redistribution des kilomètres et des temps de parcours économisés sur les trajets vers le centre réalisés aujourd'hui à faible vitesse. C'est donc notamment grâce à la réalisation de cette 2^e ligne de tramway et à l'effet conjoint des réseaux d'autobus urbains et départementaux restructurés et des parcs de rabattement des automobiles sur le tramway, que l'objectif de croissance de la part modale des transports en commun sur le PTU de l'agglomération sera le plus sûrement et le plus rapidement atteint »¹⁴⁰.

3.2.3.2 *Corridor et tracé de référence*

Après avoir comparé - section par section, dans un corridor de 500 m (2 x 250 m) - plusieurs variantes de tracé, l'étude d'impact propose un seul tracé dit « tracé de référence ». Ce dernier avait d'ailleurs déjà été adopté par délibération du 26 septembre 2001 du conseil de communauté. Il a été confirmé par délibération du 18 septembre 2002 approuvant le bilan de la concertation préalable, « suite à l'analyse des remarques de la population, des associations et des instances concernées formulées dans le cadre de la concertation ».

Ce tracé de référence, « découle de l'analyse multicritère faisant apparaître les avantages et les inconvénients de chacune des solutions envisagées, et du fruit de la concertation. Tous les itinéraires possibles respectant la liaison entre les points du corridor de 500 m retenu pour la deuxième ligne ont été comparés systématiquement selon des critères techniques ou économiques » avec deux niveaux de variantes : les principales (avec approche complète) et les variantes secondaires (simplement envisagées) ; dans l'étude d'impact, seules les premières et quelques secondaires ont été brièvement résumées, secteur par secteur, ainsi que les raisons ayant conduit à choisir la variante devenue « tracé de référence » et à abandonner les autres. Une synthèse du « projet retenu » conclut ce chapitre de l'étude d'impact.

Comparaison du tracé retenu avec la proposition du « Collectif tramway »

L'étude d'impact présente aussi un tracé alternatif établi par l'association « Collectif tramway » (cf. ci-après « Position de la CCI ») reçu, selon l'étude d'impact, après les études préliminaires et les études d'avant-projet. Ce tracé a néanmoins fait l'objet d'une évaluation au titre de l'étude d'impact, sur la base de descripteurs socio-économiques et financiers uniquement. « En synthèse de cette évaluation, il apparaît que la proposition du Collectif tramway constitue une mauvaise réponse aux objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage, eux-mêmes cohérents avec les documents généraux de programmation de l'agglomération que sont PDU et DVA ».

3.2.3.3 *Plate-forme à positionnement non-spécifié*

Dans la partie « texte » – appelée « Étude d'impact » – du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il semble n'être fait référence nulle part à un quelconque positionnement de la plate-forme par rapport aux rives. On traite des plates-formes seulement sous l'angle revêtement et éclairage, au titre de leur « insertion urbaine » ou du moins en cohérence avec l'environnement traversé.

¹⁴⁰ Op. cit.

Dans l'étude d'impact

Dans l'étude d'impact, la plate-forme est désignée comme étant ou « en site propre », sans autre qualificatif, ou en site « banalisé ». Lorsque deux ou plusieurs variantes de tracé y sont proposées, le choix semble s'opérer entre tracé en voirie large où la « plate-forme » peut être « en site propre », et tracé dans une voie plus étroite où la « plate-forme » ne pourra qu'être « en site banalisé ». En site banalisé, ajoute le document, le tramway sera moins « efficace » i.e. moins rapide. Généralement, c'est le tracé en voirie large qui est privilégié, notamment parce qu'il permet de maintenir deux sens de circulation (automobile) – ce que le document mentionne alors expressément – sans faire référence au type d'insertion, latérale ou centrale, découlant de ce choix.

Bien entendu, dans la partie « Plans généraux des travaux » du dossier d'enquête préalable, on peut observer que le tracé latéral domine très nettement, mais aucun texte ne l'éclaire ou le mentionne, et aucune longueur n'est donnée.

Dans les documents de la CCI

Il n'est pas non plus question d'une préférence pour un positionnement quelconque, mais seulement de la nécessité pour les automobilistes de pouvoir franchir ou emprunter la plate-forme en cas d'obstacle momentané.

La CCI¹⁴¹ indique à ce sujet : « Bien qu'en site propre, il faut éviter de construire les lignes de tramway comme des "voies ferrées urbaines". Comme cela se voit dans de nombreuses villes en France et dans toute l'Europe, l'insertion du tramway doit être "douce" et permettre des empiétements ponctuels de la circulation pour contourner un obstacle momentané ».

3.2.3.4 Position de la CCI de Montpellier concernant la deuxième ligne

Dans son analyse critique de la deuxième ligne et dans un avis officiel exprimé à l'occasion de l'information - concertation concernant cette ligne, la CCI de Montpellier indique¹⁴² qu'elle a manifesté son soutien dès la publication du PDU à la création d'un réseau de tramway de 3 lignes, tout en donnant sa préférence à la réalisation d'une ceinture complète de l'Écusson qui correspond à l'hypercentre commercial actuel de la ville et de l'agglomération.

- **A propos de la ligne 2** en particulier, la CCI regrette ne pas avoir pu donner son avis avant le bouclage du dossier, car elle souhaitait un autre tracé (moins tortueux selon elle, plus direct), un tracé qui ceinture donc l'Écusson ; la CCI a exprimé cette position dès 2001 lors de l'exposition « Mieux vivre sa ville » et dans le livre blanc qui porte le même nom. En novembre 2002, la CCI a réalisé un sondage auprès de plus de 1 600 personnes interrogées au hasard dans une dizaine de rues commerçantes du centre-ville sur le tracé dit (par elle) « préférentiel » avec pour résultat « un choix sans ambiguïté pour un tracé par le Peyrou et les boulevards ceinturant l'Écusson »¹⁴³.

¹⁴¹ « Seconde ligne de tramway de Montpellier », avis de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier (développement argumenté de la position validée de la CCI en assemblée générale de la CCIM du 26 septembre 2003), CCIM, 11 octobre 2003.

¹⁴² *Op.Cit.*

¹⁴³ *Op.Cit.*

- **A propos des plates-formes**, la CCI indique que, selon elle, « la notion de "site propre", indispensable à l'efficacité du tramway, ne doit pas se transformer en site "protégé" qui constitue une entrave à la vie des quartiers traversés. Les barrières [...] et les bornes qui accompagnent le tramway à Montpellier en particulier sur les boulevards Pasteur et Louis Blanc doivent être remplacées par une ouverture de l'espace de la plate-forme du tramway, dans le double objectif de fluidifier la circulation automobile et de "gommer" les barrières physiques aux déplacements des piétons. Il faut intégrer le tramway dans la ville. Le choix de la variante par la boucle de l'Écusson, avec tronçon commun entre le Corum et Albert I^{er} serait d'ailleurs l'occasion de reprendre l'aménagement des boulevards Pasteur / Louis Blanc qui apparaît aujourd'hui comme un échec ».

La CCI semble regretter aussi certains trajets du tramway dans des espaces partagés tramway - piétons où la vitesse commerciale doit être réduite ; elle ajoute à ce propos que le site propre, qui pour elle est le contraire du site partagé avec les piétons, permettrait au tramway de traverser la ville à plus grande vitesse, solution qui, selon la CCI, serait plus apte à offrir une alternative valable à l'automobile. Il y a sans doute un problème de définition et de vocabulaire, mais il s'agit tout de même d'un argument « transports - déplacements » (et non d'une raison « impact sur le commerce » qu'on penserait trouver plus facilement dans un avis de la CCI).

La CCI estime enfin que les aggravations des problèmes de circulation ont « pointé les carences de prévisions pour la réalisation des rocade périphériques de Montpellier » car pour elle, « ces systèmes de contournement qui permettront la restriction d'accès automobile au centre-ville doivent forcément accompagner et même précéder la réalisation du réseau de tramway dans un centre-ville aussi contraint que celui de Montpellier »¹⁴⁴. Pour autant, aujourd'hui que cette mise en place est lancée, « que les difficultés d'accès appellent une accélération de la réalisation de la réponse que le tramway apporte aux difficultés d'accessibilité du centre-ville, le lancement simultané des lignes 2 et 3 lui paraît souhaitable ».

- **En matière de financement**, la CCI ne souhaite pas que les difficultés de financement de la deuxième ligne (désengagement de l'État, départ de certaines communes de la communauté d'agglomération) soit à l'origine, quel que soit le tracé retenu, d'un recours supplémentaire au financement par les entreprises, soit par une hausse de la taxe professionnelle, soit par un dé plafonnement du versement-transport ; elle demande un réexamen des conditions de réalisation de la deuxième ligne (oct. 2003) dont elle estime que le coût au kilomètre apparaît comme 30 % à 50 % plus cher que celui des tramways du Mans, d'Orléans ou de Toulouse¹⁴⁵.

¹⁴⁴ *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, Lyon, 2004.

¹⁴⁵ *Op.Cit.*

- **En matière d'étalement urbain et de migrations « pendulaires »**, la CCI résume ses différentes positions en affirmant : « Montpellier a besoin d'un tramway d'agglomération direct et efficace pour répondre au défi de l'étalement urbain et de l'agglomération : un tracé plus court et plus rapide, moins coûteux ». Les études CCI (fondées sur le recensement de 1999) sur l'évolution des liaisons domicile-travail dans le bassin de vie de Montpellier, montrent qu'à l'étalement résidentiel très large répond une concentration très forte des emplois dans la commune centre et quelques communes immédiatement limitrophes. Cette distorsion entre espace de résidence et espace de travail conduit à de très fortes migrations « pendulaires » (déplacements domicile-travail) et à des phénomènes de saturation très préjudiciables à l'économie et à l'environnement. Pour la CCI, le tramway peut être une réponse très satisfaisante à ces besoins de déplacement et à ces saturations d'heure de pointe.

3.2.4 Ligne 3

La 3^e ligne, qui tangente le centre-ville comme la première ligne, est prévue pour 2010 : deux variantes existent qui relieront toutes deux le nord-ouest de l'agglomération (où elle partage un de ses terminus avec la ligne 1 étendue, à laquelle elle est d'ailleurs *grosso modo* parallèle tout en se situant plus au sud que la première) au sud-est, Palavas-les-Flots en passant comme les deux autres lignes par la gare SNCF de Montpellier.

4. Tramway et commerce à Montpellier

Montpellier est aujourd'hui une des villes les plus attractives du sud de la France ; sa position, ses universités, ses pôles d'activités spécialisés de dimension européenne, son histoire, son environnement, ses réseaux et infrastructures, ainsi que sa diversité culturelle et commerciale la mettent en position de devenir un pôle européen majeur.

Pourtant, selon l'ouvrage « Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques (...) la dynamique commerciale 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 ville et nuisent non seulement à son fonctionnement mais aussi à son organisation marchande »¹⁴⁶.

Avant l'arrivée du tramway, un mémoire de maîtrise¹⁴⁷ de 1996 notait à ce sujet : « Si aujourd'hui, les difficultés de stationnement et de circulation sont présentées comme un frein au développement de l'activité commerciale dans tous les quartiers [de la ville de Montpellier], on peut se demander (...) quelle solution apportera le tramway et surtout si elle sera satisfaisante pour les commerces montpelliérains desservis. Une chose est certaine, c'est que le tramway ne pourra pas à lui seul résoudre le malaise des commerçants du centre-ville et des quartiers qui souffrent d'une carence de l'offre de stationnement. Les parkings devraient donc être revus en nombre et en emplacement et si possible avant le début du chantier pour que la clientèle puisse prendre de nouvelles habitudes et continuer à fréquenter les commerces ».

4.1 Équipement commercial de l'agglomération

- **nombre d'entreprises** : la Communauté d'agglomération de Montpellier compte 23 000 entreprises en 1999, dont 57,4 % de commerces et 25 % de services. Au 15 novembre 2004¹⁴⁸ le nombre total d'établissements de l'agglomération est de 23 803, dont 1 543 établissements industriels, 2 208 établissements de BTP, 9 902 commerces et 10 150 services ; sur ce total, Montpellier compte 10 072 établissements, dont 4 175 commerces (dont 1 594 commerces¹⁴⁹ dans Montpellier « Grand cœur », l'hypercentre élargi) ;
- **la première ligne du tramway**, (ouverte en 2000) ne touche directement que 130 commerçants (voir ci-après « commission d'indemnisation ») sur les 15,2 km de son parcours. Le gros de l'appareil commercial de la ville de Montpellier se situe en effet dans l'Écusson, le cœur du centre-ville aux rues très étroites, 20 ha entièrement piétonnisés depuis août 2004, que le tramway contourne mais ne traverse pas. Un minibus fonctionnant au GPL, « Le Guilhem », dessert le cœur de la zone piétonne et les rues commerçantes de l'Écusson toutes les dix minutes, avec seize points d'arrêt (dont quatre en correspondance avec le tramway) sur une boucle de 3,4 km. Son tracé, contesté, a changé en juillet 2005 et sera à nouveau modifié pour relier différentes stations tramway de la ligne existante et de la 2^e ligne (voir exemples de plates-formes en fin de monographie).

¹⁴⁶ *Op.Cit.*

¹⁴⁷ *L'impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains*, Frédérique Prédali, mémoire de maîtrise Faculté Paul Valéry-Montpellier III, dirigée par Robert Siégel, CCI de Montpellier, 1995-1996.

¹⁴⁸ Extraits du « Tableau de bord 2005 de la CCI concernant la circonscription-agglomération de Montpellier ».

¹⁴⁹ Extrait du « Schéma de développement commercial de l'Hérault », CCI.

4.2 Deux logiques de desserte du centre-ville

- **la Ville de Montpellier** voit comme une nécessité absolue d'élargir son centre (voir paragraphe Un centre élargi...) au-delà du centre historique ancien de l'Écusson. Et c'est notamment pour irriguer ce « Grand Cœur », centre-ville de demain – qui regroupe 40 % de la population et n'existera sans doute que vers 2010 – que le tracé de la deuxième ligne a été défini. La troisième ligne, prévue pour 2010, desservira, elle aussi, ce centre-ville élargi, correspondant mieux selon la Ville, en taille, à une agglomération de 430 000 habitants.
- **la CCI**, favorable au tramway mais raisonnant en termes de commerces et de centre-ville existant aujourd'hui, « considère que le tracé préférentiel, en délaissant la boucle de l'Écusson, constitue une grave erreur et un grave préjudice pour la vie économique du centre-ville et de ses entreprises ». Il est vrai que, pour l'heure, c'est dans l'Écusson que se trouve le maximum de commerces. Elle craint aussi, et cela semble contradictoire, que les difficultés de circulation et de stationnement – partout en ville mais surtout dans l'Écusson – ne dissuadent les gens d'y venir [en voiture] malgré le tramway à proximité. Cette crainte que les gens ne veuillent pas modifier leurs habitudes de déplacement se fonde sur l'autre critique de la CCI en ce qui concerne le tracé de la deuxième ligne¹⁵⁰ et celui de la première : trop sinueux, pas assez rapides et directs, ce qui selon elle les rend moins intéressants en durée de déplacement, par rapport à la voiture.

4.3 Outils d'observation

Des observations régulières ont été effectuées par la CCI, avant et après ouverture de la ligne 1 ; elles étaient orientées cependant vers la connaissance des clientèles du centre-ville et non pas directement sur l'impact du tramway sur le commerce ou sur cette clientèle.

En l'absence de chiffres et de comparaisons entre commerces de l'Écusson et les autres commerces du centre, et entre les commerces de la ville et les centres commerciaux périphériques, on ne peut que supposer que flux piétons et flux automobiles se complètent, se juxtaposent ou s'opposent selon les quartiers.

De plus, on ne peut que regretter qu'un récent arbitrage (automne 2004) au niveau de la maîtrise d'ouvrage qui se préparait à mener une étude de diagnostic sur le commerce et l'évolution du foncier, ait provoqué l'abandon de ces études – pourtant souhaitées par les différents acteurs et prévues au départ – pour des raisons invoquées de réduction des crédits de l'État.

4.3.1 Commission d'indemnisation

Une commission d'indemnisation¹⁵¹ avait été mise en place pour la première ligne et le sera à nouveau pour la 2^e. La première n'a pas pris en compte les travaux de déviation des réseaux dans le calcul des indemnités, malgré les différentes demandes de la CCI.

Sur les 130 commerçants situés sur le tracé de la première ligne, 52 dossiers ont été déposés dont 37 ont été indemnisés (chiffres de 2004¹⁵²) ; la bande de tramway définie dans le cadre de la procédure d'indemnisation était de 2x150 m de part et d'autre du tracé.

¹⁵⁰ « Seconde ligne de tramway de Montpellier », avis de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier (développement argumenté de la position validée de la CCI en assemblée générale de la CCIM du 26 septembre 2003), CCIM, 11 octobre 2003.

¹⁵¹ *Observatoire du commerce, Enquêtes de fréquentation commerciale*, novembre 2002, *Le centre-ville de Montpellier*, CCI de Montpellier, Direction des études et observatoire économique, avril 2005.

4.3.2 Comptages des flux piétons

Dans le cadre de la piétonisation du centre-ville et parallèlement à la construction du tramway, des comptages de flux piétons dans les rues commerçantes du centre-ville ont été réalisés par la CCI avant les travaux du tramway en 1997 et ont été reconduits en 2004.

4.3.3 Enquêtes de fréquentation commerciale

Sans être spécifiques, différentes enquêtes de fréquentation commerciale (CCI) ont été réalisées et permettent de suivre l'évolution des populations fréquentant les différents pôles commerciaux du centre-ville et leurs comportements d'achat ; conduites de manière régulière, elles concernent selon les années le centre-ville ou les pôles commerciaux périphériques.

Elles montrent que comportements, fréquentations et profils d'achat ont changé, surtout depuis la piétonisation progressive du centre-ville et sans doute aussi suite à la mise en œuvre du tramway, sans que ces effets puissent être attribués directement à l'une ou à l'autre de ces opérations, ou à l'évolution des encombrements de la circulation à Montpellier et en périphérie.

4.4 Impacts du tramway

Les informations présentées ci-après sont issues des observations de la CCI et des enquêtes conduites par elle sur les fréquentations commerciales du centre-ville et les modifications de comportement de la clientèle, avant et après mise en œuvre du tramway. N'étant pas directement orientées sur les effets du tramway sur le commerce, les observations qui suivent sont donc partielles mais, malgré tout, riches d'enseignement. Il faut remarquer que ces sources semblent être les seules disponibles à Montpellier, ni la Ville, ni l'Agglomération n'ayant procédé à des observations ou des enquêtes de ce type pour la ligne 1.

4.4.1 Effets sur les pratiques de déplacement

Selon différentes sources, le trafic du tramway (fréquemment de 90 000 voyageurs/jour) dépasse largement les prévisions. Les enquêtes CCI montrent que le tramway n'a pourtant pas bouleversé les habitudes de fréquentation des usagers des rues commerçantes. Pour 80 % des personnes interrogées, le tramway n'a rien changé et seulement 10 % en moyenne ne viennent plus depuis sa mise en service. Est-ce à dire que les autres usagers continuent à venir en voiture ou qu'il reste relativement aisé de trouver une place de stationnement ?

On pourrait être tenté de le croire même si la CCI note que : « venir en voiture est de plus en plus difficile et cela se ressent sur le rythme de fréquentation de ceux pour qui venir autrement n'est pas aisé »¹⁵³.

La fréquentation des parcs relais* montre que les deux tiers des clients des parcs relais n'utilisaient pas le transport public auparavant et que 20 % à 30 % viennent de l'extérieur du département.

Pour que ces parcs relais constituent une solution alternative intéressante à l'automobile¹⁵⁴ et que les habitants consentent à laisser leur voiture au parking, l'expérience de la première ligne montre que le seuil de 15 à 20 minutes pour parvenir en tramway au centre-ville ne doit pas être dépassé. On peut penser, *a contrario*, que venir en tramway peut constituer une alternative valable si, en voiture, ce seuil de 15 minutes est largement dépassé pour trouver une place de parking...

¹⁵² *Op.Cit.*

¹⁵³ *Op.Cit.*

¹⁵⁴ *Op.Cit.*

La CCI estime qu'il serait utile « d'inverser la logique tarifaire du stationnement » pour « trier les flux », davantage au profit du stationnement courte durée au détriment du stationnement longue durée lié au travail.

4.4.2 Effets sur l'activité des entreprises¹⁵⁵

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, ce qui permet de penser que, étant donné la forte concentration d'établissements – des commerces surtout – dans l'hypercentre contourné sur deux côtés par le tramway, les entreprises ont été touchées bien au-delà de la bande de 150 m de part et d'autre du tramway et ont souffert surtout de la congestion dans l'ensemble de la ville durant les travaux.

Pour la moitié des entreprises concernées, les pertes d'activité se sont étalées sur plus d'un an et les chiffres d'affaires s'en sont ressentis (pertes supérieures à 20 % pour 21 % des établissements). Cependant, en 2001, moins d'un an après la mise en service du tramway, 40 % des entreprises sur l'ensemble des secteurs ont retrouvé leur niveau d'activité d'avant les travaux, 20 % observant une reprise plus récente.

La CCI note que ce sont les secteurs périphériques, pourtant peu concernés par le tracé du tramway, qui ont eu le plus de difficultés à retrouver leur niveau antérieur : entre 40 % et 50 % d'entre elles ont un niveau d'activité qui reste inférieur, contre 5 % des établissements du centre-ville, où près de 80 % des établissements ont rétabli leur niveau d'activité. On est tenté de croire que les secteurs périphériques ont été touchés pour d'autres raisons que le tramway, alors que, selon la CCI « la notoriété d'un centre-ville permet plus facilement de recréer des habitudes de fréquentation que dans des secteurs où l'intérêt commercial est moindre ».

4.4.3 Fréquentation commerciale

L'enquête de fréquentation réalisée auprès de clients potentiel¹⁵⁶ – usagers des sites retenus en centre-ville qui ne sont donc pas forcément des clients des commerces – montre que **le premier intérêt du tramway pour ces derniers est sa rapidité d'accès aux secteurs desservis**. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles la CCI, dans son avis sur le tracé de la 2^e ligne, a tant insisté sur la nécessité de choisir un autre tracé (moins tortueux plus direct) que celui soumis à l'enquête publique, et des profils en travers différents de ceux soumis à enquête publique.

Dans l'enquête de fréquentation commerciale¹⁵⁷ du centre-ville de novembre 2002, **des comparaisons sont établies** avec les enquêtes de 1995 et 1999. Cette dernière année, qui se situait en pleins travaux du tramway, reflétait une certaine désaffection de la clientèle extérieure en termes de réduction des flux piétons et donnait ainsi plus de poids aux résidents proches du centre-ville. Cela rend cette année très particulière en termes de fréquentation mais donne aussi des indications sur les effets de ce type de travaux sur la vie commerciale d'un centre-ville. Ces comparaisons 2002/1995 montrent :

- **un renforcement de la classe d'âge des 20 à 35 ans** qui confirme et minimise les classes d'âge de plus de 50 ans, ce dont le centre-ville et le commerce doivent tenir compte ;

¹⁵⁵ *Op.Cit.*

¹⁵⁶ *Op.Cit.*

¹⁵⁷ *Op.Cit.*

- **un autre renforcement de tendance, un basculement important vers la fréquentation dominante des ménages disposant de deux revenus** (54 % en moyenne pour les onze pôles/rues étudiés) alors que les personnes déclarant n'avoir aucun revenu sont en forte diminution (réduction de moitié), ce que la CCI considère comme un élément positif pour le commerce du centre-ville. L'absence d'informations sur la fréquentation des centres commerciaux de périphérie, non-desservis par la 1^{ère} ligne de tramway qui reste *intra muros*, ne permet guère d'en tirer de conclusions ;
- **une motorisation des ménages et l'étalement urbain** : la CCI note que la proportion des « sans voiture » fréquentant les commerces du centre-ville était de 22 % en 2002, contre seulement 13 % en 1999 : pour elle c'est le signe que pendant les travaux du tramway les chalands ne venaient plus au centre-ville en voiture. En comparant le nombre de voitures par foyer des personnes interrogées selon leur domicile, on s'aperçoit que plus de 70 % des ménages qui résident hors de la commune de Montpellier et qui fréquentent le centre-ville disposent d'au moins deux voitures. Ce taux élevé de motorisation, souligne la CCI¹⁵⁸, peut être mis en regard avec l'étalement urbain d'un côté et avec les difficultés de circulation et de stationnement du centre-ville de l'autre ;
- **un rythme et les modes de fréquentation du centre-ville** : le rythme de fréquentation montre, selon la CCI¹⁵⁹, « une évolution inquiétante : une forte progression de la fréquentation exceptionnelle que l'on pensait pouvoir attribuer aux travaux du tramway semble devenir la règle pour 1/3 des clients » : une moyenne de fréquentation « exceptionnelle » de 33 % en 2002 contre 32 % en 1999 et 14 % en 1995.

	Tous les jours (%)	2 à 3 fois par semaine	1 fois par semaine	1 à 2 fois par mois	Exceptionnel
1995	18	23	21	24	14
2002	14	16	20	17	33

En observant **le rythme de fréquentation selon le lieu de domicile**, la CCI note : « Même s'il est naturel que ce soient les « extérieurs » qui viennent moins « fréquemment », la dimension « exceptionnelle » plutôt que « mensuelle » peut aussi traduire le résultat d'un sentiment de « renoncement » par rapport à une accessibilité automobile (qui concerne davantage évidemment les extérieurs) qui se dégrade au point de devenir dissuasive ».

Mais pour pouvoir vérifier cela, il faudrait des échantillons comparables. Peut-être le phénomène est-il lié à une évolution structurelle de la clientèle, avec apport de nouveaux clients.

¹⁵⁸ *Observatoire du commerce, Enquêtes de fréquentation commerciale*, novembre 2002, *Le centre-ville de Montpellier*, CCI de Montpellier, Direction des études et observatoire économique, avril 2005.

¹⁵⁹ *Op.Cit.*

5. Positionnement des plates-formes

5.1 Exemples de plates-formes du tramway de Montpellier

5.1.1 Rue Maguelone

La rue Maguelone à Montpellier compte quatorze établissements (banques, assurances, hôtels et restaurants, peu de commerces) ; elle a été piétonnisée avant l'arrivée du tramway, lors de la grande vague de piétonisation des années 1990 ; les bus y ont accès, ainsi que les véhicules d'urgence et les livraisons. La rue Maguelone relie **la Gare à la place de la Comédie**, vaste espace piéton¹⁶⁰, animé par les terrasses des cafés et de nombreux restaurants, et branché sur les rues commerçantes adjacentes. En bordure de cette place se trouve le centre commercial du Polygone¹⁶¹, directement et parfaitement desservi par le tramway et par la voiture. En effet, cette locomotive pour le commerce du centre-ville (80 boutiques ou grandes enseignes comme la Fnac, Habitat, les Galeries Lafayette... comporte un parking souterrain de près de 2 000 places), qui est le plus fréquenté de Montpellier – douze millions de visiteurs par an – et génère ainsi des flux piétons importants vers la place de la Comédie.

Insertion de la plate-forme

(site central banalisé dans rue mixte piétons-tramway-bus)

Sur la coupe-photo ci-dessous – rue Maguelone vers la place de la Comédie – les largeurs sont les suivantes :



Source : Montpellier Agglomération

- largeur totale entre façades : 16,83 m ;
- espace trottoir (à gauche) : 2,38 m ;
- espace trottoir (à droite) : 7,59 m ;
- plate-forme (de gauche à droite) : 1 m + 1,54 m pour les rails de descendants + 1,77 m entre les rails descendants et montants + 1,54 pour les rails montants vers la place de la Comédie + 1,01 m.

5.1.2 Axe Louis Blanc - Pasteur

L'axe Louis Blanc - Pasteur se trouve en bordure nord de l'Écusson et relie la place Albert I^{er} (porte d'entrée du centre-ville pour ceux qui arrivent du nord) au Corum (Palais des congrès, Opéra, esplanade). Ce boulevard, inclus aujourd'hui dans le secteur piéton de l'Écusson, comportait initialement deux voies de circulation en sens unique vers le centre-ville et du stationnement des deux côtés ; en 1995, une 3^e voie a été aménagée en couloir bus, au détriment d'une des deux files de stationnement. Aujourd'hui, il ne peut être emprunté en voiture que par les résidents et les livreurs.

¹⁶⁰ *L'impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains*, Frédérique Prédali, mémoire de maîtrise Faculté Paul Valéry-Montpellier III, dirigée par Robert Siegel, CCI de Montpellier, 1995-1996.

¹⁶¹ *Op.Cit.*

La proximité d'une faculté¹⁶² avait influencé le type de commerces avant tramway : alimentaires, cafés et restauration rapide ; pas d'influence du Corum en revanche, situé pourtant à quelques dizaines de mètres de la limite du boulevard. Le boulevard Louis Blanc (photo-coupe du boulevard en direction du Corum) compte onze établissements-commerces qui ont beaucoup souffert des travaux, surtout du côté où est implantée la plate-forme, et ont beaucoup muté ; selon la CCI, c'est le type d'aménagement qui est en cause ou plutôt son caractère infranchissable, ce qui, dans le cas d'un site latéral peut pénaliser fortement les livraisons et même les piétons, les livraisons s'effectuant alors sur l'espace piétons en limitant l'accessibilité aux commerces¹⁶³.

Résultats d'une enquête auprès des commerçants

Dans l'enquête organisée par le Service Études & Observatoire économique de la CCI en août 2001, on trouve les résultats suivants **concernant l'ensemble de l'axe Pasteur-Louis Blanc** :

- **perte de chiffre d'affaires (CA)** pendant les travaux de la ligne 1 : 46 % des commerçants interrogés estiment avoir perdu plus de 20 % de leur chiffre d'affaires ; 11 % de 15 % à 20 % ; 5 % de 10 % à 15 %, 5 % de 5 % à 10 % et 32 % ne répondent pas ;
- **reprise du niveau d'activités antérieur** : 35 % estiment qu'ils ont effectivement retrouvé leur niveau d'activités antérieur ; 49 % estiment que non ; 14 % estiment que la reprise est récente (3 % de non-réponse) ;
- **nouveaux commerces installés** : à la question « le tram a-t-il été un facteur de votre choix d'emplacement ? », 27 % des nouveaux commerçants répondent oui et 73% répondent non.

En ce qui concerne les conseils que l'ensemble des commerçants de l'axe Pasteur - Louis Blanc pourraient donner aux commerçants qui se trouvent sur la 2^e ligne, les avis constructifs dominent : s'armer de patience, le positif arrive à moyen terme (21) ; prévoir financièrement la baisse d'activité pendant les travaux (12) ; être vigilant par rapport aux sens de circulation, prévoir le stationnement de la future clientèle, demander l'accélération des travaux (10), etc. Un seul avis négatif : « vendre et partir » pour quatorze commerçants ayant répondu.

Insertion de la plate-forme



Source : Montpellier Agglomération

Le tramway circule en site propre latéral infranchissable en dehors des accès riverains et des carrefours ; la plate-forme est séparée de la voie de circulation (aujourd'hui réservée aux résidents et aux livreurs) en sens unique par des bornes ou des plots ; peu de stationnement longitudinal maintenu, sinon en scindant par endroits le trottoir opposé au tramway.

¹⁶² *Op.Cit.*

¹⁶³ *Impacts des aménagements physiques des TCSP sur les commerces, phase préalable, Cete Méditerranée, mai 2004.*

Largeurs entre façades : 18,64 m :

- trottoir (à gauche, dont stationnement) : 4,82 m là où l'espace s'élargit pour inclure l'espace stationnement ;
- voie de circulation générale : 3,07 m ;
- plate-forme (de gauche à droite) : 1,07 m (avec plots) + 1,54 m + 1,70 m + 1,54 m ;
- trottoir de droite : 4,90 m, espace de protection entre rails et barrières, barrières et arbres compris.

5.1.3 Boulevard Louis Blanc vers Pasteur

Le boulevard Pasteur prolonge le boulevard Louis Blanc (sur la photo-coupe ci-contre, le boulevard Pasteur se trouve à l'arrière plan, en amont du boulevard Louis Blanc)

Insertion de la plate-forme

(Louis Blanc vers Pasteur)



Source : Montpellier Agglomération

Largeurs entre façades : 18,34 m :

- trottoir (à gauche) : 4,80 m, barrières et arbres compris ;
- plate-forme (de gauche à droite) : 1,06 m + 1,54 m + 1,91 m + 1,54 m + 1,18 m (avec plots) ;
- voie de circulation générale : 3,09 m ;
- trottoir de droite : 3,22 m.

Insertion de la plate-forme sur le boulevard Pasteur (vers Louis Blanc, dans l'autre sens par rapport à la photo précédente)

Le boulevard Pasteur compte aujourd'hui treize établissements qui, comme ceux du boulevard Louis Blanc, ont beaucoup muté.

Largeurs entre façades : 17,79 m :

- trottoir (à gauche) : 3,30 m, barrières et arbres compris ;
- voie de circulation générale : 2,94 m jusqu'à la bordure de la plate-forme ;
- plate-forme (de gauche à droite) : 1,01 m jusqu'aux rails, rails : 1,54 m + 1,71 m + 1,54 m + 1,02 m (espace de sécurité devant les barrières et les arbres du côté plate-forme) ;
- trottoir de droite : 4,73 m, arbres, barrières et bande « trottoir » devant les barrières/arbres compris).



Source : Montpellier Agglomération

LE TRAMWAY DE NANTES

1. Contexte institutionnel et politique transports

L'agglomération nantaise, la plus importante du grand Ouest de la France, est située à la pointe de l'estuaire de la Loire, à quelque cinquante kilomètres de l'océan, tournée vers l'Atlantique. Elle occupe une position charnière entre la Bretagne et les régions situées au sud de la Loire.

L'agglomération nantaise est la 7^e agglomération de province, après Marseille, Lyon, Lille, Nice, Toulouse et Bordeaux ; constituée de vingt-quatre communes, elle compte 554 000 habitants (recensement de 1999).

La ville de Nantes est la 6^e ville de France par sa population, après Paris, Marseille, Lyon, Toulouse et Nice (recensement 1999) ; sa superficie est de 65,19 km².

1.1 Aspects institutionnels

La naissance de la coopération intercommunale en 1975 favorise la relance des transports publics, en déclin depuis les années 1960. Le projet tramway marquera d'ailleurs durablement cette coopération intercommunale dans l'agglomération nantaise qui passe par trois étapes décisives, avant qu'une dernière transformation n'intervienne, issue de la loi du 12 juillet 1999 – dite loi Chevènement – sur l'intercommunalité.

Sitpan (Syndicat intercommunal des transports publics de l'agglomération nantaise) : créé en 1975, il regroupe dix communes qui décident dès 1978 d'initier le projet tramway, finalement mis en service en 1985.

Siman (Syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération nantaise) : créé en 1982, en remplacement du Sitpan ; en 1985, l'agglomération compte dix-neuf communes et 475 000 habitants.

District de l'agglomération nantaise : créé en 1992, le district (vingt communes, 500 000 habitants) remplace le Siman avec des compétences élargies.

Communauté urbaine de Nantes « Nantes Métropole » : à compter du 31 décembre 2000, le District de l'agglomération nantaise se transforme en Communauté urbaine de Nantes qui prend le nom de **Nantes Métropole**. A ce titre, elle a repris tous les droits et obligations du District avec intégration de nouvelles compétences telles que l'urbanisme, la voirie et les parcs de stationnement. La Communauté urbaine de Nantes est également l'autorité organisatrice (AO) des transports urbains sur son territoire qui constitue le périmètre de transports urbains.

1.2 Politiques de transport

1.2.1 Années 1977 à 1985

Depuis la fin des années 1970, l'agglomération nantaise a considérablement développé son service de transport public de voyageurs¹⁶⁴. La communauté urbaine de Nantes est aujourd'hui l'autorité organisatrice. Cette politique a engendré en quinze ans un quasi doublement de l'offre exprimée en places-kilomètres offerts, ainsi qu'une augmentation de près de 140 % du nombre de voyages réalisés par la clientèle du réseau urbain.

¹⁶⁴ *Évaluation du tramway*, Agglomération nantaise, District, DTT, DDE 44, Tan, Auran, Nantes, 1995.

Le choix effectué par les décideurs de l'époque de développer les transports publics se posait comme une alternative à la « boulimie d'espace engendrée par la construction d'infrastructures routières, toujours plus imposantes et dévastatrices pour les centres urbains. La mise en œuvre d'un projet tramway, mode de transport pratiquement disparu de France à cette époque [la première ligne a été ouverte en 1985], a indéniablement constitué l'élément moteur des actions menées pour l'amélioration du service offert sur le réseau de transport urbain »¹⁶⁵.

L'histoire de la réintroduction remonte à l'élection d'André Chenard à la tête de la ville en 1977 ; selon l'actuel directeur général de la Semitan¹⁶⁶, Alain Boeswillwald, André Chenard estimait, dès cette époque, que la voiture avait sa place sur les rocades, tandis que les transports publics avaient la leur au cœur de la ville : une étude pour la réalisation d'une première ligne de tramway était lancée en 1978 et l'Avant projet sommaire fut approuvé par le Conseil municipal de Nantes en 1979. Le Sitpan confia l'exploitation de l'ensemble du réseau urbain à une société d'économie mixte, la Semitan. Soulignons que l'époque était porteuse, puisque le ministre des Transports du moment (M. Cavaillé, de 1976 à 1981) lança le concours visant à faire redémarrer l'industrie du tramway en France.

C'est également au cours de cette période qu'une autre innovation essentielle a été introduite : la volonté d'organiser les déplacements à l'échelle de l'agglomération. C'est alors que fut créée l'agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran).

1.2.2 Premier tramway en 1985 et premier PDU en 1991

En 1985, l'agglomération nantaise a mis en service le premier tramway moderne français qui a renouvelé l'image du transport public et redynamisé l'ensemble du réseau. Dans le même temps, elle a réalisé le périphérique routier de l'agglomération.

En 1990, le TGV est arrivé à Nantes, donnant un atout de plus au tramway.

Dès 1991, l'agglomération s'est doté d'un premier plan de déplacements urbains (PDU) qui a apporté une vision globale de la politique des déplacements de l'agglomération avec les objectifs suivants : « libérer le centre-ville de Nantes du trafic de transit avec la réalisation du périphérique ; développer les transports collectifs et favoriser les reports modaux de la voiture particulière vers les autres modes de déplacements ; permettre un développement plus harmonieux de l'agglomération, notamment à travers l'amélioration du cadre de vie et la diminution de la pollution atmosphérique ; faire en sorte que les actions retenues soient comprises et acceptées par les usagers, grâce à une meilleure lecture de la ville »¹⁶⁷.

La procédure d'actualisation du PDU, en application de la loi sur l'air et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, a été lancée par le Conseil du District le 3 juillet 1998. Le PDU de l'agglomération nantaise issu de la loi sur l'air, constitue un texte d'orientation qui définit une stratégie pour les dix ans à venir pour le District et ses partenaires qui s'engagent sur des objectifs, des lignes d'action et une estimation de l'enveloppe financière affectée aux opérations du PDU.

1.2.3 PDU de Nantes 2000-2010

Approuvé par le Conseil de district du 27 octobre 2000 à l'unanimité de ses membres, le PDU 2000-2010 et les différentes actions définies seront mis en œuvre par la Communauté urbaine de Nantes. Dans la continuité du PDU de 1991, l'enjeu du PDU 2000-2010 consiste « à concilier développement de la mobilité avec qualité

¹⁶⁵ *Op.Cit.*

¹⁶⁶ « Tramway de Nantes, 20 ans plus loin », in *Transport public*, N° 1045, mars 2005.

¹⁶⁷ *Op.Cit.*

de la vie et sauvegarde de l'environnement dans la construction d'une métropole polycentrique d'envergure européenne ». Les objectifs du PDU¹⁶⁸ ont été formulés de la manière suivante :

- « poursuivre le développement de la mobilité pour tous », en améliorant la qualité de vie, la sécurité des déplacements, en maîtrisant les circulations dans les zones urbaines denses, en assurant de bonnes liaisons entre les quartiers d'habitat social et les différentes centralités [...] ;
- maintenir et développer l'accessibilité à l'ensemble des centralités » (pôles secondaires), en organisant la croissance urbaine, en assurant de bonnes liaisons entre les différents secteurs découpés par les rivières et les fleuves, [...], en organisant la circulation et les livraisons [...], en mettant en œuvre une politique de stationnement adaptée aux besoins de l'hypercentre et des pôles d'agglomération ;
- tendre vers un équilibre entre la voiture (50 %) et les autres modes (transport public : 18 %, autres : 32 %) », en poursuivant le développement du réseau de transport public, en diversifiant l'offre de services de déplacements, en favorisant la marche et le vélo, notamment pour les déplacements de proximité, en redistribuant l'offre de stationnement disponible au profit des fonctions utiles à la vie urbaine : résidence, commerce, activités, loisirs, en dissuadant très fortement le stationnement pour les migrants domicile-travail, dans les centres urbains notamment, en encourageant une autre manière d'utiliser la voiture particulière (par exemple le covoiturage) ;
- développer une démarche de management global de la mobilité », en favorisant l'émergence de services collectifs de déplacement intégrant l'ensemble des modes (pôles d'échanges intermodaux...), en offrant à l'utilisateur une lecture efficace du réseau de voirie principale et des services liés (stationnement, réseau tram / bus, continuités cyclables...) ;
- associer l'ensemble des acteurs, notamment socio-économiques, de la métropole à la réalisation du PDU par le dialogue et l'évaluation-ajustement en permanence des actions du PDU »¹⁶⁹.

1.2.3.1 Nantes, métropole polycentrique

Au plan spatial, les élus ont choisi le scénario de développement urbain de la ville polycentrique. Il s'agit de permettre simultanément une meilleure maîtrise d'ensemble de la croissance urbaine et une articulation équilibrée entre un espace central dense et un réseau de centres secondaires jouant le rôle de pôles complémentaires. « Ce qui signifie donc qu'il faut organiser le développement urbain autour des centralités et maîtriser les extensions urbaines »¹⁷⁰.

¹⁶⁸ *Agglomération nantaise : plan de déplacements urbains 2000-2010, concilier ville mobile et ville durable*, district/communauté urbaine de Nantes, Auran, janvier 2001.

¹⁶⁹ *Op.Cit.*

¹⁷⁰ *Op.Cit.*

1.2.3.2 Enveloppe financière globale

Les montants qui suivent¹⁷¹ donnent le détail de l'enveloppe financière globale de 7,25 milliards de francs TTC, tous financements confondus, estimée par le district comme nécessaire à la mise en œuvre des mesures et opérations, entre 2000 et 2010.

Source : PDU, District-Auran, 2001

PDU - LIGNES D'ACTION 2000-2010	ENVELOPPE FINANCIÈRE <i>(tous financements confondus en francs TTC)</i>
Développer l'offre alternative à la voiture (transport public, multimodalité, circulations douces)	4 860 MF
Redéfinir les usages de la voirie	1 060 MF
Créer de nouveaux franchissements	750 MF
Améliorer la sécurité et l'accessibilité dans les déplacements	60 MF
Organiser le transport de marchandises en ville	50 MF
Utiliser le stationnement comme un outil de maîtrise de la circulation	350 MF
Informier sur l'ensemble des possibilités de transport (management de la mobilité)	90 MF
Suivre et évaluer le PDU	30 MF
TOTAL pour la période 2000-2010 <i>(hors coûts d'exploitation du transport public)</i>	7 250 MF

1.2.3.3 Comparaisons

Le financement des actions prévues par le PDU 2000-2010 doit être vu, d'une part en comparaison avec la période précédente et, d'autre part, dans la dynamique d'évolution de la structure communale - qui s'est modifiée, rappelons-le, après le vote du PDU par le district.

Sur la période 1992-1999, la masse financière totale (investissements et fonctionnement) consacrée par le District au financement des compétences transport et déplacements a été en moyenne de 686 millions de francs par an (de 380 à 1 015 MF), soit, en moyenne 51 % (de 34 % à 64 %) du budget total.

¹⁷¹ *Op.Cit.*

2. Offre globale de transport public

Grille agglomération et transports publics

Sources : Communauté urbaine de Nantes, Semitan, Auran, banque de données TCSP Certu

Caractéristiques	1999	2003	Observations
Population de l'agglomération	554 478 (RGP)	566 000 (<u>2004</u>)	(Recensement, RGP=1999) ; 2004 : 566 000 habitants sur 24 communes
Nombre de communes		24	
Surface agglomération		524 km ²	
Emplois agglomération		255 000	
Offre en milliers de kilomètre (ensemble du réseau) dont :	19 172	21 191 (+1,6 %/2002)	
- bus (ensemble des bus pour 1999)	16 771	-	
- bus standard		10 847	
- bus articulés		2 679	
- tramway	2 556 (2 l.)	3 570 (3 l.)	
Résau : 63 lignes au total dont :			
- lignes de tramway	2	3	
- lignes bus (ensemble lignes bus pour 1999)	55	63	
- lignes en autobus articulés		9	
- lignes en autobus standards		49	- 49 dont 18 lignes affrétées
- service spécifique PMR (HandiTan en 2003)	minibus	1	
- ligne spécifique ville-aéroport	1	1	
- navette fluviale	1	1	
Parcs relais		1 460 places	P+R Tan
Trafic assuré TOTAL (en voyages*) dont :	82,289	<u>trafic 2002</u> 83,9	* un voyage correspond à une montée dans une voiture
- tramway ligne 1		18	
- ligne 2		21,5	
- ligne 3		5,5	** un déplacement est constitué de deux voyages s'il comprend une correspondance
TOTAL (en déplacements**, en millions)	60 889	61,9	
Déplacements total tous modes (par les résidents agglo) dont transports collectifs (TC)		2 millions/jour 300 000/jour	Source : district Auran, enquête déplacements, 1997
Répartition modale			
- VP		57 %	
- TC		15 %	
- 2R dont vélo		4 %	
- MAP		24 %	

Après le tramway, un TCSP bus

Depuis le début des années 2000, du fait des restrictions budgétaires nationales en matière de transport public, les élus de Nantes Métropole ont abandonné le prolongement de 3 km de la 3^e ligne de tramway vers le sud pour un projet finalement plus ambitieux selon François de Ruy, vice-président de la communauté urbaine¹⁷²: un TCSP bus (bus à haut niveau de service : BHNS, suivant l'appellation Certu) de sept kilomètres en site propre intégral, sorte de 4^e ligne armature.

Puisque, le BHNS permet d'atteindre le même niveau de services que le tramway, la Communauté urbaine a décidé début 2005 d'engager cinquante millions d'euros pour la construction de ce bus à haut niveau de service. Labellisé « Busway » à Nantes, terme officiel Transdev, ce bus en site propre reliera en 2006 le centre-ville de Nantes à la porte de Vertou au sud-est¹⁷³. Deux voies centrales seront réservées aux véhicules de transport public, tandis que les voitures circuleront sur 1 voie de chaque côté de la plate-forme bus centrale. Ce « Busway » sera exploité avec des bus (sans doute articulés) au gaz et la fréquentation attendue est de 20 000 voyages/jour.

Les travaux de cette nouvelle ligne 4 ont commencé en janvier 2005 et doivent durer jusqu'en septembre 2006 ; ils débutent par les chantiers de construction du futur parking relais des Bourdonnières. Selon le service communication de Nantes Métropole à l'attention du grand public sur Internet (www.nantesmetropole.fr), les aménagements de la ligne 4 seront d'une durée moins longue que pour un tramway, le coût moindre et les avantages comparables (du fait du site propre) pour les usagers.

Dans l'ensemble, Nantes Métropole et la Semitan accordent de toute façon une grande importance au réseau de bus¹⁷⁴; les lignes ont non seulement été restructurées au cours des ans, au fur et à mesure de l'introduction des lignes et extensions du tramway, mais de nombreux itinéraires ont également été restructurés pour être plus directs, le tramway ne pouvant aller partout. Les fréquences ont été accrues sur ces lignes, une labellisation (Chronobus) garantit un certain nombre de critères de qualité, dont la régularité et le respect des horaires qui ont été rendus possibles par la construction de vingt-cinq kilomètres de couloirs bus.

¹⁷² Extrait d'un entretien téléphonique du 27 janvier 2005. Voir aussi dire d'expert F. de Ruy.

¹⁷³ *Op.Cit.*

¹⁷⁴ « Tramway de Nantes, 20 ans plus loin », in *Transport public*, N° 1045, mars 2005.

3. Tramway dans l'agglomération nantaise

Il n'est guère surprenant que le tramway soit réapparu à Nantes plutôt qu'ailleurs en France puisque Nantes est historiquement une « ville de transport collectif » et notamment une ville de tramway. Le premier service de transport urbain de France est en effet mis en place dès 1825 à Nantes et dès 1879, Nantes accueille le tramway à air comprimé ; le tramway électrique est à son apogée dans l'entre-deux-guerres avec vingt lignes et vingt-sept millions de voyageurs par an entre 1932 et 1939¹⁷⁵. Fortement endommagé pendant la dernière guerre mondiale, le tramway nantais disparaît en 1958 pour faire sa réapparition en 1985 (voir § « politiques de transports » en début de monographie).

Cette habitude d'utiliser les transports publics existe toujours, plus de quarante ans après la disparition du tramway ancien puisque, en comparant les pratiques modales de Nantes avec celles de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne¹⁷⁶, le Cete de l'Ouest et l'EPFL (Lausanne) ont pu établir que, par rapport aux autres villes françaises étudiées, la pratique « transport public » est plus forte à Nantes. En effet, les personnes n'utilisant jamais les transports publics, bien que disposant d'une offre performante à proximité, sont moins nombreuses à Nantes que dans les trois autres agglomérations françaises (20 % contre 30-35 %) comme le relève Frédérique Prédali dans son étude¹⁷⁷ ; en revanche, le taux d'utilisation fréquent des transports publics est comparable à Nantes et dans ces autres agglomérations¹⁷⁸. Par rapport aux villes suisses, F. Prédali relève que les habitudes observées à Nantes se rapprochent de celles constatées à Genève et Lausanne. L'offre tramway à Nantes lui semble donc associée à l'usage occasionnel plus fréquent des transports publics.

En 2004, le réseau tramway de Nantes, le plus long de France, compte quarante et un kilomètres (quarante-trois en 2006, comme Bordeaux en 2007...) et dessert 40 % des emplois, 20 % des bureaux et 42 % des commerces.

3.1 Évolution de l'outil tramway dans l'agglomération nantaise

3.1.1 Tramway nantais, d'abord outil d'amélioration des déplacements

Étant donné que Nantes était la première ville à réintroduire le tramway en France, il fallait, par une grande rigueur de conception technique et une grande rigueur esthétique, montrer « que cela était possible techniquement et financièrement.

¹⁷⁵ *Évaluation socio-économique du tramway, synthèse des études*, Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise (Auran), district de l'agglomération nantaise, 1998.

¹⁷⁶ *Déterminants des pratiques modales dans les agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne*, EPFL, Certu, 1996 et rapport de recherche Cete de l'Ouest et l'Irec/EPFL de Lausanne, 1996 : « Modifications de comportement en lien avec le tramway - pratiques de déplacements et perception des transports urbains » in *Agglomération nantaise, évaluation du tramway*, District de l'agglomération nantaise, Melitt, DTT, DDE, Nantes et Lausanne.

¹⁷⁷ *L'impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains*, Frédérique Prédali, mémoire de maîtrise Faculté Paul Valéry-Montpellier III, dirigée par Robert Siegel, CCI de Montpellier, 1996.

¹⁷⁸ *Op.Cit.*

La Semitan a alors défendu la notion de site propre intégral et les aménagements induits ont été limités au minimum et ont surtout concerné la seule question de la meilleure exploitation du réseau. De plus, le tracé a été retenu afin de desservir au mieux la ville et de ne pas trop contraindre le tramway »¹⁷⁹.

3.1.2 De l'outil de redistribution des modes sur voirie.....

Le discours des élus sur les questions de la circulation automobile et du stationnement était clair, surtout pour la deuxième ligne : le tramway devait aussi apporter une redistribution des modes de déplacement sur la voirie. Ce que André Herbreteau, acteur au district lors de la mise en service de la première ligne de tramway, formulait récemment de la manière suivante : « dès la fin des années 70, lors de la préparation du projet tramway, il était clair que, tout en ayant pour mission d'offrir un mode de transport public plus performant que les autobus, le tramway avait aussi pour objectif de contribuer à un meilleur partage de la voirie entre modes de déplacement »¹⁸⁰.

3.1.3 ...à l'outil d'aménagement, de rénovation et d'intégration sociale

Si la première ligne a permis de démontrer l'efficacité du tramway comme mode de transport et outil d'amélioration des déplacements, les élus se sont davantage intéressés, lors de la réalisation de la deuxième ligne, à sa capacité à modifier l'espace.

Pour la deuxième ligne, passant dans le centre historique aux rues parfois étroites, l'heure n'est plus à la séparation des modes mais au partage dans un espace plus convivial, accessible à tous où la vitesse des véhicules est réduite. C'est ainsi que le tramway partage parfois sa plate-forme avec la circulation générale ou seulement avec les piétons et les cyclistes. Insuffisamment pris en compte par l'aménagement de la première ligne dont ce n'était d'ailleurs pas l'objectif, la place du piéton et du cycle dans la ville est une question de plus en plus importante pour les élus de l'agglomération¹⁸¹. D'où, par exemple, un meilleur positionnement des stations de la deuxième ligne (par rapport à la première) et des possibilités de traversée sécurisées pour faciliter l'accès et la traversée des voyageurs.

Pour Alain Boeswillwald « nous sommes passés en vingt ans d'un outil de transport à un outil de réhabilitation et d'aménagement urbains »¹⁸². C'est ainsi par exemple que le prolongement de la ligne 1 avait notamment pour mission d'assurer le développement d'un quartier en devenir autour de la zone commerciale Atlantis à l'ouest de la ville¹⁸³. A cette occasion, trois places ont été totalement réaménagées pour laisser plus d'espace aux piétons.

¹⁷⁹ Entretien de Jacques Dulieu, architecte urbaniste, réalisé en avril 1993, paru dans *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malperti et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

¹⁸⁰ Cf. Dire d'expert A. Herbreteau.

¹⁸¹ Selon un entretien avec M. Le Mancq, architecte-urbaniste de mai 1993 paru dans *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malperti et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

¹⁸² « Tramway de Nantes, 20 ans plus loin », in *Transport public*, N° 1045, mars 2005.

¹⁸³ « Nantes, le plus long réseau de France », *La vie du rail*, 30 août 2000.

3.2 Bref descriptif des lignes de tramway

3.2.1 Ligne 1

Mise en service en 1985, répondant au concours tramway lancé par le ministre Cavaillé dix ans auparavant, la ligne 1 est une ligne est-ouest qui concerne essentiellement la ville de Nantes et Saint-Herblain pour quelques stations. Elle relie dans un premier temps la Haluchère au nord-est (prolongé vers le nord au terminus La Baujoire en 1989) à Bellevue à l'ouest (terminus prolongé vers François Mitterrand 1998-2000), en tangentant seulement le centre-ville au sud. Avec ce prolongement vers l'ouest, le plus important des quartiers d'habitat social de Nantes, auparavant seulement tangenté par le tramway, est dorénavant desservi et traversé.

Cette toute « nouvelle première » ligne française a souvent été décrite comme « ferroviaire » : elle longe en effet la voie ferrée sur 1/3 de son parcours et par accord avec la SNCF, moyennant la gratuité d'usage et d'implantation sur une partie de l'emprise ferroviaire, la plate-forme a été aménagée sur celle-ci en site propre intégral sur trois à quatre kilomètres (un séparateur non-franchissable sépare le tramway de la chaussée). Sur le reste de son parcours, elle passe sur des voies larges. La plate-forme tramway de la première ligne a été insérée principalement en position centrale, sauf devant le château des Ducs où il était plus facile d'aménager une plate-forme latérale. Enfin, et c'est tout un symbole, le tronçon central de la première ligne reprend exactement le tracé de la ligne du premier tramway nantais, ouverte en 1879...

3.2.2 Ligne 2

La deuxième ligne concerne la ville de Nantes mais aussi celles de Rezé et d'Orvault ; plus complexe à réaliser, elle a été aménagée en trois phases : le premier tronçon a été inauguré en 1992, le deuxième en 1993 et le troisième en 1994. Contrairement à la première ligne, inaugurée sept ans plus tôt, cette 2^e ligne traverse des quartiers très urbanisés et s'est transformée ainsi en instrument de réhabilitation des centres.

Passant notamment dans le centre-ville historique de Nantes, aux rues parfois étroites, la plate-forme tramway n'est pas partout en site propre, ni systématiquement en position centrale. Sur le **cours des 50 Otages**, pourtant très large (40 m) et où les voitures circulaient sur huit voies, le tramway a été positionné en site latéral (les deux voies du même côté) et le reste de la circulation ne s'effectue plus qu'à vitesse réduite sur une chaussée équivalant en largeur à quatre voies (non-matérialisées), dont deux « réservées » pour les arrêts et livraisons, l'espace principal ayant été dévolu aux piétons. L'insertion latérale a été choisie pour avoir moins de cisaillements tramway-voitures et surtout pour ne pas placer le tramway sur l'ancien cours de l'Erdre afin de permettre un jour, si cela est souhaité, de réintroduire l'eau sur le cours.

Le tracé de la partie sud de la deuxième ligne a été prédéterminé par le site propre bus (en position latérale) qui avait été mis en place sur trois kilomètres entre la station Commerce et la place des Martyrs avant le tramway, pour préfigurer l'emplacement de ce dernier. Sur la partie nord, vers les universités, la plate-forme du tramway est plutôt située en position centrale, sans qu'il y ait eu, selon F. Lejeune¹⁸⁴ (déjà acteur Semitan à l'époque de la construction de la deuxième ligne) de position de principe à ce sujet : l'analyse s'effectue au cas par cas selon la largeur de l'emprise et prenant en compte les problèmes des riverains. « Les solutions restent locales, même si l'on fait des comparaisons... » :

¹⁸⁴ F. Le Jeune dans un entretien réalisé en avril 1993 paru dans *Un tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malperti et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995.

- « Les **séparateurs** utilisés pour la première ligne ont été en grande partie supprimés pour la deuxième et remplacés par une bordure accessible aux voitures en cas de nécessité. Dans cette partie de la deuxième ligne, la dérogation au site propre semble presque totale ».
- « Sur une portion de la **rue du Renard**, très étroite, les voitures pourront même rouler sur la plate-forme en double sens sur environ 300 m de site banalisé [...] Le profil de la rue est prévu pour que le tramway puisse par sécurité doubler un cycliste ».
- « Le long de la **rue de la Bourgeonnaire**, le tramway est placé en site central semi-banalisé et bordé de chaque côté par une chaussée de 4,30 m de large (3 m pour la circulation des voitures et 1,30 m pour les cyclistes). Vers la fin du parcours de la deuxième ligne, le site est traité en pelouse le long d'un parc sur le chemin des Anglais, puis en site propre afin d'améliorer la vitesse d'exploitation de la ligne ».

3.3 Différents modes d'insertion des plates-formes des lignes 1 et 2

Avec le recul, on voit que la grande différence entre les lignes du tramway nantais se situe entre la première ligne et la deuxième, même si la troisième introduit encore quelques changements, notamment en matière de partage de voirie. C'est en effet, entre les deux premières que le tramway nantais s'est « urbanisé », passant dans un tissu de plus en plus urbain et dense. C'est aussi entre ces deux lignes que le tramway, en tant que tel, est devenu outil d'aménagement et de revalorisation urbaine, même si dès la première ligne de nombreuses opérations d'aménagement, de construction ou d'urbanisme ont accompagné la réalisation du tramway (voir plus loin « Tramway, urbanisme et commerce »). Enfin, la première ligne est tangentielle par rapport au centre, tandis que la deuxième traverse le centre-ville.

Selon l'Auran, dans sa synthèse des études d'évaluation du tramway nantais¹⁸⁵, « ces deux lignes, au sens de l'insertion, sont très différentes. La première a bénéficié d'emprises larges facilitant son insertion. Pour la deuxième ligne, l'insertion a été plus délicate, nécessitant des dispositifs plus variés ».

Cinq types de plate-forme sur les lignes 1 et 2 du tramway nantais :

- **site propre sur voirie** : la plate-forme est entièrement réservée au tramway et le site est protégé par une bordure de trottoir de 14 cm de haut et de 75 cm de large ; son implantation est surtout centrale ;
- **site propre hors voirie** : le tramway, implanté sur une plate-forme qui lui est entièrement réservée, utilise soit des emprises cédées par la SNCF, soit traverse un espace hors voirie : un filot d'habitat en l'occurrence ;
- **site semi-banalisé** : très peu utilisé pour la première ligne, ce type de site devient fréquent pour la ligne 2 ; dans ce cas, qu'elle soit en position centrale ou latérale, la plate-forme peut occasionnellement être empruntée par les automobilistes, la surélévation n'étant que de 6 cm (voir exemples de plates-formes en fin de monographie) ;
- **site banalisé** : lorsque la rue est si étroite que l'espace ne peut qu'être partagé par le tramway et la circulation motorisée, le site est entièrement banalisé : les

¹⁸⁵ *Évaluation socio-économique du tramway, Synthèse des études*, Auran, district de l'agglomération nantaise, 1998.

tramways et les voitures circulent sur une même voie/plate-forme qui comporte, entre les deux sens de circulation, un îlot-refuge supportant les mâts d'alimentation électrique et de support de la ligne aérienne du tramway et permettant la traversée des piétons en deux fois ; les piétons circulent sur des trottoirs de part et d'autre du site tram/voitures (exemple : rue du Renard, voir ci-dessus, à « ligne2 ») ;

- **site en espace piéton** : dans l'espace piéton, aucun dispositif ne distingue la plate-forme du tramway de l'espace réservé aux piétons ; le tramway partage l'espace avec les piétons, les voitures ne sont pas admises sur cet espace ou circulent à côté, si la plate-forme est latérale comme c'est le cas dans le cours des 50 Otages.

Sur la première ligne, sur une longueur totale¹⁸⁶ de 12,6 km (état 1998), on trouve 8,65 km de site propre sur voirie (soit 69 %), 3,8 km de site propre hors voirie (30 %) et 0,15 km (1 %) en site banalisé. Sur la deuxième ligne (état 1998), sur une longueur totale de 14 km*, le profil en travers est beaucoup plus varié que celui de la première ligne ; 7,1 km de site propre sur voirie (51 %), 4,15 km (30 %) de site semi-banalisé, 1,5 km (11 %) de site sur espace piéton, 0,5 km de site banalisé (3 %) et 0,75 km de site propre hors voirie (5 %).

Les auteurs de la synthèse des études d'impact et les responsables et élus interrogés pour cette synthèse font tous remarquer que le choix de tel ou tel type de plate-forme, ou d'un mode d'insertion et de positionnement plutôt qu'un autre, n'est jamais le fruit d'un choix préétabli mais s'adapte aux possibilités du site et aux besoins des riverains, résidents, commerçants et utilisateurs ; c'est une approche principalement fonctionnelle.

3.4 Plates-formes de la ligne 3

La 3^e ligne, au nord-ouest, a subi de plus fortes contraintes encore que la deuxième, puisque le tramway passe à nouveau dans des sites très urbanisés, dans des rues commerçantes et étroites, voire très étroites pour certaines (quinze mètres pour la plus réduite...). Elle a été inaugurée en 2000 et a notamment pour mission de revaloriser les quartiers traversés et de mieux répartir l'espace-rue disponible entre les différents modes de déplacement.

Sur cette ligne, **la plate-forme** peut être :

- en site propre sur voirie (deux sens) ;
- en site banalisé ou semi-banalisé dans les deux sens ; fréquemment en position latérale, avec une ou deux voies de circulation générale de l'autre côté, là où auparavant il y avait une circulation en sens unique, ce qui a notamment eu pour conséquence de fluidifier la circulation motorisée ; la plate-forme de la ligne 3 est aussi parfois bi-latérale (une de chaque côté de la rue) avec, au centre, 1 voie automobile dans chaque sens. Enfin, dernière possibilité : en position latérale avec un côté de plate-forme en site banalisé et l'autre côté en site protégé, longé par une voie de circulation générale, l'axe de la plate-forme « basculant » d'un côté à l'autre de la rue (voir pour ces différentes possibilités les exemples en fin de monographie des rues du Poitou, des Hauts Pavés et de la route de Vannes) ;
- en site piétons où la position est généralement centrale et l'espace complètement banalisé, c'est-à-dire « partagé » entre tram et piétons.

¹⁸⁶ *Op.Cit.*

4. Tramway, urbanisme et commerce

L'étude de synthèse de l'Auran¹⁸⁷ qualifie le tramway des deux premières lignes « d'outil de réaménagement de l'espace urbain » et recense le nombre impressionnant d'opérations d'aménagement, de construction ou d'urbanisme que le tramway « a permis de déclencher ou d'accélérer, [des opérations d'urbanisme] visant à requalifier certains quartiers, à recréer des pôles urbains d'attraction à proximité de la ligne ».

4.1 Renforcement du caractère structurant du tramway des deux premières lignes

Les opérations autour des deux premières lignes ont contribué à renforcer le caractère structurant du tramway et ont permis, par l'effort consenti par les pouvoirs publics, d'entraîner l'investissement privé. C'est un ensemble de 136 opérations¹⁸⁸:

- **38 opérations directement liées à l'insertion de la plate-forme tramway :** réaménagement du cours des 50 Otages avec réduction du nombre de voies de circulation et création d'un vaste espace piéton, traitement des quais le long de l'Erdre afin de rétablir des promenades urbaines – y compris pour les cyclistes pour lesquels le tramway a également constitué un facteur déclenchant d'aménagements mixtes ou spécifiques, aménagements à dominante piétonne visant à relancer l'activité commerciale en centre-ville autour de lieux privilégiés pour les piétons, réaménagements de place, traitements paysagers spécifiques (la Beaujoire, château des Ducs de Bretagne...);
- **85 opérations de construction et de réhabilitation lourde,** réalisées ou en cours (en 1998, achevées depuis) : 430 532 m² de surface hors œuvre nette (Shon), répartis en 27 % de logements, 18 % d'équipements d'enseignement supérieur et de recherche (y compris logements étudiants), 8 % d'équipements de santé, 10 % d'activités de commerces et bureaux et 37 % d'autres équipements ;
- **13 opérations et projets d'urbanisme :** DSQ (programme national « Développement social des quartiers ») Bellevue-Nantes-Saint-Herblain, diverses ZAC, opérations sur les quartiers nord de l'agglomération où l'arrivée du tramway s'est accompagnée d'un retraitement des espaces publics, de la réalisation d'équipements publics (médiathèque, centre médico-social...) et de la réorganisation de commerces existants.

4.2 Opération de remodelage important du centre-ville à l'occasion de la construction de la troisième ligne

Lors de la mise en service de la branche nord de la troisième ligne, une importante opération d'urbanisme et de remodelage de l'espace public, baptisée Bretagne-Cinquante Otages, est intervenue à l'été 2000. Elle se situe dans la logique de la politique urbaine de la ville et de la communauté urbaine : renforcer le cœur de ville. Il s'est agi de développer les axes commerçants sud-nord vers la place de Bretagne afin de dynamiser le cours des 50 Otages, côté îlot de la Boucherie¹⁸⁹, et plus généralement de redynamiser le commerce et d'accueillir de nouveaux commerces, notamment de

¹⁸⁷ *Op.Cit.*

¹⁸⁸ *Op.Cit.*

¹⁸⁹ Étude citée par *La vie du rail* du 10 décembre 1997 dans un article intitulé : « Nantes remodelée par son nouveau tramway ».

nouvelles enseignes de moyenne surface de 1 500 m² à 2 000 m² qui, selon une enquête du bureau d'études Bérénice de 1995¹⁹⁰, existaient peu dans le centre.

Une mutation qui devait permettre au centre-ville de fonctionner comme pôle commercial régional essentiel, (absence de chiffres disponibles sur la réalisation de cet objectif ; aujourd'hui, le déséquilibre semble être ailleurs : entre le centre-ville et les centres commerciaux périphériques construits autour de l'usage de la voiture et des parkings qui vont avec).

4.3 Effets socio-économiques du tramway

Un **premier observatoire**, mis en place entre 1984 et 1986¹⁹¹ avait permis d'obtenir des données sur les « effets de la première ligne de tramway » ; il apparaissait que cette première ligne avait sans doute contribué à redynamiser des quartiers en perte de vitesse (diminution de la vacance dans le parc HLM, augmentation du nombre de permis de construire) tout en s'accompagnant d'opérations de construction et de réhabilitation (équipements publics tels que la médiathèque, la manufacture, voir ci-dessus).

L'**évaluation Loti des effets du tramway** a ensuite été conduite entre 1993 et 1995 par l'Auran pour le district de l'agglomération nantaise, par l'intermédiaire d'un programme d'études financé par le District et la Direction des Transports Terrestres (DTT). La maîtrise d'œuvre des dossiers 1 à 3 et 5-6 de l'étude¹⁹² d'évaluation Loti a été assurée par l'Auran sous maîtrise d'ouvrage du District ; le dossier n° 4 de l'étude a été réalisé en 1996 par le Cete de l'Ouest sous maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par la DDE 44. C'est de ces études, résumées dans la synthèse de l'Auran éditée en 1998, que sont extraites de nombreuses informations et citations de cette monographie.

4.3.1 Effets socio-économiques inscrits dans une dynamique globale de l'agglomération

Indicateurs socio-économiques

Selon les indicateurs socio-économiques observés dans les bandes « tramway » de 400 m (2x200 m) autour des lignes 1 et 2, les principaux éléments d'évaluation sont les suivants¹⁹³ :

- « **la population** a augmenté moins rapidement dans les bandes tramway que dans l'ensemble de l'agglomération, toutefois la hausse y est plus importante que dans les trois communes desservies par le tramway en 1990 » ;
- « **les ménages** sont plus petits dans les bandes tramway avec un nombre de familles monoparentales qui a augmenté beaucoup plus rapidement que dans

¹⁹⁰ *Op.Cit.*

¹⁹¹ Mentionné par la synthèse des études de l'Auran (cf ci-dessus), cet Observatoire semble n'avoir pas laissé de trace écrite à l'Auran, à la communauté urbaine, à la ville de Nantes ou à la CCI, alors que différents interlocuteurs indépendants ayant travaillé à Nantes à l'époque de la première ligne en ont signalé des publications.

¹⁹² *Étude d'évaluation du tramway de l'agglomération nantaise*, Auran à la demande du District, 1995, dont il n'existe que deux exemplaires (connus) au total, consultables à la DTT pour l'un et auprès de Nantes Métropole, Direction des transports collectifs et du stationnement pour l'autre ; la synthèse thématique de ces travaux a été éditée en 1998 sous forme de brochure par l'Auran à la demande du District (voir ci-dessous).

¹⁹³ *Évaluation socio-économique du tramway, synthèse des études*, Auran, district de l'agglomération nantaise, 1998.

l'agglomération et avec un tiers des « ménages » ne possédant pas de voiture (23 % sur l'agglomération en 1990 » ;

- « **le parc de logements** a augmenté moins rapidement le long du tramway (7,2 %) que dans l'agglomération (14,5 %) entre 1982 et 1990, alors que la mobilité résidentielle des occupants des logements y est beaucoup plus importante » ;
- « **la construction neuve** près du tramway (environ 1 000 logements par an, soit 25 % de la construction neuve de l'agglomération) concerne essentiellement de petits logements destinés aux jeunes et aux étudiants » ;
- « les quartiers d'habitat social traversés par le tramway qui connaissaient avant sa mise en service des taux très élevés de **rotation des occupants**, ont souvent connu des travaux d'amélioration des logements. Le taux annuel de rotation a eu tendance à baisser plus rapidement que sur l'ensemble de l'agglomération » ;
- « **la vacance des logements** a progressé le long du tramway ce qui est significatif de quartiers en mutation avant leur transformation, voire leur démolition » ;
- « **les ventes de maisons individuelles** ont eu tendance à ralentir le long du tramway, alors qu'elles restaient stables sur l'ensemble des 3 communes de référence, signes d'attentisme face à un marché qui n'a pas « flambé » comme certains l'attendaient (...) »¹⁹⁴.

4.3.2 Impact du tramway sur l'économie locale

L'impact du tramway sur l'économie locale peut difficilement être isolé du contexte économique global et des changements de l'usage de la ville, notamment de l'évolution de l'appareil commercial du centre-ville et du développement de grands centres commerciaux périphériques. On peut cependant noter que :

- « le secteur tertiaire des services a utilisé le tramway comme vecteur de développement : un quart des bureaux neufs construits depuis 1985 (état 1995) est localisé dans les bandes tramway (des lignes 1 et 2) (...) ;
- les commerces sont très présents dans les bandes tramway ; toutefois leur développement n'a concerné que 13 % des nouvelles surfaces de vente autorisées dans l'agglomération. Ainsi des mutations commerciales sont en cours (en 1995) en partie liées aux travaux du tramway mais également à la conjoncture économique et aux changements de comportement des consommateurs »¹⁹⁵.

¹⁹⁴ Selon différentes sources, les prix ont « flambé » plus tard, notamment sur le cours des 50 Otages et particulièrement en matière de prix de location des fonds de commerce, ce qui explique sans doute que le petit commerce indépendant ait pratiquement disparu de cette grande avenue, remplacé par des enseignes nationales et des services comme les banques et les assurances (in *Die Renaissance der Strassenbahn in Frankreich, das Beispiel Nantes/Westfrankreich*, travail de thèse de Sabine Sprinz, sous la direction des professeurs Ingo Eberle et Heiner Monheim de l'Université de Trèves, août 2004).

¹⁹⁵ *Approche des effets socio-économiques du réseau tramway, 1- indicateurs*, in *Étude d'évaluation du tramway de l'agglomération nantaise*, Auran à la demande du district, 1995.

En 1992, l'agglomération nantaise¹⁹⁶ totalise 3 837 commerces pour une surface de vente de 672 541 m² ; la bande tramway de 400 m autour des lignes 1 et 2 rassemblent 42 % des commerces de l'agglomération pour 36 % des surfaces de vente.

Cette bande regroupe (en 1992) le quart de la population de l'agglomération, 40 % des emplois, 50 % des lycéens et 86 % des étudiants au lieu d'enseignement, 24 % de la construction de bureaux, le quart des résidences principales et 1/3 du parc locatif social.

Nombre de commerces

Entre 1989 et 1992, le nombre de commerces¹⁹⁷ diminue de 6 % sur l'ensemble de l'agglomération nantaise, baisse qui concerne exclusivement les commerces de moins de 400 m². Tandis que dans le même temps, **la surface commerciale totale de vente** de l'agglomération augmentait de 25 %, hausse qui s'explique par la progression de la surface de vente des commerces de plus de 400 m² (+ 46 %). Les petits commerces (moins de 400 m²) représentent, en 1992, 96 % des commerces dans la bande de tramway pour 44 % des surfaces de vente ; les grands commerces (plus de 400 m²) sont eux regroupés dans le centre de Nantes ou localisés aux extrémités du réseau.

Chiffre d'affaires

Selon différentes sources relevées par F. Prédali¹⁹⁸, il y a eu baisse du chiffre d'affaires des commerces consécutifs aux travaux, notamment en centre-ville de Nantes. Elle est due à une perte de clientèle sur l'ensemble du centre. On peut supposer que le chiffre d'affaires a dû se rétablir depuis, même si la desserte du centre commercial Leclerc, en terminus de la 2^e ligne, intensifie la concurrence entre les grandes et moyennes surfaces périphériques et défavorise les centres commerciaux du nord de la ville.

Redécouverte et rénovation des façades

Rétablissement d'autant plus vraisemblable que « le travail sur les façades a permis de faire redécouvrir le patrimoine immobilier nantais, de sensibiliser les propriétaires et commerçants. Ces derniers, allergiques aux règles contraignantes ont peu à peu admis que la qualité urbaine pouvait être un facteur de développement de leurs propres activités »¹⁹⁹. Sur le cours des 50 Otages, les commerces appartenant à des patrons âgés ont disparu ; les façades ont été rénovées, les cafés et les restaurants s'y sont installés. L'ensemble a muté et s'est « requalifié » en même temps que l'espace²⁰⁰.

¹⁹⁶ *Op.Cit.*

¹⁹⁷ *Op.Cit.*

¹⁹⁸ *L'impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains*, Frédérique Prédali, mémoire de maîtrise Faculté Paul Valéry-Montpellier III, dirigée par Robert Siegel, CCI de Montpellier, 1996.

¹⁹⁹ *Cahiers nantais*, Peyon, n° 40, page 129.

²⁰⁰ *Cahiers nantais*, Peyon, n° 40, page 133.

4.3.3 Impact des travaux de la ligne 3 et du prolongement de la ligne 1

Dans une note de synthèse²⁰¹, CCI et Chambre des métiers indiquent à propos de l'impact des travaux de la ligne 3 et du prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération nantaise que : « Le passage du tramway semble avoir contribué à accentuer les différences entre les niveaux de développement des entreprises. En effet, les entreprises qui étaient dynamiques avant les travaux semblent s'être renforcées au niveau de leur attractivité. En revanche, la fragilité de certaines entreprises s'est accentuée, car le tramway facilite les déplacements vers les pôles dynamiques ».

« De ce fait, la localisation des entreprises artisanales et commerciales semble encore plus déterminante qu'avant, à cause de l'implantation des stations de tramway, des croisements entre la ligne de tramway et les boulevards. On s'aperçoit que le développement des commerces est également lié à la diversité et à la taille du pôle ».

« C'est pourquoi on a tendance à assister à une polarisation des commerces : la tendance est au regroupement sur des pôles capables, de par leur taille et leur implantation, de capter un potentiel de clients important. On peut alors imaginer que la présence des commerces le long des lignes sera de plus en plus discontinuée : si certaines portions vont constituer des pôles commerciaux de proximité, d'autres seront de plus en plus vouées à l'habitat ou aux activités médicales ».

²⁰¹ « Construction de la ligne 3 et prolongement de la ligne 1 de l'agglomération nantaise », in *Impact des travaux sur les entreprises artisanales et commerciales; fonctionnement de la Commission de règlement amiable*, note de synthèse, chambre des métiers de Loire atlantique, chambre de commerce Nantes et Saint Nazaire, juin 2001.

5. Exemples de plates-formes

On trouvera ci-dessous quelques exemples de plates-formes des lignes 2 et 3 à Nantes : un aménagement de plate-forme de la ligne 2 et plusieurs exemples concernant la ligne 3, un peu plus documentés, avec, parfois, quelques résultats d'impacts très généraux.

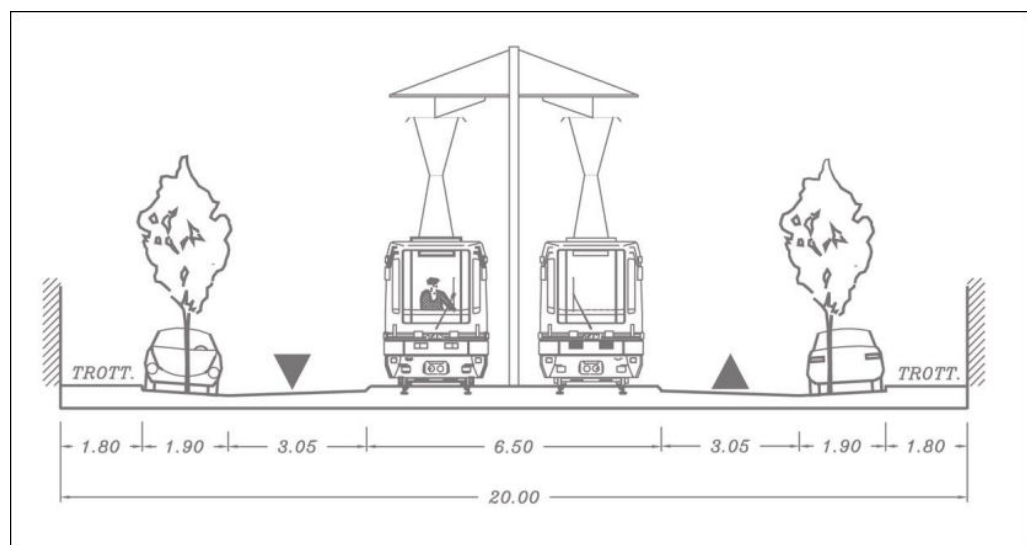
5.1 Boulevard de l'amiral Courbet (ligne 2)

Sur cet ancien boulevard de sortie de Nantes qui comportait, avant tramway, deux voies montantes et un couloir bus descendant, la plate-forme du tramway a été installée en site central ; le double sens de circulation générale a ainsi pu être rétabli (une voie de chaque côté de la plate-forme), ce qui a donné du sang neuf à la cinquantaine de commerces situés de part et d'autre du boulevard.



Source : Sémitan

Sur ce site « semi-banalisé, les automobilistes peuvent occasionnellement circuler sur la plate-forme qui est légèrement surélevée de six centimètres. Ce dispositif permet de conserver les accès des riverains ou éventuellement de doubler des véhicules arrêtés. Le stationnement bilatéral longitudinal a pu être rétabli (auparavant il n'existait que du côté montant). Selon une source TAN, les commerçants ont apprécié la situation créée du fait du tramway : ce qu'ils ont perdu en clientèle de passage (sortie de ville seulement!), ils semblent l'avoir largement récupéré en clientèle de proximité.



Source : Sémitan

5.2 Rue du Poitou (ligne 3)

Rue du Poitou, le site tramway est accessible, entièrement banalisé au droit des stations (**une première en France**) et semi-banalisé en section courante ; les photos illustrent les trois positions de la voie de circulation et des séparateurs par rapport à la plate-forme :

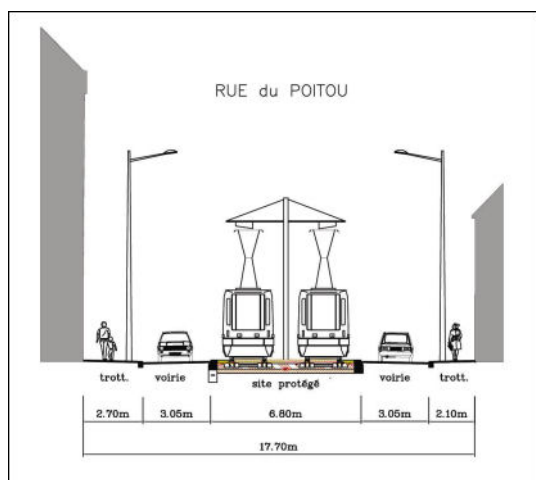
Au droit des stations (latérales) (voir photo au droit de la station Poitou), chaussée et plate-forme entièrement banalisée se confondent. Si un tram est à l'arrêt en station, les voitures doivent s'arrêter derrière le tramway ; un séparateur central les empêche de déborder sur la voie à contresens pour doubler le tramway à l'arrêt. Largeur préconisée par la TAN pour ce séparateur central en site banalisé : 2 m à 2,50 m au lieu du 1,50 m habituel, insuffisant pour assurer la visibilité et la sécurité des piétons qui traversent devant le tram.



Source : Sémítan

En sortie de station, cela oblige aussi les automobilistes à rouler au pas derrière le tramway lorsque celui-ci quitte l'arrêt et se « rabat » vers le centre de la chaussée.

A l'approche des stations, les séparateurs s'abaissent avant de disparaître tout à fait pour conduire les automobilistes sur la plate-forme (voir photo) où le bord du trottoir puis du quai les contraint à rester sur la plate-forme et à attendre s'il y a un tram à l'arrêt.



Source : Sémítan



Source : Sémítan

Source : Sémitan



En sortie de station, (voir photo) les automobilistes, qui avaient dû s'engager sur la plate-forme peuvent poursuivre sur la chaussée qui se sépare de la plate-forme avec montée progressive des séparateurs.

5.3 Route de Vannes (ligne 3)

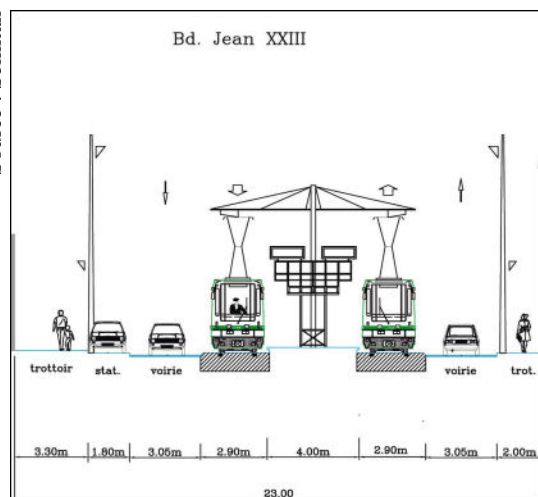
Sur la route de Vannes, la plate-forme et les stations sont centrales ; le site est semi-banalisé (entièrement banalisé par endroits) avec aménagement de traversées piétonnes sous forme de ralentisseurs (voir photo).

Implantée au croisement de deux axes de passage est-ouest et nord-sud (avec tramway), la station Rond Point de Vannes, située plus au sud que la station Longchamp, se trouve au centre d'un secteur commercialement dense²⁰² qui s'est renforcé avec l'arrivée du tramway.



Source : Sémitan

Source : Sémitan



De nouvelles possibilités²⁰³ de stationnement ont été créées boulevard Jean XXIII, à proximité, et une grande surface, rénovée en 2000-2001 y fonctionne comme une « locomotive ».

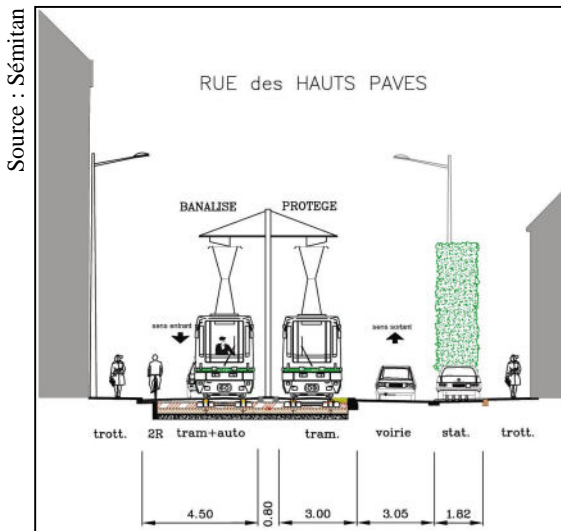
Dans d'autres secteurs sur la même ligne près ou sur la route de Vannes, la situation commerciale a parfois été plus difficile pendant et juste après les travaux où certains commerces ont beaucoup muté.

²⁰² *Op.Cit.*

²⁰³ *Op.Cit.*

5.4 Rue des Hauts pavés (ligne 3)

Compte tenu de l'étroitesse de la rue et de la présence de commerces, l'axe du tramway se déplace à mi-section d'un côté à l'autre de la voie, afin que la partie banalisée de la plateforme (tram+voiture) bascule d'un côté à l'autre, permettant à la partie protégée de la plateforme, longée par une voie de circulation générale et une file de stationnement, de changer, elle aussi, de côté.



Selon la note de synthèse CCI et Chambre des métiers²⁰⁴, plusieurs entreprises fragiles, pour des raisons autres que le tramway, ont dû déposer leur bilan en 2000-2001 ; pour ce type de commerces, le tramway a fait fonction d'accélérateur de tendance.

²⁰⁴ *Op.Cit.*

6. Dires d'élus et d'expert de l'agglomération nantaise

6.1 Dire d'élus

François DE RUGY, vice-président de la Communauté urbaine Nantes Métropole, adjoint au maire de Nantes chargé des transports et des déplacements

« Dès 1978, un contrat de développement entre l'État et le Syndicat intercommunal de l'époque prévoyait de développer l'usage des transports collectifs par rapport à l'usage de la voiture et d'engager les travaux d'une première ligne de tramway.

Si d'autres objectifs (valorisation des quartiers traversés, tramway-outil d'aménagement...) se sont ajoutés au fil du temps après la mise en service de la première ligne en 1985, ce premier objectif d'équilibrage entre l'usage de la voiture et celui des transports publics n'a pas varié et s'est même inscrit dans les PDU successifs de l'agglomération.

Concertation et discussion sur les insertions de la plate-forme de tramway

Il y a eu concertation pour les trois lignes ; davantage, évidemment, au fur et à mesure que le tramway traversait des rues plus étroites, et aussi du fait du PDU et de ses objectifs ambitieux et des obligations légales.

Impacts

Si la première ligne, qui traverse des zones et espaces larges et peu commerçants n'a pas vraiment pénalisé la voiture, la deuxième ligne a incité les automobilistes à changer d'habitudes et a été accompagnée de mutations commerciales. Le tracé de cette ligne a été modifié sur une partie de son parcours, commerçants et habitants s'y étant opposés ; sur certaines sections, les commerçants sont même partis en grand nombre, tous remplacés par des commerces de proximité ou autres, plus adaptés à la nouvelle donne ; il n'y a pas eu de friches commerciales.

C'est pour la 3^e ligne que le tramway a été utilisé volontairement et sur tout son parcours comme outil d'aménagement de l'espace public et des quartiers ; c'est aussi cette ligne qui a été la plus difficile à accepter tant par les commerçants que par les automobilistes.

Dans l'ensemble, à Nantes comme ailleurs, on a l'impression que le tramway a joué comme un accélérateur de tendance et que les commerces traditionnels, fragilisés par d'autres changements (comme les centres commerciaux de périphérie), ont disparu, alors que d'autres plus solides ou mieux adaptés se sont au contraire sentis valorisés. »²⁰⁵

²⁰⁵ Entretien téléphonique du 27 janvier 2005

6.2 Dire d'expert

André HERBRETEAU, Direction transports Communauté urbaine Nantes Métropole, acteur au District lors de la mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway

« Dès la fin des années 70, lors de la préparation du projet tramway, il était clair que le tramway, tout en ayant pour mission d'offrir un mode de transport public plus performant que les autobus, avait aussi pour objectif de contribuer à un meilleur partage de la voirie entre modes de déplacement. Le premier PDU en portait l'intention et le second, adopté en 2000, a le même objectif : instaurer dans l'agglomération un équilibre à 50-50 : 50 % de part de marché pour la voiture et 50 % pour les transports alternatifs : transport public (18 %), marche et vélo. Déjà André Chenard, alors maire de Nantes, souhaitait, avec l'introduction du tramway, casser la dynamique autoroutière « perforant » l'agglomération comme c'était le cas à l'époque dans les autres villes françaises. Par rapport au métro, trois fois plus cher que le tram (le VAL n'existait pas encore à l'époque du projet de la première ligne), il est également important de souligner le rôle que joue le tram en tant qu'outil d'aménagement : si en termes de transport pur le métro ou le Val sont plus performants, ils ne peuvent contribuer à l'aménagement des quartiers traversés. En tram on voit la ville, on est dans la ville et cela rend nécessaire d'en améliorer l'image, l'espace public comme le bâti.

Concertation

Du point de vue de l'insertion, c'est la ligne 1 qui a été la plus facile ; elle longeait la voie ferrée sur un tiers de son parcours et par accord avec la SNCF, moyennant la gratuité d'usage et d'implantation sur une partie de l'emprise ferroviaire, la plate-forme a été aménagée sur celle-ci, en site propre intégral, sur trois à quatre kilomètres et avait donc un caractère assez « ferroviaire ». Pour le reste, elle passait sur des voies larges en position axiale et tangentait seulement le centre-ville.

La deuxième ligne a été plus complexe à réaliser et a été aménagée en deux fois : centre-sud et centre-nord. Plusieurs variantes (cinq à six tracés proposés) ont été soumises à concertation et ont fait l'objet d'analyses multicritères : population, habitat, emplois, commerces,... pour trouver le tracé le plus adapté et le plus performant en termes de transport.

Pour la ligne 3, l'insertion a été encore plus difficile : rues à hauteurs différentes, ponts à traverser, étroitesse de certaines voies où devait passer le tramway, rue des Hauts Pavés, par exemple qui ne fait que 15 m de large, ce qui a obligé à trouver des solutions différentes et souples pour ne pas fermer la voie à la voiture puisque cette rue comportait auparavant 2-3 voies en sortie de ville... c'est cette ligne qui a été la plus difficile pour le commerce ; et pourtant, là où commerçants âgés et résidents ont refusé le tracé devant chez eux, ceux qui les ont remplacés maintenant regrettent...»²⁰⁶

NB : pour les solutions innovantes de la ligne 3, voir exemples de plates-formes plus haut.

²⁰⁶ Entretien téléphonique de janvier 2005.

LE TRAMWAY DE ROUEN

1. Contexte institutionnel et politique transports

La Communauté de l'agglomération rouennaise compte trente-quatre communes ; elle est l'autorité organisatrice des transports sur le PTU (périmètre de transports urbains) ; en 2000, la population de l'agglomération au sens de l'Insee est de 391 375 habitants, celle de la ville centre de 106 592 pour une superficie de 21,38 km².

La communauté d'agglomération a les compétences transports et urbanisme ; des négociations sont en cours avec la ville de Rouen et les autres communes pour qu'elle puisse aussi disposer à terme de la compétence voirie et stationnement.

Territoire et économie : l'agglomération rouennaise, capitale de la Haute Normandie, est la plus grande agglomération du bassin parisien, hors région parisienne. Sa position géographique présente des atouts : la Seine, premier accès depuis Paris, d'importants axes autoroutiers nord-sud et est-ouest. L'industrie est fortement liée à l'activité portuaire ; elle demeure un des principaux facteurs de développement. Pour l'avenir, l'agglomération cherche à attirer d'autres entreprises pour développer le secteur tertiaire et de la recherche. La périurbanisation s'est ralentie.

Stratégies de développement du réseau de transport urbain : dès 1983, le Sivom (Syndicat intercommunal à vocation multiple), lance une réflexion sur le devenir et le développement du réseau, afin de mieux prendre en compte les besoins en déplacements des résidents et pour améliorer sa productivité et sa rentabilité. Sur la base d'un important recueil de données (enquête auprès de 2 000 ménages, enquête de clientèle potentielle dans les secteurs desservis par la SNCF, diagnostic sur le réseau lui-même, réalisé en 1983-1984), différentes stratégies de développement sont analysées : soit au fil de l'eau, soit développement important de l'offre bus, soit, encore, création d'un réseau armature en site propre. La comparaison de ces politiques a permis de mettre en évidence la pertinence de la stratégie du réseau armature et c'est donc elle qui a été choisie.

PDU et métro : de 1985 à 1987, dans le cadre de l'élaboration du premier plan de déplacements urbains, une étude de faisabilité d'un TCSP – de type tramway ou GLT (guide light transit) – a été menée, avec réflexion sur la restructuration des lignes de bus. Mi-1987, le Sivom décide du lancement d'une étude d'avant-projet sommaire (APS) d'un réseau de tramway qui comportera deux lignes ; elles seront mises en service fin 1994.

Nouveau PDU et nouveau réseau : suite à un changement de majorité en 1989, sur la base d'une politique plus volontariste en faveur des transports publics et de la maîtrise de la circulation automobile, un nouveau PDU est mis en chantier en 1994. Le Sivom décide d'appeler le futur réseau « Métrobus », pour bien marquer l'interconnexion et la complémentarité entre le TCSP et le réseau bus. Approuvé en Conseil d'agglomération en février 2000, le **PDU 2000** comporte trois objectifs majeurs :

- organiser et satisfaire les besoins de déplacement par une maîtrise de la circulation automobile et de l'usage de la voiture, et par le développement des transports collectifs ;

- préserver l'environnement et optimiser le partage de l'espace, en favorisant les modes les moins consommateurs d'espace et en luttant contre la pollution, les nuisances et les accidents ;
- rendre cohérents urbanisme et transports, en localisant au mieux les activités pour permettre une bonne desserte, limiter l'étalement urbain et renforcer le poids des centres ; sont ainsi prévus : une densification et un développement de l'habitat et des activités à proximité des grands axes de transport en commun.

Le SDAU est adopté en février 2001.

Exemples d'actions entreprises : création de voies de contournement pour le trafic de transit (qui continue malgré tout à passer souvent par le centre aujourd'hui), création du réseau Teor (voir plus loin), schéma directeur vélo pour l'agglomération (adopté en mars 1998), charte des entrées d'agglomération (adoptée en mars 1998), mise en conformité du POS, actions foncières pour favoriser la densification dans les corridors TCSP, normes de stationnement dans les POS.

2. Offre globale de transport public

Le territoire de l'agglomération est desservi par le réseau Métrobus ; l'autorité concédante est la Communauté d'agglomération rouennaise et le concessionnaire-exploitant est la TCAR (Transports en commun de l'agglomération rouennaise), filiale de CGEA Connex.

Métro et Teor : la réalisation du tramway (une ligne à deux branches) appelé « métro » à Rouen s'est effectuée de 1991 à 1994. Adopté en 1997, Teor (Transport est-ouest rouennais, trois lignes) est un système de transport intermédiaire entre le bus conventionnel et le tramway qui fonctionne dans l'agglomération rouennaise soit en site propre, soit en site protégé ou en site banal avec priorité aux carrefours.

Les trois lignes Teor ont été progressivement mises en service avec les infrastructures prévues entre 2001 et 2004 : T2 et T3 à l'ouest de Rouen en février et mai 2001, avec des véhicules Agora ; en avril 2002 T1, avec deux véhicules Cavis de présérie. Les travaux de mise en site propre dans le centre-ville de Rouen ont commencé en février 2005. Une nouvelle phase de travaux s'étendra au-delà de 2006 et concernera des extensions des lignes Teor T2 et T3 vers l'ouest et vers l'est.

Restructuration du réseau bus : le projet métro a permis de restructurer l'ensemble des lignes de bus : dans le premier Avant-projet sommaire, une restructuration à offre kilométrique égale (métro + bus) par rapport à la situation de 1987 avait été prévue ; le second Avant-projet sommaire, issu d'une volonté politique plus favorable aux transports publics, a conduit à une offre kilométrique totale en augmentation de 20 % par rapport à 1987. Cela a permis d'obtenir un développement quantitatif et qualitatif de l'offre, de desservir de nouveaux quartiers et de diversifier l'offre avec, notamment, la création de lignes de taxis collectifs (le taxibus). Cette première restructuration a été mise en œuvre en décembre 1994.

Réseau bus hiérarchisé : la hiérarchisation retenue en 1994 s'organise en cinq réseaux bus complémentaires (situation 2005) : un réseau central offrant un niveau de service équivalent à celui d'un TCSP (trois lignes) ; un réseau intermédiaire (treize lignes) ; un réseau étendu desservant des quartiers éloignés ou les communes à faible densité (de dix-sept lignes) ; le réseau scolaire qui compte trente-trois circuits contre dix-sept en 1994) et le réseau taxibus (sept lignes) assurant des rabattements sur les lignes de bus. Une nouvelle réorganisation des lignes de bus a été réalisée en septembre 2002.

Fréquentation du réseau : à l'occasion des dix ans d'existence de Métrobus fin 2004, une enquête a démontré que la fréquentation de l'ensemble du réseau a progressé de 27 % en huit ans ; de plus, il a pu être établi que 10 % des utilisateurs de Teor empruntaient auparavant leur voiture.²⁰⁷

²⁰⁷ Données de la Communauté d'agglomération rouennaise.

Grille transports publics du réseau Métrobus de Rouen

Source : TCAR

Caractéristiques	1999,2003,2004	Observations
Population de l'agglomération	393 643 (1999)	(1999 : source Insee)
Nombre de communes desservies	5	5 desservies sur 37 (2004)
Activités en kilomètres 2003	13,104 millions	tout le réseau (2004)
Voyages 2003	39,718 millions	méto : 15,23/Teor 6,8/bus 17,63 millions
Le « Métro » (tramway, lignes M) - nombre de lignes - longueur en km (dont souterrain) - nombre de stations (dont souterraines) - vitesse commerciale	2* (2004) 15,1 (2,4 km) 31 (5) 19,6 km/h	Le tramway est appelé « métro » notamment parce qu'il est en partie en souterrain (2,2 km) dans la rue principale de l'hypercentre de Rouen, rue J. d'Arc * En réalité une ligne (centre-ville) avec deux branches longues en sortie de centre-ville Amplitude 05h00 à 24h00 Stations : 20 m ou 35 m de long, 100 % accessibles 3' en heure de pointe sur tronç commun, 6' sur chaque branche (heure creuse : 4/5' et 8/10')
Teor (3 lignes T1, T2 et T3) - nombre de km total (un sens) - nombre de stations aménagées	25,6 km (2004) 16 sur 41	Toutes les 3' sur tronç commun heures de pointe (6/9' sur chaque ligne) ; en heures creuses : 4' et 9/14' Les travaux de mise en site propre de Teor en centre-ville ont commencé en février 2005
Réseau bus - nombre de lignes - nombre de lignes régulières - nombre d'arrêts de bus - longueur - vitesse commerciale	46 34 (2004) 1 600 460 km 17,32 km/h	En 2005 : total quarante lignes : trois lignes centrales, treize lignes intermédiaires, dix-sept lignes « étendues » et sept lignes de taxibus de rabattement En 2005 : trente-trois circuits scolaires
Mobilité tous modes/jour/habitant	3,635	
Mobilité motorisée/jour/habitant	2,560	en 2004
Total des déplacements quotidiens	1,3 millions	

3. Métro et Teor à Rouen

Le métro résulte de la volonté de la communauté d'agglomération de changer l'image des transports collectifs, d'offrir une alternative à la voiture et d'améliorer la rentabilité du réseau. Il s'agit de ne pas confondre le terme « Métrobus », nom du réseau (bus, tramway et Teor), avec celui de « métro ». La réalisation du métro s'est effectuée de 1991 à 1994 sur un réseau qui comporte finalement deux « lignes » (appellation TCAR que l'on a souvent considéré comme une ligne avec deux branches longues) mises en service fin 1994 et prolongées en 1997.

Pour les profils en travers du métro-tramway et du site propre de Teor (en centre-ville) voir « Plates-formes et commerce ».

Grille métro et Teor

Sources : Base de données Certu et TCAR

Caractéristiques	Lignes métro	Observations
Longueur et nombre de lignes Métro - nombre de lignes - longueur en km (dont tunnel et souterrains) - tronc commun - nombre de stations (dont souterraines) - vitesse commerciale	2 (2004) 2 (2004) 15,1 (2,2 km, dont tunnel de 1,7 km sous J. d'Arc) 3,2 km 31 (5) 19,6 km/h	Le métro dessert les principaux générateurs : - en tronc commun : SNCF, hypercentre de Rouen, cité administrative, centre commercial St-Sever où les deux lignes se séparent : la 1 vers le sud-ouest, la 2 vers le sud-est - ligne 1 : Boulingrin (Rouen) G. Braque (Grand Quevilly) dessert le centre des communes du Grand et du Petit Quevilly, zones tertiaires, hôpital, centre commercial - ligne 2 : Boulingrin- Technopôle (St-Étienne-du-Rouvray) dessert centre de Sotteville et secteur Madrillet, clinique, centre commercial, hyper, technopôle du Madrillet
Nombre de communes desservies	5	
Population desservie	146 000	Soit 38 % du PTU (base 500 m autour arrêts) Les deux lignes desservent 23 collèges/lycées ; une faculté et écoles d'ingénieurs
Emplois desservis	64 500	soit 36 % des emplois du PTU (base 500 m)
Implantation des plates-formes du métro - site propre sur voirie - dont tronc commun - en viaduc Implantation des plates-formes de Teor - site protégé+séparateur infranchissable - site réservé semblable à un couloir bus - site banalisé (idem bus conventionnels) - site propre centre-ville Rouen	12,7 km 3,2 km 0,2 km prévu : 8 km prévu : 9 km prévu +/- 9 km en cours en 2005	Métro : 15,1 km -2,2 (tunnel) - 0,2 (viaduc) = 12,7 km en surface Teor = 25,6 km de voirie au début de 2004 identifiée par un tapis de couleur rouge ; signalisation verticale spécifique ; il a finalement été décidé d'aménager un site propre (en cours de construction en 2005) sur la partie rouennaise (centre-ville) du parcours de Teor

4. Bilan des effets du métro

Dans le cadre de la Loti, la Communauté d'agglomération rouennaise a fait réaliser un bilan²⁰⁸ : « Impact du métro sur le commerce », établi par le bureau d'études Bérénice en novembre 2000 pour mettre en évidence l'influence du métro sur les activités commerciales. Bien entendu, précise l'étude, le métro n'est qu'un facteur explicatif parmi d'autres ; ainsi, par exemple, les années 1993 à 1997 ont été des années de crise de la consommation au niveau national.

Diagnostic : un diagnostic des différents pôles marchands de l'agglomération a été établi : 14 secteurs marchands proches de la ligne du métro et dix secteurs marchands témoins – à proximité de la future ligne Teor – ont été désignés.

Recensements utilisés : le recensement des commerces a été réalisé en 1992 dans le cadre de la commission d'indemnisation des commerçants ; là où il manquait, le bureau d'études a utilisé ses propres recensements pour 1996, réalisés dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur de l'équipement commercial sur le périmètre de l'agglomération. L'un et l'autre ont été comparés au recensement exhaustif réalisé par les responsables de l'étude réalisée en mars 2000 pour faire ressortir le nombre de locaux vides et le type d'activités qui se sont développées depuis 1992.

Entretiens qualitatifs : des entretiens qualitatifs ont été conduits sur l'évolution de la commercialité des sites et sur le fonctionnement des différents secteurs pour déterminer si la zone de chalandise s'était agrandie, si le comportement et le rythme de fréquentation des consommateurs avaient changé, si des aménagements urbains avaient pu accroître la commercialité d'un site. Pour situer quantitativement les pôles les uns par rapport aux autres, les évolutions moyennes des chiffres d'affaires de chaque secteur ont été recueillies. Une attention particulière a été portée à l'implantation de nouvelles enseignes nationales dans les rues du centre-ville et dans un centre commercial de Rouen.

Analyse des effets des aménagements urbains : pour distinguer, autant que faire ce peut, impacts directs et indirects du tramway, des entretiens complémentaires ont été menés auprès des acteurs de la chambre de commerce, des services urbanisme des communes et des agents immobiliers spécialisés.

²⁰⁸ Les informations et données de ce chapitre sont extraites de *Impact du métro sur le commerce*, société Bérénice pour la ville et le commerce, Paris, novembre 2000 ; les instances suivantes ont fourni informations et réponses au BE : la Chambre de commerce et d'industrie de Rouen qui a présenté son observatoire économique des entreprises mis en place pour Teor, le service urbanisme de Grand Quevilly, Petit Quevilly, Rouen, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Étienne-du-Rouvray, les responsables des marchés et forains, le service Études, urbanisme et environnement de la Communauté d'agglomération rouennaise, les participants au groupe technique et au groupe de pilotage.

4.1 Typologie des commerces

L'étude *Impact du métro sur le commerce*²⁰⁹ a regroupé les vingt-quatre pôles étudiés (quatorze secteurs concernés par la ligne de métro et dix secteurs témoins) en catégories homogènes du point de vue de la diversité de leur offre commerciale, de leur rôle dans l'agglomération et de l'évolution de leur chiffre d'affaires. Les secteurs témoins ne sont pas desservis par le métro mais seront, à terme, desservis par Teor. Si une étude de même type que l'étude Bérénice doit être effectuée un jour sur l'impact de Teor sur les commerces, lorsque tout le réseau Teor sera en place, le diagnostic et les observations faites pour l'étude Impact du métro concernant les secteurs témoins pourra servir d'étude « avant ».

Cinq catégories de pôles se dessinent selon les auteurs de l'étude.

Pôles majeurs²¹⁰ : les pôles appelés « majeurs » regroupent toujours un nombre de commerces important (de soixante-dix à cent commerces) : rue du Gros Horloge et rue Jeanne d'Arc, le centre commercial Saint-Sever et un secteur témoin. L'impact du métro a été fortement positif pour ces pôles : les valeurs locatives de la rue du Gros horloge explosent ; dans la rue Jeanne d'Arc où les locaux sont plus grands que dans la rue du Gros Horloge (et moins chers au début) et qui était à dominante tertiaire, les enseignes de mode s'implantent et les valeurs locatives suivent celles de la rue du Gros Horloge ; le centre Saint-Sever – situé dans ce qui est maintenant la partie « rive gauche » du centre-ville, l'hypercentre étant la partie « rive droite » du centre-ville – se recommercialise et se rénove. Depuis sa piétonisation et les travaux du métro, la rue Saint-Sever se rattache au centre commercial Saint-Sever et attire maintenant des clients de la rive droite.

Pôles forts²¹¹ : on trouve ici des pôles solides et rayonnants, principalement Sotteville-Mairie et des secteurs témoins, appuyés sur des supermarchés et un hypermarché avec sa galerie. En moyenne, ce secteur connaît de bonnes progressions de chiffre d'affaires. Le pôle de Sotteville-Mairie bénéficie d'un apport direct de clients utilisateurs du métro qui se déplacent sur trois ou quatre stations pour les supermarchés, les commerces de quartier et le marché ; ces personnes n'ont souvent pas de voiture à disposition en semaine et utilisent le métro pour des achats quotidiens. Ce pôle bénéficie aussi d'un apport indirect dû à la réalisation de nouveaux logements et de nouveaux emplois financés par des investissements publics ou privés. Il se porte ainsi mieux après qu'avant le métro.

Pôles stabilisés²¹² : il s'agit de pôles de proximité, attractifs à l'échelle du quartier, même s'ils ne sont pas assez « forts » pour attirer la clientèle métro, n'étant pas (encore) faits pour cela. Cependant, des facteurs externes ou indirects ont permis d'accroître leur clientèle de quartier. Ainsi, la présence d'une station a facilité la construction de nouveaux logements et a permis d'augmenter la densité d'habitat dans la zone de proximité, ce qui a entraîné in fine une clientèle supplémentaire. Le terme de « pôles stables de proximité » aurait peut-être été plus juste, le terme de « stabilisation » ayant, sans doute, été utilisé pour marquer le fait que ces pôles, après avoir souffert des travaux, se sont stabilisés avec leur clientèle de proximité habituelle et même avec une clientèle parfois plus importante au bout du compte.

²⁰⁹ *Impact du métro sur le commerce*, société Bérénice pour la ville et le commerce, Paris, novembre 2000.

²¹⁰ *Op.Cit.*

²¹¹ *Op.Cit.*

²¹² *Op.Cit.*

Grille commerce 1 : changements d'activités et motifs de déplacement en métro

Source : *Impact du métro sur le commerce*, société Bérénice pour la ville et le commerce, Paris, novembre 2000

Secteurs	Nombre de commerces ayant changé d'activité depuis 1996	Nombre total de commerces en 2000	Pourcentage de turnover
Pôles majeurs :	40	90	44 %
- Gros Horloge	29	74	39 %
- Jeanne d'Arc	-	73	-
- Centre Saint-Sever	9	98	9 %
- secteur témoin	1	41	2 %
Pôles forts :			
- Sotteville-Mairie	8	53	15 %
- deux secteurs témoins	4	43 et 20	7 et 5 %
Pôles stabilisés :			
- Sotteville-Voltaire	1	52	2 %
- Grand Quevilly-Provinces	5	51	10 %
- quatre secteurs témoins	2 + 3	25,21,25,17	10 à 12 %
Pôles désenclavés :			
- Petit Quevilly / centre commercial St-Julien	-	8	-
- St Étienne du Rouvray / Centre Renan	-	26	-
- secteur témoin	2	16	12 %
Pôles en mutation :			
- Avenue de Caen	-	23	-
- Place Joffre	1	42	2 %
- Petit Quevilly-Truffaut	9	37	24 %
- Petit Quevilly-Jean Jaurès	16	58	27 %
- Deux secteurs témoins	2 et 1	33 et 34	6 % et 3 %
TOTAL	133	960	14 %
Motifs de déplacement en métro			
- Domicile-travail	26,2 %	- Enquête origine destination (source : société Précision, juillet 1996) - Trajets complexes (par ex. domicile-travail-achats) non pris en compte	
- Domicile-études	5 %		
- Domicile-école	20,3 %		
- Achats	11,9 %		
- Déplacements secondaires	14 %		
- Autres (loisirs, amis, administrations)	22,6 %		

Pôles désenclavés²¹³ : les centres commerciaux du Petit Quevilly-Saint-Julien et de Saint-Etienne-du-Rouvray-Renan, regroupés dans cette catégorie, ont été conçus en même temps que les ensembles d'habitat collectif qui les entourent dans l'esprit de l'urbanisme des années 1960. Depuis, indépendamment du métro, les habitants se sont paupérisés, l'usage de la voiture s'est généralisé et la clientèle s'est réduite fortement. L'arrivée du métro a permis de « désenclaver » ces centres, de les rendre plus visibles et de requalifier leur environnement. L'ouverture d'une station, les aménagements des espaces publics, la réhabilitation des immeubles, leur ont permis de s'ouvrir sur l'extérieur, de s'adapter et d'attirer de nouveaux clients qui y viennent maintenant à pied, en automobile ou en métro.

Au centre Renan, certains commerces, fragiles avant l'arrivée du métro, ont bénéficié de l'apport de celui-ci comme à Saint-Julien où l'extension du centre a facilité en outre leur renouvellement.

Pôles en mutation²¹⁴ : certains des commerces de cette catégorie étaient déjà en difficulté avant les travaux du métro. Soit leur offre d'alors n'était déjà plus adaptée, du fait de la clientèle qui, dans ces secteurs, avait été particulièrement touchée par la crise de la consommation nationale entre 1992 et 1996, soit elle était très liée aux flux automobiles de transit. Les commerces de ces pôles ont ainsi souffert des travaux, de la réduction de l'espace automobile et plus encore de la modification du plan de circulation ; ils ont perdu une clientèle plus éloignée qu'ils n'ont pas pu compenser en attirant la clientèle locale, réduite du fait de la crise, et, pour certains commerces, du fait d'une dégradation de leur offre. Ainsi, les commerçants, confrontés à une baisse régulière de leur chiffre d'affaires, n'ont pu investir pour maintenir ou diversifier leur offre.

A présent, des mutations sont en cours : les commerçants qui sont restés ont dû s'adapter, se repositionner pour attirer une clientèle qui n'est plus captive, attirer une nouvelle clientèle et se situer aussi par rapport aux autres pôles marchands ; les nouveaux commerçants se sont positionnés directement par rapport à la nouvelle donne. Aux uns et aux autres, le métro peut apporter directement de la clientèle si le pôle devient à nouveau attractif et se rénove, ou indirectement si la réalisation de nouveaux logements et l'implantation d'entreprises sont encouragées.

4.2 Différents impacts du métro sur le commerce

L'étude Bérénice traite successivement des différents impacts qu'elle a mis en lumière : la fréquentation supplémentaire induite par le métro selon les pôles ; des évasions possibles vers d'autres pôles plus attractifs ; l'impact du métro en fonction de la distance au noyau marchand et du type d'activité commerciale ; les (éventuelles) modifications dans le comportement d'achats ; les évolutions qualitatives du tissu commercial le long de la ligne et l'évolution du chiffre d'affaires.

4.2.1 Fréquentation supplémentaire grâce au métro

4.2.1.1 Centre-ville de Rouen

Sur la rive droite, où se situe l'hypercentre commerçant de la ville, les commerces ont profité pleinement de la réalisation du métro, particulièrement ceux de la rue piétonne du Gros Horloge, et ceux de la rue Jeanne d'Arc où le métro circule pourtant en sous-sol.

²¹³ *Op.Cit.*

²¹⁴ *Op.Cit.*

4.2.1.2 *Évolution de l'appareil commercial*

L'évolution constatée suggère que l'ouverture de la première station, Théâtre des Arts, rue Jeanne d'Arc, a d'abord bénéficié à la rue piétonne du Gros Horloge, perpendiculaire à celle-ci ; d'ailleurs la toute première rue française à être rendue piétonne !

Source : ville de Rouen



Sur la photo ci-contre on voit la partie réaménagée de la rue Jeanne d'Arc (18 m entre façades), où bus et voitures continuent de transiter (tramway en tunnel).

C'est l'ouverture de la station Palais de Justice, plus au nord dans la rue Jeanne d'Arc, qui a permis de multiplier la fréquentation de la rue elle-même et a incité les investisseurs à parier sur l'amélioration de la commercialité de la rue et de l'hypercentre en général :

« Le bilan du métro est entièrement positif pour le dynamisme marchand de l'hypercentre de Rouen. La demande a dépassé l'offre, si bien que les négociations sont devenues tendues. Les enseignes nationales ont littéralement envahi les linéaires, une trentaine de nouvelles enseignes nationales se sont implantées en 1999, dont la Fnac, Du pareil au même, WMK, Zara (...). Tous ces concepts récents demandent des locaux de grande taille qui n'existent pas dans le centre ancien. Ainsi la rue Jeanne d'Arc, grâce à la présence de la station Palais de Justice a littéralement décollé ».

Dans l'ensemble, l'offre commerciale s'est renouvelée dans l'hypercentre et une communication forte a contribué à attirer la clientèle.

Fréquentation : des comptages piétons, réalisés en mars et octobre 1999 dans ce secteur, montrent une hausse de fréquentation d'environ 13 % (de 145 000 à 164 000 personnes) en sept mois. L'étude²¹⁵ l'explique notamment par l'implantation de nombreuses enseignes nationales et par le transfert de la Fnac dans l'Espace du Palais, dans une position plus centrale que rue Écuyère où elle était installée auparavant. Il ne faut pas oublier non plus que de nombreux clients continuent de venir en automobile parce qu'ils savent pouvoir se garer dans les parkings – au nombre d'une bonne dizaine – dans et à proximité immédiate de l'hypercentre.

4.2.1.3 *Centre commercial Saint-Sever*

Dans la partie sud du centre-ville, rive gauche, les commerçants ont également bénéficié de l'arrivée du métro. L'ouverture de la station Saint-Sever – devenue la plus fréquentée du réseau – a dynamisé le pôle Saint-Sever. Le pourcentage de visiteurs venant de la rive droite y est passé de 15 % à 22 %. La clientèle est constituée de classes moyennes et populaires et de familles. Entre 1994 et 1996, la fréquentation du centre commercial est passée de 22 000 à 25 000 personnes/jour. Un comptage effectué en 2000 a fait état de 32 000 visiteurs/jour. De plus, les usagers du métro traversent maintenant facilement la galerie marchande pour rejoindre la rue Saint-Sever, elle aussi très commerçante, piétonne et parallèle à l'avenue de Bretagne où passe le tramway.

²¹⁵ *Op.Cit.*

Selon l'étude Bérénice²¹⁶, « ce centre commercial a connu de nombreuses difficultés par le passé. Grâce au métro, à sa recommercialisation et aux efforts réalisés, il commence aujourd'hui à trouver son équilibre. Avec le nouveau multiplexe, il a pu retrouver une dimension de centre-ville. En conséquence, les commerces environnants bénéficient de la proximité des locomotives alimentaires, de la station Saint-Sever et d'un grand parking. Ils ont mieux résisté que d'autres à la crise des années 1994 à 1997. Pour certains types d'achats quotidiens, alimentaires, services, le métro favorise la venue des clients. Pour d'autres types d'achats hebdomadaires ou mensuels, il encourage le déplacement vers le centre commercial Saint-Sever et la rue Saint-Sever (pour l'hypermarché ou pour des boutiques anomales) ».

Adaptation des comportements : les consommateurs ont tendance à diversifier leurs achats²¹⁷ à l'hypermarché de Saint-Sever pour certains produits, légers à transporter, quitte à utiliser la voiture pour les grosses courses dans les hypers de périphérie. Le métro joue donc aussi un rôle de reconcentration des achats dans les pôles marchands urbains, par opposition aux achats effectués dans les centres commerciaux de périphérie.²¹⁸

4.2.1.4 Deux pôles de proximité

Dans deux pôles de proximité, situés l'un dans la commune du Petit Quevilly et l'autre dans celle de Sotteville, la fréquentation déclinait avant l'arrivée du tramway du fait d'une offre insuffisante.

Aujourd'hui, en revanche, dans le premier, la présence d'une station, une bonne visibilité, l'amélioration de l'offre pour les courses de proximité et son adaptation à une nouvelle clientèle de passage, explique que ce centre a de meilleurs résultats « après métro » qu'auparavant.

Dans le second, qui a bénéficié d'une extension avec de nouveaux commerces « dont l'offre est bien positionnée par rapport aux concurrents et où les commerçants se félicitent de la présence du métro, les commerçants de la partie ancienne se plaignent d'une baisse de leur chiffre d'affaires en expliquant que le métro permet à leurs anciens clients de « s'évader ». En effet, les clients en profitent pour « aller voir ailleurs » et trouver de meilleurs produits moins chers²¹⁹.

On peut penser que, à terme, ces commerçants, pour récupérer des clients, auront à s'adapter eux aussi à la nouvelle clientèle et à renouveler leur offre.

4.2.2 Évasions possibles vers d'autres pôles plus attractifs

L'expérience de Rouen semble montrer que, dans certains cas, pour des commerces à l'offre insuffisamment définie et selon leur localisation (en tissu intermédiaire, par exemple, entre le centre-ville et la périphérie), le métro accélère les mutations. Surtout s'il s'agit de pôles en déclin (voir ci-dessus) ou dont la taille et l'offre ne correspondent plus aux nouveaux flux, c'est-à-dire ceux générés directement ou indirectement par le métro.

C'est le cas de certaines moyennes surfaces²²⁰ (voir l'exemple de l'avenue de Caen). De plus, si de nouveaux concurrents s'installent non loin, sur des sites plus performants pour l'offre qu'ils ont à proposer, les premiers, pour vivre, doivent s'adapter à la nouvelle donne s'ils ne souhaitent pas que les clients « s'évadent » vers ces nouveaux pôles commerçants.

²¹⁶ *Op.Cit.*

²¹⁷ *Op.Cit.*

²¹⁸ *Op.Cit.*

²¹⁹ *Op.Cit.*

²²⁰ *Op.Cit.*

En outre, si ce type de commerce est implanté dans un quartier où les habitants ont des revenus modestes, ceux-ci préféreront se rendre dans un gros hypermarché en périphérie, moins cher et proposant une offre plus large. Si, comme c'est le cas au Centre commercial Renan, s'ajoute à cette difficulté la disparition des échanges piétons aux arrêts bus entre les différentes lignes (lignes et arrêts ont été déplacés lors de l'arrivée du tramway), des mutations plus profondes sont sans doute nécessaires. Elles peuvent être facilitées par des actions d'accompagnement, comme par exemple la reconstruction du petit centre commercial de ce pôle en difficulté qui a pu compléter ainsi son offre et a réussi à s'en sortir suite à cet investissement (mixte privé-public).

Enfin, si dans les mêmes circonstances, l'offre est plus structurée ou spécialisée et peut s'appuyer sur une « locomotive » de type supermarché, les commerçants s'en sortent mieux avec la clientèle du métro et la clientèle de proximité que ceux qui n'en bénéficient pas.

4.2.3 Impact du métro en fonction de la distance au noyau marchand et du type d'activité commerciale

Selon une tendance générale, indique l'étude Bérénice, la distance qu'un client est prêt à parcourir à pied pour rejoindre un pôle marchand est inférieure à trois cents mètres. Moins le pôle est attractif, plus cette distance est faible, bien qu'il puisse y avoir des exceptions (des produits très spécialisés pour un certain type de clientèle, par exemple). Dans d'autres cas, comme un centre commercial, une distance de cent mètres peut déjà être un maximum²²¹ et la visibilité compte alors beaucoup.

On voit que de nombreux facteurs jouent : positionnement de l'arrêt, distance jusqu'au commerce, taille et type de pôle ou d'offre, visibilité, difficulté de l'itinéraire (par exemple en montée : les consommateurs sont souvent paresseux...).

4.2.4 Modifications dans les comportements d'achats

Une enquête origine-destination de 1996, dont fait état l'étude Bérénice, montre que les comportements d'achats ont changé. En termes de motifs de déplacement, le motif « achats » compte pour environ 12 % des déplacements en métro (voir grille tramway-commerce, à noter que les trajets domicile-travail-achats n'ont pas été pris en compte). L'enquête montre que non seulement les usagers habitent la plupart du temps à proximité de la ligne, mais aussi que la grande majorité des déplacements avec le métro à Rouen ont leur origine et leur destination sur la même rive : 21 % des déplacements seulement s'effectuent de la rive droite vers la rive gauche et 38 % de la rive gauche vers la rive droite (hypercentre de Rouen).

Par ailleurs, si l'automobile reste le moyen de transport privilégié dans l'agglomération rouennaise pour faire ses « courses de semaine », notamment dans les hypermarchés de périphérie, le métro constitue une alternative pour la fréquentation d'un hypermarché dans le tissu urbain (de type Saint-Sever). Le métro est devenu le moyen d'accéder plus facilement à ce type d'offre, plus proche, surtout pour les utilisateurs ne possédant pas de voiture ou n'en ayant pas à disposition en semaine.

Enfin, le métro à Rouen facilite les achats dans les centres de quartier, dans les marchés et en centre-ville. D'une part, des non-utilisateurs des transports publics utilisent maintenant le métro pour le motif achats, loisirs, administration et autres services, c'est-à-dire autres que pour le motif travail, études ou école ; d'autre part, les personnes qui habitent à proximité de la ligne, n'hésitent pas à l'emprunter pour descendre deux ou trois stations plus loin et aller dans leur supermarché favori ou dans les commerces de proximité, ou le prennent systématiquement pour aller en centre-ville.

²²¹ *Op.Cit.*

4.2.5 Évolutions qualitatives du tissu commercial le long de la ligne

L'étude Bérénice relève que l'arrivée d'un TCSP en tant que telle ne détermine jamais à elle seule une baisse de la qualité des commerces. Si l'offre ou la qualité de l'offre ou les prix ne correspondaient plus à la demande de la clientèle avant l'arrivée du métro, celui-ci peut accélérer le mouvement vers le bas mais peut aussi servir d'électrochoc pour les commerçants et les inciter à s'adapter et à améliorer la qualité de l'offre.

Les seuls cas négatifs enregistrés dans l'agglomération rouennaise concernent :

- les commerces de la rue Jean Jaurès et son prolongement par l'avenue de Caen, où il y a eu réduction de la clientèle : la cause est à rechercher dans la suppression de la circulation de transit (par le plan de circulation) et non pas dans l'arrivée du métro lui-même ;
- les commerces de la place Beauvoisine, située à la dernière station avant le terminus nord de la ligne de métro, où la véritable cause du malaise est le déplacement du marché.

Place Joffre et place de la gare SNCF, la qualité des commerces se maintient mais leur attractivité ne semble pas être suffisante pour que les utilisateurs du métro s'attardent en surface avant de descendre à la station située ici en sous-sol. Partout ailleurs, l'arrivée du métro est franchement positive pour le commerce.

Dans les pôles majeurs, dans l'hypercentre (rive droite) de Rouen, par exemple, dans les rues du Gros Horloge et Jeanne d'Arc, la pression est très forte et les prix ont beaucoup monté car l'accès par le « métro » se traduit par une amélioration de la commercialité ; ce qui incite des concurrents du type Centre commercial de centre-ville, situés à deux ou trois stations seulement (rive gauche) à réaliser d'importants travaux de rénovation.

Dans les pôles forts, le turnover des commerces localisés dans le secteur Sotteville-Mairie est de 15 %, soit deux fois le nombre de mutations de chacun des deux secteurs témoins (sans tramway) comparables (turnover 5 à 7 %).

Dans les pôles « stabilisés », la différence n'est pas significative : 10 % de mutations, soit un taux comparable à celui des secteurs témoins.

Les pôles désenclavés proposent une offre réduite mais adaptée qui n'a pas de raison de changer si les commerces fonctionnent correctement.

Les pôles en mutation ne possédaient pas en 2000 de linéaires de bonne qualité mais connaissaient une amélioration grâce à un plus fort turnover (24 et 27 %) que les secteurs témoins (6 % et 3 %). Concernant ces pôles, on constate que le métro induit une dynamique de requalification des linéaires commerciaux.

4.2.6 Évolution des chiffres d'affaires²²²

Au niveau national, la période 1992-2000 a été marquée par une crise de la consommation surtout de 1992 à 1996 ; la reprise s'est manifestée en 1997 puis confirmée en 1999, et au premier semestre 2000, l'activité s'est stabilisée. Entre 1992 et 1998, l'ensemble du commerce de détail et de l'artisanat a progressé de 10,3 % (dont les hypers, supers, magasins alimentaires : +20,8 %).

A Rouen, les secteurs marchands analysés reflètent ces relatives progressions. La crise a atteint Rouen en 1994 et la reprise s'est produite en 1997 ; elle a été plus rapide qu'au niveau national. Les pôles majeurs (bonne accessibilité, concentration de commerces) ont connu des progressions supérieures à la moyenne nationale. Pour les pôles de moins de cinquante boutiques, dont beaucoup de commerces alimentaires et de services, la progression est logiquement moindre : une progression entre 0 et 5 % montre que le pôle est en bonne santé.

²²² *Op.Cit.*

Grille commerce 2 : évolution du chiffre d'affaires des commerces après métroSource : *Impact du métro sur le commerce*, société Bérénice pour la ville et le commerce, Paris, novembre 2000

Secteurs	Nombre de commerces	Évolution du chiffre d'affaires (%)	Commentaires Situation en 2000
Pôles majeurs : - Gros Horloge - Jeanne d'Arc - Centre Saint-Sever - rue Saint-Sever - secteur témoin	90 74 73 98 41	+20/25 +10/15 +10/15 +5/10 +10/15	L'ouverture de la station <i>Palais de justice</i> (J. d'Arc) a amené une clientèle qui ne venait jamais en centre-ville ; la rue Jeanne d'Arc est maintenant intégrée au circuit marchand La station Saint-Sever a amené de la clientèle au <i>centre commercial (CC)</i> Saint-Sever qui justifie les investissements lourds car ils ont permis la recommercialisation La rue Saint-Sever : suppression bus en surface mais piétonisation et fonctionnement avec CC + métro
Pôles forts : - Sotteville-Mairie - 2 secteurs témoins	53 43 et 20	+0/5 +5/10,+5/10	- Avec l'arrivée du métro, le parking a été agrandi, le marché est une vraie locomotive, renforcée par deux supermarchés qui fixent la clientèle ; cependant, locaux vétustes autour place ; projet d'urbanisation en cours
Pôles stabilisés : - Sotteville-Voltaire - Grand Quevilly-Provinces - 4 secteurs témoins	52 51 25,21, 25,17	+0/5 +0/5 +0/5,-10/20 +0/5,+0/5	Sotteville-Voltaire : le métro a permis d'améliorer l'environnement, le parking a été réaménagé : s'y tient un nouveau marché ; logements, studios étudiants et bureaux ont été construits Ce centre de proximité fort a profité indirectement du métro par la réalisation de nouveaux logements
Pôles désenclavés : - Petit Quevilly-St Julien - Saint Etienne du Rouvray-Centre - Renan - secteur témoin	10 26 16	+0/5 - +0/5 -0/5	Petit Quevilly : le métro et l'aménagement lié ont permis de désenclaver le centre : les clients viennent à pied, en VP et en métro Saint-Étienne-du-Rouvray : les commerces étaient fragiles (avant métro) ; métro et extensions ont permis leur renouvellement
Pôles en mutation : - Avenue de Caen - Place Joffre - Petit Quevilly.- Truffaut - Petit Quevilly - Jean Jaurès - 2 secteurs témoins	23 42 37 58 34 et 33	-5/+5 -5/0 -20/-5 -40/-50 -10/-5,-30/-50	Av. de Caen : les travaux du métro, du bd de l'Europe et la réalisation de la voie rapide Sud III ont réduit le flux automobile ; les usagers du métro n'achètent pas d'objets encombrants comme le faisaient les automobilistes avant. L'offre n'est plus adaptée à la nouvelle clientèle. Joffre : la modification du plan de circulation, la réduction du flux automobile, le départ des emplois de la Préfecture (partiellement remplacés depuis) et la station de métro en souterrain ont réduit la commercialité du pôle Truffaut : le flux auto ne passe plus ; la clientèle du quartier est devenue très présente dans les chiffres d'affaires ; les petits commerces se maintiennent autour du supermarché Jean Jaurès : commerces en mutation ; la réalisation de programmes de logements, la possibilité d'utiliser la caserne peuvent faire évoluer la commercialité du secteur

4.3 Conclusions de l'étude Bérénice

Les auteurs²²³ établissent les conclusions suivantes concernant l'impact du métro de l'agglomération rouennaise :

- **fréquentation** : la mise en service du métro-tramway a permis un accroissement de la fréquentation des commerces du centre-ville et du centre Saint-Sever ;
- **circulation et grandes enseignes** : « La Ville a favorisé la dynamique commerciale en dissuadant les voitures-ventouses et les flux de transit (dans l'hypercentre). De ce fait, de grandes enseignes se sont implantées dans le centre de Rouen ou se sont déplacées pour mieux profiter des flux générés par le métro » ;
- **irrigation et aménagements urbains** : les pôles commercialement forts de l'agglomération ont profité non seulement d'une amélioration de la desserte et des cadences du métro mais aussi des aménagements induits et des opérations de logements et de bureaux ;
- **pôles fragiles** : le métro a permis de stabiliser ou de désenclaver certains pôles fragiles qui se dévitalisaient ; « d'autres n'ont pas encore réussi (en 2000) leur transformation, de toute façon inévitable, compte tenu de l'évolution de la concurrence. Le métro est un facteur d'accélération des tendances »²²⁴ ;
- **stations** : « la création d'une station de métro génère dans la plupart des cas une amélioration de la commercialité du secteur. Dans l'agglomération rouennaise, sur les quatorze secteurs étudiés, seulement cinq ont des scores identiques aux secteurs témoins de chaque catégorie » ;
- **investissements et chiffre d'affaires** : l'amélioration qualitative des linéaires dépend de la progression réelle des chiffres d'affaires ou de l'espoir d'une progression. « L'amélioration est liée à de nouveaux investissements dans le domaine du commerce mais aussi dans celui des logements et des bureaux. Dans tous les cas, les nouveaux investissements servent de levier à une réhabilitation d'ensemble. ».

Actions pouvant améliorer la commercialité d'un pôle marchand : mise en place de locomotives ou de leaders comme des supérettes, des commerces de bouche... ; travail de mise en valeur des vitrines et façades d'immeubles et de commerces ; formation des commerçants, organisation d'une communication commune.

Actions pour accroître la clientèle de proximité : prises en charge par des investisseurs privés ou publics de programmes de nouveaux logements ou de rénovations, la réalisation de locaux d'activités tertiaires, l'implantation d'organismes de formation, d'universités... peuvent permettre de densifier le secteur autour des stations et de générer ainsi une nouvelle clientèle de proximité.

²²³ *Op.Cit.*

²²⁴ *Op.Cit.*

Grille commerce 3 : évolution du nombre de locaux vides entre 1992-1996-2000Source : *Impact du métro sur le commerce*, société Bérénice pour la ville et le commerce, Paris, novembre 2000

Locaux vides	1992	1996	2000	Écart entre 1992 ou 1996 et 2000	Nombre total de commerces en 2000	Pourcentage de locaux vides
Pôles majeurs :						
- Gros Horloge	0		1	1	90	1
- Jeanne d'Arc	5		1	-4	74	1
- Centre Saint-Sever	19		1	-18	73	1
- rue Saint-Sever		1	0	-1	98	0
- secteur témoins		0	2	2	41	5
Pôles forts :						
- Sotteville-Mairie	0		1	1	53	2
- 2 secteurs témoins		3 et 0	4 et 0	-1 et 0	43 et 20	2, 0
Pôles stabilisés :						
- Sotteville-Voltaire	0					
- Grand Quevilly-Provinces		4	1	-3	51	2
- 4 secteurs témoins		3, 8, 0, 0	0,8,0,1	-3, 0, 0, 1	25,21,25,17	0, 38, 0, 6
Pôles désenclavés :						
- Petit Quevilly/centre comm. St Julien			0		8	0
- St Étienne du Rouvray/Centre Renan			3	1	26	11
- secteur témoin		0	1		16	6
Pôles en mutation :						
- Avenue de Caen	0		1	1	23	4
- Place Joffre	3		3	0	42	8
- Petit Quevilly-Truffaut	0		1	1	37	3
- Petit Quevilly-Jean Jaurès	6		10	4	58	17
- 2 secteurs témoins		2 et 1	5 et 2	3 et 1	33 et 34	15, 3
TOTAL			42		960	

5. Plates-formes et commerce

Afin de pouvoir mettre en lumière ultérieurement l'existence d'un lien possible entre d'une part, positionnement de la plate-forme d'un TCSP de surface, l'aménagement de l'espace de façade à façade, les mesures de circulation et de stationnement automobiles, et d'autre part, évolution du commerce, quelques exemples sont présentés ci-après. Pour chaque cas, sont donnés : le type d'insertion de la plate-forme – accompagné, lorsque c'est possible, d'une coupe de l'aménagement réalisé ou d'une photo – et un bilan des commerces dans le secteur traité, extrait de l'étude « Impact du métro sur le commerce ».

L'exemple de la rue Jeanne d'Arc est donné pour montrer que si le TCSP passe en sous-sol, on peut penser que le lien entre TCSP et commerce est plus ténu. Cependant, du fait de l'environnement constitué d'espaces piétons, pour l'hypercentre commerçant – le « carré magique » (voir plus loin) – l'évolution a été spectaculaire. Elle passe dans ce cas par l'implantation des stations, le dynamisme et la pression des rues commerçantes alentour... sous l'effet global de la présence du métro qui amène davantage de clientèle. Avec le passage de Teor dans une rue qui coupe la rue Jeanne d'Arc – *in fine* en site propre de surface – l'effet sera sans doute encore amplifié.

5.1 Hypercentre commerçant : carré magique et rue Jeanne d'Arc

Avant l'arrivée du métro, la fonction principale de la rue Jeanne d'Arc (dix-huit mètres entre façades, très commerçante), était le transit nord-sud (ville et agglomération). Dans cette moitié nord du centre-ville, rive droite, la rue Jeanne d'Arc relie en effet les grands boulevards, au nord, aux quais de Seine et à la rive gauche au sud. Étant donné que cette ceinture de boulevards ne fonctionne pas – par ses caractéristiques réduites – comme un « véritable » boulevard périphérique capable d'absorber la totalité du transit, ce dernier continue souvent de descendre la rue Jeanne d'Arc, poids lourds compris, lorsque les boulevards sont saturés ou pour rejoindre les quais et accéder ainsi au réseau autoroutier à l'ouest de Rouen.

Rue Jeanne d'Arc, le métro circule en tunnel, alors que dans la deuxième moitié du centre-ville, située au sud de la Seine, rive gauche, il circule en surface sur pratiquement tout le reste de son parcours (hormis quelques passages inférieurs pour « franchir » certains des grands boulevards).

Source : Ville de Rouen



Ci-contre, la courte section réaménagée de la rue Jeanne d'Arc avec, de part et d'autre, une des nombreuses rues piétonnes qui la « traversent »

Seuls les cinquante derniers mètres de la rue Jeanne d'Arc ont été réaménagés de façade à façade autour de la station Théâtre des Arts. Avant l'arrivée du métro, la rue était en sens unique sur la majorité de son parcours avec un couloir bus montant. Les bus devaient

être supprimés lors de la mise en service du métro. Cependant, si le couloir a bien été enlevé, les bus circulent toujours, mélangés maintenant à la circulation générale qui s'effectue aujourd'hui dans les deux sens...

Malgré ces difficultés, et contrairement à ce qu'on aurait pu penser, la rue Jeanne d'Arc a bénéficié fortement de l'arrivée du métro qui n'émerge du sous-sol qu'une cinquantaine de mètres avant d'aboutir aux quais pour franchir la Seine. Une des raisons de ce succès doit sans doute être recherchée dans la situation de la rue Jeanne d'Arc en pleine zone piétonne du centre-ville qui exerce une grande attraction sur les habitants et les visiteurs.

Rues piétonnes : depuis plus de trente ans, de très nombreuses rues piétonnes ont été aménagées dans l'hypercentre, de part et d'autre de la rue Jeanne d'Arc, la plupart en continuité les unes des autres, mais ne formant pas une « zone » au sens où on l'entend généralement. D'autres rues piétonnes existent au sud de la Seine, dans d'autres lieux stratégiques du centre-ville, reliant des places et des équipements publics, comme autour du centre commercial Saint-Sever par exemple.

La rue piétonne du Gros Horloge a beaucoup bénéficié aux commerces de la rue elle-même et à ceux de la rue Jeanne d'Arc ; un mouvement qui a été renforcé par le métro, ses stations et – encore aujourd'hui – par les très nombreux parkings situés dans et tout autour de cet hypercentre en grande partie piéton où se trouvent aussi de nombreuses administrations. Il en résulte tout de même en une saturation fréquente de la rue Jeanne d'Arc où de nombreux clients continuent à venir en voiture, certains de trouver une place de stationnement en ouvrage.

« **Carré magique** » : la ville de Rouen compte 2 100 commerçants inscrits à la Chambre de commerce et 500 inscrits à la Chambre de métiers ; l'hypercentre commerçant (rive droite), que l'on appelle parfois le « carré magique » du point de vue des commerces, compte 80 % des commerçants installés à Rouen, tandis que la moitié sud du centre-ville compte aujourd'hui 20 % de ce total (source Ville de Rouen). Selon une étude, réalisé par Procos à la fin du deuxième semestre 2004, les 1 020 commerçants (boutiques) du « carré magique » totalisent en 2003 un CA de 460 millions d'euros, dont 115 millions d'euros pour la seule rue du Gros Horloge (source Ville de Rouen ; pas de source « avant » disponible).

Métro et flux piétons : on peut dire que la rue Jeanne d'Arc a été « urbanisée » par l'implantation de deux stations de métro dans la rue ; l'effet positif du métro a ainsi joué indirectement mais de manière importante, notamment en termes de flux piétons. La fréquentation du métro est en croissance constante (en 2000), et les voyageurs (jeunes, femmes avec ou sans enfants...) sortent surtout à la station Palais de Justice. C'est l'ouverture de cette deuxième station de la rue Jeanne d'Arc qui a permis de multiplier la fréquentation de l'hypercentre. Des comptages piétons²²⁵ effectués en 1999 ont montré une hausse de fréquentation d'environ 13 % dans l'ensemble du centre-ville.

Bilan des commerces : après la forte pression et l'envol des prix rue du Gros Horloge, qui n'avait le plus souvent que des locaux de petite taille à proposer, les grandes enseignes ont investi la rue Jeanne d'Arc où les prix étaient au départ moins élevés et les surfaces plus grandes ; depuis, les prix sont là aussi en forte hausse. Selon l'étude Bérénice²²⁶, sur les soixante-quatorze points de vente recensés, on constate que les locaux vides ont disparu entre 1992 et 2000. Sur ces soixante-quatorze établissements, dix-huit étaient des enseignes nationales hors banques (dont neuf depuis 1992), vingt-six commerces ont changé de main, trois locaux vides ont été réoccupés, zéro fermé sans reprise et quarante-cinq n'ont pas changé d'activité. Concernant le type d'activités,

²²⁵ *Op.Cit.*

²²⁶ *Op.Cit.*

sur les soixante-quatorze commerces enregistrés en 2000, vingt-huit sont du tertiaire (contre vingt-cinq en 1992), treize concernent l'équipement de la personne (contre dix-sept), douze les loisirs, onze des services de beauté, cinq l'équipement de la maison (contre six en 1992) et quatre sont des magasins d'alimentation spécialisés, autant qu'en 1992 ; aucun supermarché, comme en 1992 et un restaurant bar, également comme en 1992.

5.2 Hypercentre commerçant : axe Giraud-Leclerc où passera Teor

Les travaux pour la mise en site propre de la ligne Teor (qui circule pour l'heure en site banal en centre-ville) ont commencé en février 2005. Dans un premier temps, Teor devait, dans sa traversée du centre-ville, emprunter des voies réservées (de type couloir bus traditionnel) sur des trajets aller-retour dissociés : dans un sens rue du général Giraud et rue du général Leclerc (situées de part et d'autre de la rue Jeanne d'Arc) et, dans l'autre sens, sur les quais. En définitive, les deux sens ont été regroupés sur l'axe Giraud-Leclerc, transformé en zone 30 – destiné, à terme, à devenir piéton – où Teor circulera en site propre. L'espace automobile s'en trouvera fortement réduit et ne sera pratiquement accessible qu'aux seuls riverains et aux livraisons ; il s'agira d'une seule voie qui se situera alternativement à gauche et à droite de la plate-forme Teor et du trottoir.

5.3 Avenue de Caen

L'avenue de Caen se situe au sud-ouest des grands boulevards entourant la partie rive gauche du centre-ville de Rouen. Elle prolonge deux avenues où passent les véhicules et le métro en sortie du pont Jeanne d'Arc qui reçoit le trafic venant de la rue Jeanne d'Arc au nord de la Seine. Comme la rue Jeanne d'Arc avant travaux, elle avait donc une fonction de transit forte, à laquelle le commerce s'était adapté en proposant une offre à destination d'une clientèle se déplaçant en automobile, principalement des magasins d'équipement de la maison.

Travaux d'évitement du centre-ville : dans le cadre de la politique d'évitement du centre-ville par le transit automobile, différents travaux, à proximité de l'avenue de Caen, ont fortement réduit le flux de voitures particulières, ce qui a remis en cause sa vocation première. Tout le secteur est ainsi devenu un pôle en mutation.

Ont eu lieu tout d'abord les travaux de construction du boulevard de l'Europe, maillon sud des grands boulevards de contournement du centre-ville de Rouen où aboutit maintenant directement l'avenue de Caen. Ensuite, les travaux de la voie rapide Sud III qui relie le boulevard de l'Europe au système autoroutier au sud de l'agglomération, en tangentant le Petit Quevilly. Enfin, les travaux du métro lui-même qui passe sous le boulevard de l'Europe avant d'émerger avenue de Caen.

Positionnement de la plate-forme²²⁷ et aménagement de l'avenue : la plate-forme du métro est en site central dans l'avenue de Caen (37,80 m de façade à façade) après avoir émergé d'un passage inférieur pour « franchir » l'avenue de l'Europe à partir de l'avenue de Bretagne ; au bout de l'avenue, il franchit, à nouveau en passage inférieur, le prolongement sud d'un grand boulevard de contournement (ouest) du centre-ville. L'avenue comporte une station (Avenue de Caen), la station précédente (Saint-Sever) étant située en amont sur l'avenue de Bretagne.

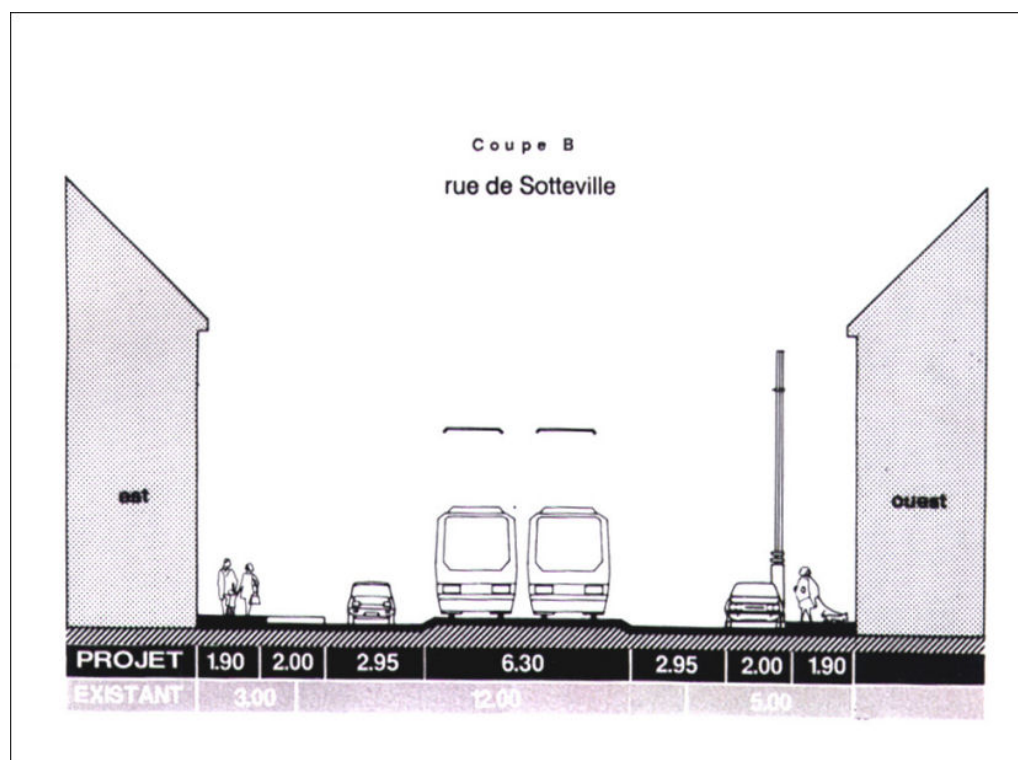
²²⁷ TCAR-Connex

Dans un sens, la plate-forme centrale est bordée d'une voie de circulation automobile, d'une voie de stationnement longitudinal prise en partie sur l'ancien trottoir (10,50 m, réduit à 8 m) dont la rangée d'arbres a été conservée ; de l'autre côté, le trottoir, là encore fortement réduit (de 13,80 m à 1,80 m), a permis l'aménagement d'une voie de circulation, d'une voie de stationnement en épi au pied de la rangée d'arbres (maintenue) et d'une voie de desserte locale.

Bilan des commerces (étude Bérénice²²⁸) : au moment des travaux, une demi-douzaine de commerces (sur les vingt-quatre recensés en 1996) ont fermé (équipement de la maison). Depuis, ils ont été repris dans le même type d'activité sauf un, encore vide en 2000. Finalement, ni le nombre de commerces, ni le type d'activités n'ont beaucoup changé ; même le chiffre d'affaires²²⁹ moyen des commerces a peu évolué : entre -5 et +5 %. Sur les vingt-quatre commerces de 1996 (Équipement de la maison : neuf ; Loisirs : un ; Services beauté : dix ; Restauration-bar : quatre), il y a, à l'arrivée en 2000, vingt-trois commerces de même activité et un seul local vide (ex-équipement de la maison). Sur les vingt-trois, dix sont des enseignes nationales.

« C'est un secteur de moyennes surfaces²³⁰ ; la clientèle vient en voiture. Suite aux travaux et à de nouvelles implantations en périphérie, la fréquentation du grand public a baissé. Les activités sont en mutation vers des entreprises sans contact ou avec moins de contacts avec le public ».

5.4 Rue Garibaldi/place de l'Hôtel de ville à Sotteville-lès-Rouen



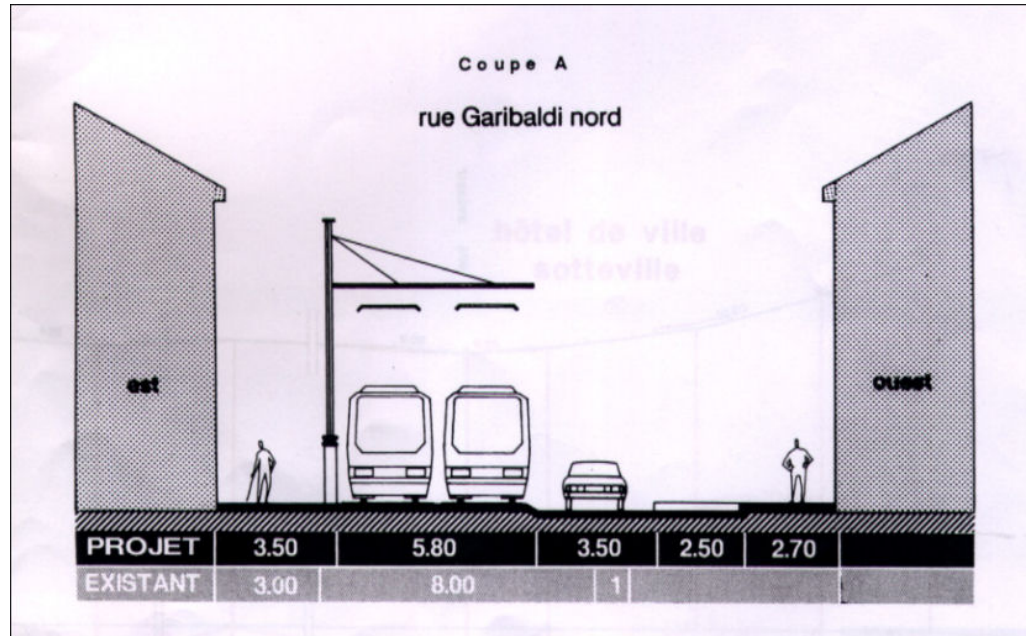
Source : TCAR

²²⁸ *Impact du métro sur le commerce*, société Bérénice pour la ville et le commerce, Paris, novembre 2000.

²²⁹ *Op.Cit.*

²³⁰ *Op.Cit.*

Venant de la rue de Sotteville (20 m entre façades cf. 1^{ère} coupe TCAR) où le tram est en position centrale, le tracé du métro traverse la place Voltaire avant d'emprunter la rue Garibaldi en site latéral est. Cette position – que l'on retrouve ailleurs dans l'agglomération – a été choisie ici en raison de la nécessité d'assurer la desserte des rues transversales débouchant côté ouest.



Source : TCAR

Le plan de circulation retenu dans le secteur de la rue de Sotteville et de la place Voltaire, a nécessité la réorganisation de la place et des voiries avoisinantes. De la place Voltaire au carrefour avec la rue Léon Salva, une voie de circulation générale a été aménagée dans la partie nord de la rue Garibaldi. (voir 2^e coupe TCAR).

Dans la partie sud de la rue Garibaldi, le site du métro a été implanté en partie centrale – avec une voie de circulation de chaque côté – afin de faciliter la desserte des riverains. Le métro passe ensuite avenue Jean Jaurès (à l'arrêt Hôtel de ville de Sotteville) : l'élargissement d'un des deux trottoirs et la réduction de l'autre ont permis d'installer la plate-forme en position latérale avec deux voies de circulation générale (une dans chaque sens) et l'affectation d'une voie supplémentaire aux seuls autobus.

La capacité du stationnement a été accrue dans l'ensemble de ce secteur. Les parkings et espaces verts le long des immeubles du tronçon sud de la rue Garibaldi ont été réorganisés. Trois stations desservent le secteur : Place Voltaire, intégrée dans une opération d'urbanisme, Garibaldi et Hôtel de ville de Sotteville (station implantée sur la place, le long du trottoir sud de l'avenue Jean Jaurès, qui elle aussi a été intégrée dans une opération d'urbanisme).

Bilan des commerces (étude Bérénice) : entre les stations Hôtel de ville et Garibaldi, l'étude a recensé cinquante-trois commerces, de type et à clientèle différents selon qu'ils se situent autour de la place ou dans la rue Garibaldi. Au total, sur ces cinquante-trois commerces, il y a neuf enseignes nationales (Intermarché, Champion...) hors banques, huit commerces qui ont changé d'activité (rue Garibaldi), un seul local a fermé sans reprise (en 2000). L'effet positif du métro va sans doute se poursuivre, notamment grâce à de nouveaux investissements publics et privés dans le centre-ville de Sotteville (médiathèque, construction de logements et aménagement du plateau du marché).

Sur les dix-huit commerces recensés en 1992 dans la seule rue Garibaldi, huit ont changé de main. Les trois commerces d'équipement de la personne ont disparu au profit de services (agent immobilier, assurances et cinébank). Leur rayonnement est maintenant plus orienté sur la clientèle de proximité.

Nouvelle centralité pour le pôle Hôtel de ville : Le centre-ville rayonne sur 30 000 habitants, plus les 30 000 habitants de Saint-Étienne-du-Rouvray, commune située à l'ouest de Sotteville. L'arrivée du métro y a été positive et a permis de créer une nouvelle centralité, le pôle faisant maintenant le plein d'une grande partie de la clientèle rive gauche. De plus, le métro a permis à une clientèle venant de la rive droite qui fréquentait déjà ce pôle d'y venir plus facilement en métro, et en voiture grâce au nouveau parking construit en souterrain sous la station Hôtel de ville et la nouvelle gare routière ! En 2000, les chiffres d'affaires des trente-cinq commerces de la place sont en progression.

LE TRAMWAY DE STRASBOURG

1. Contexte institutionnel et politique transports

Strasbourg²³¹ forme avec son unité urbaine une agglomération continue qui comprend plus de 427 000 habitants au recensement de 1999. Son aire d'attractivité (aire urbaine) s'étend sur dix-huit communes (612 000 habitants, soit près de 60 % de la population du Bas-Rhin ; caractéristique principale : une forte densité de population).

Par rapport aux autres grandes villes françaises, la spécificité de Strasbourg, « capitale de l'Europe » réside notamment dans l'accueil d'institutions européennes nombreuses : Parlement européen, Conseil de l'Europe, Cour européenne des droits de l'homme, Observatoire européen de l'audiovisuel, International Space University... La ville est la 7^e commune française la plus peuplée ; l'agglomération strasbourgeoise (unité urbaine au sens Insee) se positionne au 11^e rang en matière de population et l'aire urbaine en 9^e position.

1.1 Contexte institutionnel

Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) : créée par la loi du 31 décembre 1966, la communauté urbaine comprend vingt-sept communes ; en 1999, elle a également adopté le nouveau régime des communautés urbaines (loi Chevènement de juillet 1999) qui lui confère les compétences en matière de développement et d'aménagement économique, et instaure le régime de la taxe professionnelle unique.

Population de la CUS : la population de la CUS constitue, avec ses 451 000 habitants, le cœur de l'aire métropolitaine ; par rapport au département du Bas-Rhin, la communauté urbaine regroupe près de 44 % de la population et la seule ville de Strasbourg, avec ses 264 115 habitants, en regroupe 25 % et représente 58 % du poids démographique de l'ensemble de la CUS.

Accroissement démographique : au cours des vingt dernières années, la CUS a connu un accroissement démographique d'environ 62 000 habitants, évolution très différente selon les communes ; Strasbourg, par exemple, n'a regagné d'habitants que entre 1990 et 1999, l'essentiel de la croissance ayant surtout bénéficié aux communes de la première couronne.

Développement urbain : l'agglomération a, dans ses grandes lignes, évolué conformément au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) approuvé en 1973 et qui portait sur quatre-vingt-dix-sept communes du Bas-Rhin ; le SDAU poursuivait les politiques d'aménagement définies au début des années 1960, planification qui articulait déjà développement et structuration de l'agglomération sur un réseau de transport collectif en site propre.

²³¹ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004, principale source de la monographie de Strasbourg.

Le périmètre des transports urbains concerne l'ensemble des vingt-sept communes de la CUS, autorité organisatrice (AO). Il couvre un territoire de 306 km². Il a une densité de 1 500 personnes/km², variable selon le type d'urbanisation rencontré²³² :

- « la ville ancienne, très dense ;
- la ville plus récente, plus aérée avec son urbanisme à îlots présentant de grands alignements, mais restant d'une forte densité et accueillant, elle aussi, des fonctions typiques d'un centre-ville ;
- les faubourgs et banlieues alternant entre zones résidentielles assez denses et implantations industrielles, notamment à proximité des grands axes de transport ;
- la deuxième couronne, bien moins dense, présente fréquemment la physionomie classique de lotissements accolés aux anciens villages ».

1.2 Politique de déplacements et trafic automobile

S'inspirant des préconisations de la Loti, la CUS initie une démarche PDU dès 1989, qui s'élabore conjointement à l'élaboration du projet tramway. Il faut rappeler que le principe d'un réseau TCSP avait été approuvé par le conseil de communauté dès mars 1974, et confirmé par des délibérations de décembre 1976 et novembre 1979. Les urbanisations hâtives des années 1960 à 1975 qui ont créé des exclusions importantes, l'affaiblissement du rôle du centre-ville, envahi par l'automobile, et de ses activités commerciales ont assigné au tramway un triple rôle : désenclaver et restructurer les quartiers, faciliter l'accès au centre-ville, et réaménager l'espace public autour du tramway. Les principales mises en service du tramway ont eu lieu en 1994 et 2000.

Objectifs du PDU : approuvé en juillet 2000, le PDU²³³ est conçu comme une étape dans une démarche étude-action initiée dès 1989. Il a pour but de définir à différents horizons l'organisation des déplacements répondant aux objectifs d'aménagement principaux suivants :

- favoriser le développement économique et commercial en facilitant les déplacements dans l'agglomération ;
- rénover et diversifier l'image de Strasbourg et surtout celle de son centre-ville ;
- ouvrir de nouveaux territoires au développement urbain ;
- réhabiliter le cadre de vie ;
- renforcer la cohésion sociale et territoriale de la CUS en mettant à disposition du plus grand nombre des moyens de déplacement ;
- **Actions structurantes complémentaires à la mise du tramway de 1991 à 1997**²³⁴ ;

²³² *Op.Cit.*

²³³ *Op.Cit.*

²³⁴ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004 et *Bilan Loti : Tramway de Strasbourg*, communauté urbaine de Strasbourg, Adeus, août 2000 ; principales sources de la monographie de Strasbourg.

- 1992 : réorganisation de la circulation automobile avec nouveau plan de circulation : accès en voiture au centre élargi par boucles de circulation, avec interdiction du trafic de transit en centre-ville (permis par une rocade qui est à proximité immédiate du centre-ville) ;
- construction de plusieurs parkings en ouvrage et extension d'un parking central existant pour répondre à une offre insuffisante qui se traduisait par une part importante de stationnement interdit ;
- extension du stationnement payant sur voirie et mise en place de tarifs résidents ;
- mises en œuvre de parkings relais/tram (P+R) ;
- promotion du vélo à travers le développement du réseau cyclable ;
- redistribution de l'espace public en faveur des piétons lors de réfections de voirie et lors de l'implantation du tramway pour favoriser la marche ;
- 1994 : mise en service de la première ligne de tramway et parallèlement développement extensif des espaces piétons et des aménagements cyclables.

2. Offre globale de transport public

Le territoire de la CUS est desservi par la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS), le tramway seul (quatre lignes) desservant, outre différents quartiers de Strasbourg, quatre communes de la périphérie. La mise en service des différentes lignes de tramway (principalement en 1994 et en 2000) a amené une augmentation sensible de l'offre de transport public, due aux performances intrinsèques du tramway et à sa circulation en site propre, mais aussi à la redistribution des lignes et arrêts de bus sur le reste du territoire et notamment celui situé sur le tracé du tramway.

Le centre-ville élargi dispose des niveaux de service les plus importants, grâce surtout au tramway dont on observe que les arrêts, plus particulièrement aux points d'interconnexion avec des lignes de bus, ont le niveau de service le plus élevé.

La structure radiale est très nette, surtout dans le centre élargi et en première couronne : la structure de l'ensemble du réseau bus demeure, elle aussi, largement radiale et s'articule principalement autour des lignes de tramway.

Le rôle structurant du réseau tramway et du réseau d'autobus associé s'est trouvé renforcé par la politique d'aménagement et de développement urbains mis en œuvre par la CUS (voir PDU).

Grille agglomération et transports publics en général

Sources : CTS, Adeus, Banque de données TCSP du Certu

Caractéristiques	1990	1999	Observations	
CUS population dont Strasbourg	423 712 252 338	451 240 264 115	soit 45 % de la population du département soit 58 % de la CUS et 25 % du département	
Population active de la CUS		212 825	augmentation du nombre d'emplois de 7,5 % entre 1982 et 1990 taux de chômage en Alsace : 8,1 %, inférieur de 1,8 points à la moyenne nationale	
Desserte des CTS	les 27 communes de la CUS		surface totale : 305,97 km ² en considérant que la zone de desserte d'un arrêt couvre une surface de 300 m autour de l'arrêt, les CTS desservent 87 % de la population	
Offre en milliers de km parcourus	1990	1999		
réseau bus	8 838	11 324	10 859	mises en service du tramway : 1994 et 2000 part du tramway : 12,6 % en 1999
tramway	0	1 626	3 124	part du tramway : 22,3 % en 2001
Offre en places-kilomètres offertes (PKO) (bus et tramway, en millions)	957	1 772	2 201	L'offre en PKO n'a cessé d'augmenter depuis 1990, liée à la mise en service du tramway
Vitesse commerciale	15,3 km/h (en 1992)	17,2 km/h (en 1998)	18 km/h	
Amplitude services bus	de 5/6h à 23/24h			
Amplitude services tramway	1h plus tôt à 1h plus tard par rapport aux bus			
Usage TC voyages totaux = trajet sans correspondance (en millions)	40,36	63,02	voyages totaux 2001 : 74,06 (+12 millions avec entrée en service du tramway) déplacements totaux 2001 : 56,97 (+53 % entre '90 et '98)	

3. Tramway à Strasbourg

Dès le schéma directeur de 1973, deux lignes de tramway étaient programmées – en même temps que nombre d'opérations routières. Le principe d'un réseau TCSP a été approuvé par le conseil de communauté en mars 1974, et confirmé par des délibérations de décembre 1976 et de novembre 1979. Sa réalisation était prévue pour 1985 et un plan d'organisation des transports tous modes devait être organisé, transports publics compris, pour le centre de Strasbourg, ce qui constituait une des premières approches de ce type en France.

Du fait de la saturation du centre, naîtra d'abord un projet de VAL, qui permettait de garder les capacités routières existantes. Il est définitivement remplacé en 1989 par un projet tramway qui n'a plus seulement un objectif transport mais constitue un réel projet de ville.

Les urbanisations hâtives des années 1960 à 1975 qui avaient créé des exclusions importantes, l'affaiblissement du rôle du centre-ville envahi par l'automobile et de ses activités commerciales ont assigné au futur tramway un triple rôle : désenclaver et restructurer les quartiers, faciliter l'accès au centre-ville, et réaménager l'espace public autour du tramway. De plus, « en redistribuant l'espace public entre les différents modes, le tramway devait permettre de développer non pas les seuls transports publics mais l'ensemble des modes doux »²³⁵.

Objectifs de la première ligne : valoriser l'espace public, développer le centre-ville et réduire le trafic automobile dans un espace public recomposé. En effet, en restant en surface (sauf tronçon en tunnel pour franchir les lignes de chemin de fer, la voie d'eau et la rocade), le tramway oblige à redistribuer l'espace public et à repenser la place de la voiture, notamment pour éviter le transit du trafic motorisé. Une recomposition de façade à façade a ainsi eu lieu en centre-ville et en périphérie, de manière quantitative et qualitative, autour et en même temps que le tramway,

Piétonisation systématique : de grands espaces ont été piétonnisés avant et autour du tramway pour valoriser le patrimoine architectural, culturel et commercial, éviter le trafic de transit et améliorer la qualité de vie. D'ailleurs, en même temps qu'arrivait le tramway, pratiquement toute l'île qui constitue l'hypercentre de Strasbourg – entourée de l'Ill et du Fossé du Faux Rempart – a été « piétonnisée » à l'exception des quais et des artères d'accès aux ponts (cinq ponts sur vingt-et-un sont piétons). Sur ces artères, et dans les quartiers péri-centraux, là où passe le tramway, l'espace public a été entièrement requalifié, avec ou sans voitures, avec élargissements de trottoirs, création de pistes cyclables, recomposition paysagère...

Réduction des emprises réservées à l'automobile : les emprises attribuées à l'automobile ont fortement diminué lors de l'implantation du tramway et sont toujours inférieures à 50 % de l'emprise totale (élimination de plusieurs voies de circulation générale). De plus, la mise en œuvre du tramway a réduit les places de stationnement en surface le long de la voirie, libérant ainsi de nombreux espaces pour les autres modes.

²³⁵ *Bilan Loti lignes B/C, Adeus, Strasbourg, octobre 2004.*

Grille tramway

Source : bilan Loti-tramway de Strasbourg

Caractéristiques	Lignes A - D	B + C	Observations
Longueur et nombre de lignes	12,2 km	12,6 km	Nombre de stations : 46
Nombre de communes desservies hors Strasbourg	Ligne A : + 1	B et C : + 3	
Population desservie	A : 60 000	84 000	dans corridor de 400 m autour ligne
Implantation ligne A/D			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ site propre central non-franchissable : long tronçon Strasbourg sud au-delà de l'aéroport (hors centre-ville, hors extrémités) ▪ site latéral : dans quelques rues du centre-ville ouvertes à la circulation générale (hors zones piétonnes) ; tronçons vers les deux extrémités de ligne (A) ▪ site central banalisé : en zone piétonne du centre-ville : sans dispositif distinguant la plate-forme du reste de l'espace ▪ tunnel : un tronçon (commun A-D) pour franchir à partir du centre-ville : la gare avec ses voies de chemin de fer, un des deux bras de l'Ill (qui entoure tout l'hypercentre) et l'autoroute A34 			
Implantation ligne B/C			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ site latéral : du terminus sud-ouest (B/C) au centre-ville ; sur la branche B vers le nord après Bischheim (vers l'extrémité de la ligne B) ▪ en site central : sur la B entre débranchement entre B et C (République) et Bischheim (au nord) sauf court tronçon en latéral ; idem majoritairement pour la C à partir de République vers l'est (Esplanade, terminus) ▪ en site central banalisé : en zone piétonne du centre-ville 			

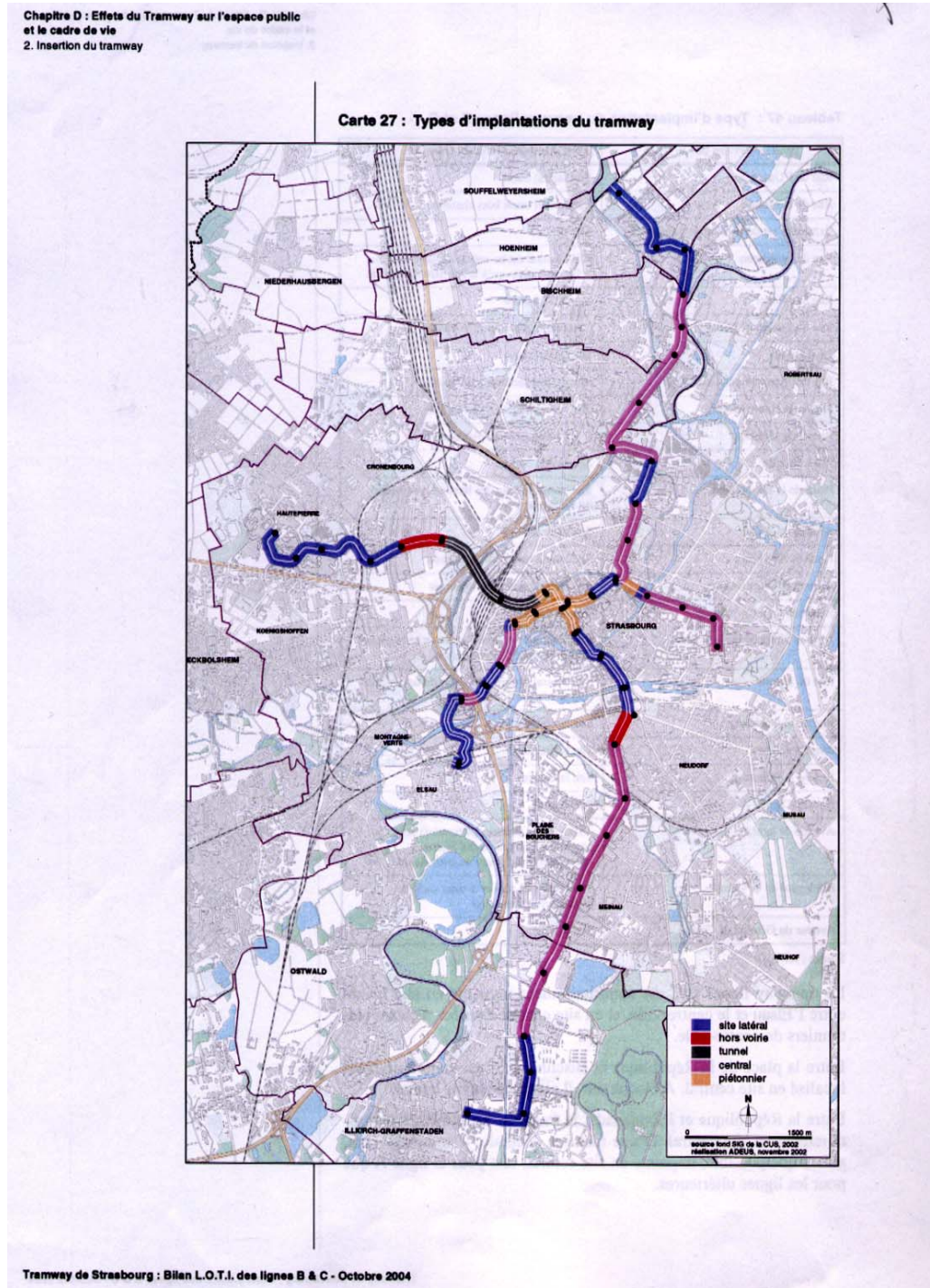
Forme/lignes du réseau tramway : la forme du réseau, dans l'hypercentre de Strasbourg, est une croix où les lignes vont deux par deux en se rejoignant dans une grande station de correspondance, « l'Homme de fer », où passent aussi des lignes de bus (dans la rue même où se trouve la station et dans les rues adjacentes). Les lignes A+D passent conjointement du nord-ouest au sud et les lignes B+C passant ensemble de l'ouest/sud-ouest vers l'est pour s'éclater ensuite vers le nord pour la ligne B et vers l'est pour la C, en sortie de l'hypercentre.

3.1 Plates-formes

Dans le bilan Loti du tramway de Strasbourg concernant la ligne A, on traite de la plate-forme et de son positionnement dans la description technique de la ligne ; pour le bilan Loti des lignes B/C on traite des plates-formes plus en détail au dossier D « Effets du tramway sur l'espace public et le cadre de vie » (octobre 2004, avec reprise des insertions de plate-forme des lignes A/D), en y ajoutant des éléments de valorisation de l'espace public lisibles dans le traitement des profils en travers.

La réaffectation des emprises en faveur des modes doux et des transports collectifs, avec traitement de la totalité de l'espace public de façade à façade, a permis de requalifier l'espace public qui a ainsi été revalorisé pour les divers occupants de l'espace privé, dont les commerces.

Source et crédit plan : Bilan Loti Tramway de Strasbourg



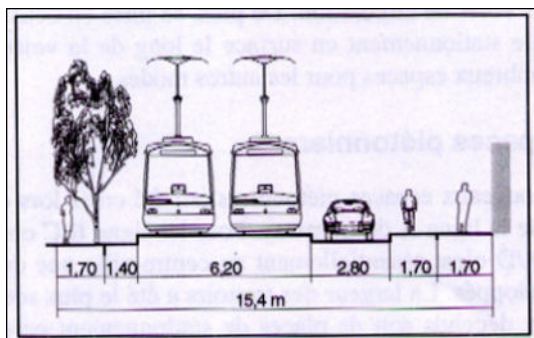
Types et positionnement des plates-formes

Types de plates-formes fréquemment implantée en site propre sur voirie, la plate-forme du tramway de Strasbourg est, hors tunnel (un seul tronçon), de différents types :

- **le site propre sur/hors voirie** en position centrale ou latérale, protégé par une bordure de trottoir haute, donc infranchissable ;
- **le site banalisé en espace piéton** (aucun dispositif ne le distingue du reste de l'espace piétons) ;
- **le site semi-banalisé semi-franchissable**, que les voitures peuvent occasionnellement emprunter pour doubler des véhicules à l'arrêt ou permettre l'accès automobile aux riverains.

Implantation fréquente en site central : l'implantation de la plate-forme sur la voirie varie selon le tissu traversé et la largeur de la voirie. Le principe général a été de profiter de la largeur importante des voiries strasbourgeoises (partiellement héritée de la ville allemande) pour placer le tramway en position centrale. « Cette implantation a été fondamentale pour le fonctionnement de la rue au quotidien. C'est à travers cette implantation que se résolvent les questions de circulation et de stationnement ainsi que les livraisons des commerces ».

3.2 Exemples de plates-formes



Source et crédit : Bilan Loti, Communauté urbaine de Strasbourg

En traversant le centre-ville, la plate-forme de la ligne A est positionnée :

- **soit en site propre sur voirie en position latérale** et à bordure haute, infranchissable dans les rues ouvertes à la circulation (rue du Noyer, de la Division Leclerc...) ; voir coupe ci-contre



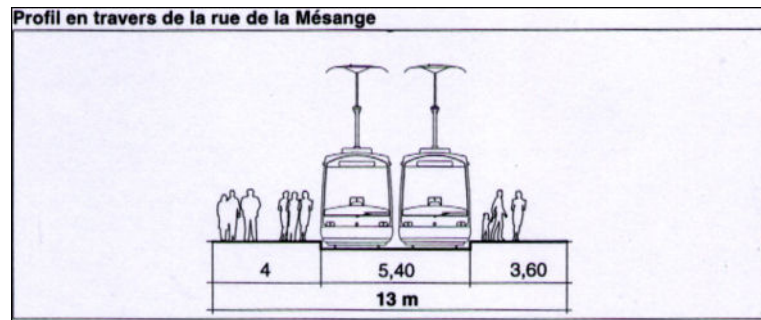
© Francine Loiseaux

Ci-contre : site propre en position centrale sur de grands boulevards en sortie de centre-ville

- **soit en site central banalisé** dans les espaces piétons comme ci-contre (rue des Francs-Bourgeois) et place Kléber...



Source et crédit : Bilan Loti, Communauté urbaine de Strasbourg



Ci-contre : site banalisé central dans une rue commerçante du centre-ville (rue de la Mésange)

Source et crédit : Bilan Loti,
Communauté urbaine de Strasbourg

3.3 Concertation tramway

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de la procédure de concertation des années récentes, notamment pour les extensions du réseau en 2004 et 2005 sont les suivantes :

- **la maîtrise d'ouvrage** appartient à la CUS qui, en amont fait établir pour chaque ligne et chaque extension, des variantes de tracé par un bureau d'études extérieur, en l'occurrence un bureau d'études de Karlsruhe, avec comparaison des avantages, inconvénients, coûts, etc. S'enclenche ensuite la procédure de concertation avec réunions publiques où les différentes variantes de tracé et leur analyse sont présentées à la population, aux associations, aux commerçants... L'Agence d'urbanisme, l'Adeus, responsable de la préparation et du suivi du dossier de l'étude d'impact pour l'enquête publique, suit les réunions publiques et, après la concertation, justifie la solution retenue, sur la base des résultats et d'une analyse multicritère des variantes de tracé ;
- **la maîtrise d'œuvre** du projet est confiée à la CTS, la Compagnie de transports strasbourgeois, qui confie à un bureau d'études, le Getas, le soin d'établir une analyse multicritère des variantes du tracé, ainsi que, après concertation, l'avant-projet détaillé et les études et plans de réalisation du projet.

4. Commerce et tramway dans l'agglomération strasbourgeoise

En 2002, 27 169 établissements industriels et commerciaux ont été dénombrés sur le territoire de la CUS, soit une progression de 2,9 % par rapport à 2001. Cette augmentation est essentiellement due à la création d'activités tertiaires, notamment de services aux entreprises et à la personne.

Les activités tertiaires représentent 76,5 % des emplois salariés de la CUS et plus de 85 % des établissements ; les activités financières sont concentrées à Strasbourg et offrent des services haut de gamme ; douze sièges sociaux de banques françaises sont installés à Strasbourg qui se classe parmi les cinq premières places bancaires de France.

Enfin, Strasbourg se distingue par la présence de grandes organisations européennes ou internationales et organise d'importantes manifestations et foires internationales.

Le tissu commercial²³⁶ de la CUS se présente sous la forme d'un système de pôles hiérarchisés essentiellement par leur aire d'influence et leur localisation. Ces pôles sont à la fois concurrents et complémentaires. Trois types de critères définissent et qualifient ces pôles : le type de produits vendus, le type de distribution et le type de regroupement des commerces (de l'offre).

Sur la base de ces éléments, l'offre commerciale de la CUS s'organise en quatre niveaux : l'hypercentre élargi, les grandes zones commerciales périphériques, les pôles commerciaux intermédiaires ou secondaires, les pôles de proximité.

4.1 Évolution de l'armature commerciale de la CUS

Depuis 1994, un Observatoire²³⁷ fonctionne dans la CUS. L'Adeus²³⁸ en est le maître d'œuvre et l'animateur. Il mène sa première étude en 1994 et la renouvelle ensuite tous les deux ans. La première étude sur le chiffre d'affaires date de 1990

Dans une étude de 2004²³⁹ sur l'évolution générale de l'armature commerciale de la CUS de 1990/1992 à 2002, l'Adeus note :

- **évolution à l'échelle du département du Bas-Rhin** : un rééquilibrage de l'armature commerciale a eu lieu en faveur des pôles commerciaux situés hors CUS où, cependant, l'attractivité commerciale du pôle strasbourgeois continue de s'accroître ;
- **évolution à l'échelle de la CUS** : l'ensemble des pôles commerciaux se consolide ; l'examen des surfaces commerciales accordées en Commission départementale de l'équipement commercial montre que, sur la même période, il y a à la fois un rééquilibrage territorial par le renforcement des polarités existantes (tous les niveaux de pôles) et une augmentation du nombre et de la taille des grandes surfaces spécialisées. L'Agence relève aussi que le tramway, essentiellement du fait de son tracé – hors la ville centre, il ne passe pas toujours au centre des communes – n'a pas créé de

²³⁶ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

²³⁷ Op.Cit.

²³⁸ Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise : source des informations de ce chapitre sur le commerce et le tramway.

²³⁹ *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004.

nouvelles centralités ou de polarités commerciales nouvelles dans les quartiers ou communes desservis. A noter que la ligne A du tramway dessert deux pôles commerciaux périphériques ;

- **sur le territoire de la commune de Strasbourg**, le petit commerce, avec près de 5 800 établissements, et les grandes surfaces spécialisées comptabilisent respectivement plus de 58 % et 32 % des surfaces commerciales totales de l'agglomération (la proportion est à peu près l'inverse dans le reste de l'agglomération).

4.2 Rôle du tramway dans les mutations de l'appareil commercial

Malgré l'extrême difficulté d'isoler l'effet tramway en matière de mutations commerciales, et même si depuis les années 1970-1980, l'appareil commercial de l'agglomération strasbourgeoise a suivi globalement les mêmes évolutions que celui des autres agglomérations françaises, il faut bien constater²⁴⁰ que la période 1992-1994 a été une période de grands changements, qui correspond à la construction et à la mise en œuvre de la première ligne.

On peut ainsi poser, avec l'Adeus – et comme dans les autres cas traités dans les monographies de cette étude – que le tramway a sans doute agi comme un accélérateur du changement.

Le tramway est un élément accélérateur de l'évolution²⁴¹ : en effet, après les bouleversements (1991-1994) des travaux du tramway que l'Adeus considère comme des éléments déclencheurs ou accélérateurs de certaines évolutions de l'hypercentre, celui-ci a retrouvé un nouveau souffle depuis 2002-2003. Il y a eu relocalisation des enseignes, recomposition et spécialisations de certaines rues ou adaptations, mêmes récentes, aux nouvelles demandes des consommateurs dans toutes les rues commerçantes de l'hypercentre, avec ou sans tramway.

Le tramway a en outre participé²⁴², bien au-delà des axes et quartiers desservis, à un repositionnement de l'ensemble du commerce de l'hypercentre et par voie de conséquence à celui de l'ensemble des pôles commerciaux de l'agglomération.

Mutations commerciales semblables des rues avec et sans tramway²⁴³ : le constat majeur fait par l'Adeus est que les importantes mutations constatées ont, d'une part, été engagées bien avant la mise en place du tramway et affectent, d'autre part, autant les rues avec tramway que les autres rues situées à proximité. C'est ainsi, par exemple, que dès la fin des années 1970, les implantations des hypermarchés dans la périphérie strasbourgeoise ont entamé la position « monopoliste » du centre-ville de Strasbourg. L'examen des linéaires commerciaux fait ressortir par ailleurs que les changements les plus importants affectent deux rues sans tramway, (la Grand'rue (voir grille) et la rue du Fossé des Tanneurs) où les commerces se trouvent en fait à l'écart des grands flux piétons.

Le tramway, un révélateur ? Peut-être plus qu'ailleurs, le tramway a joué à Strasbourg un rôle de révélateur de changements annoncés et a montré, comme à Rouen, l'extrême importance des libres flux piétons dans la réussite commerciale d'un centre-ville traversé et desservi par le tramway. Des flux générés par le tramway, certes, mais aussi par l'existence et l'extension forte de rues et de zones piétonnes.

²⁴⁰ *Op.Cit.*

²⁴¹ *Op.Cit.*

²⁴² *Op.Cit.*

²⁴³ *Op.Cit.*

4.3 Commerce de l'hypercentre et son évolution

Grille commerce-tramway pour Strasbourg en généralet pour quatre rues spécifiques de l'hypercentre (arrivée tramway : ligne A : 1994 ; ligne B : 2000)

Source : Adeus, étude de 2004

Caractéristiques	1995	1999	2002	
Nombre de commerces Strasbourg	3 927		4 229	
Nombre de commerces hypercentre	1 681		1 719	
Nombre de commerces reste CUS	2 188		2 530	
Surfaces totales de vente Strasbourg			500 000 m ²	
Surfaces totales vente hypercentre élargi			140 000 m ²	
Évolution de quatre rues commerçantes de l'hypercentre	1994	1998	2002	Observations
Rue des Francs Bourgeois				
nombre de commerces	33	33	32	rue mixte Tramway/piétons avec tramway central en site banalisé
nombre de cellules commerciales vacantes	1	1 (idem 2000)	2	
Rue de la Mésange				
nombre de commerces	29	32	30	rue mixte Tramway/piétons avec tramway central en site banalisé
nombre de cellules commerciales vacantes	4	1 (idem 2000)	2	
Rue des Grande Arcades				
nombre de commerces	55	49	50	rue sans Tramway mais piétonnisée lors de la mise en service de la ligne A ; proche de deux lignes de l'hypercentre
nombre de cellules commerciales vacantes	8	14 (idem 2000)	2	
La Grand'rue				
nombre de commerces	105	104	108	un des plus anciens axes commerçants du centre-ville linéaire commercial ininterrompu sans tramway mais coupée par deux lignes de tramway
nombre de cellules commerciales vacantes	12	13 (112 en 2000)	10	

Depuis 1992, l'île constituant l'hypercentre de Strasbourg est en grande partie piétonnisée et n'est accessible en voiture que grâce à des boucles de desserte. C'est d'autant plus important que l'on peut ainsi parcourir « sans rupture de l'itinéraire piéton »²⁴⁴ l'ensemble des rues commerçantes de l'hypercentre : de la place des Halles à la Cathédrale et vers le secteur touristique de la Petite France.

Pour l'Adeus²⁴⁵, l'hypercentre strasbourgeois est un des atouts majeurs de l'agglomération, grâce à la qualité et la diversité de son offre commerciale. On peut penser aussi que ses enseignes de prestige participent à la « griffe européenne » de la ville et constituent un atout économique régional auquel contribuent également les zones périphériques. Il y a au total plus de 1 700 commerces et services dans l'hypercentre (en 2002).

Dans l'ensemble, l'hypercentre s'étend ; le nombre et la répartition des commerces sont restés stables (seulement trente-huit établissements de plus en 2002 par rapport à 1995 sur un total de 1 719) ; l'offre alimentaire se redéploie, il y a peu de cellules commerciales vacantes et les valeurs locatives sont en hausse.

4.4 Recomposition significative de l'hypercentre

Depuis les chantiers du tramway de 1991 à 1994, l'Adeus estime que le changement le plus significatif observé en centre-ville, réside dans la recomposition commerciale des principales artères commerçantes de l'hypercentre, accueillant le tramway ou seulement à proximité de celui-ci :

- rue des Grandes Arcades, à proximité de deux lignes de tramway, où se sont regroupées les principales enseignes du centre-ville pour l'équipement de la personne (bas et moyenne gamme) ;
- rue de la Mésange, empruntée par le tramway, où se trouvent les grandes enseignes européennes de luxe ;
- rue de la haute Montée, empruntée par le tramway, et Petite rue de l'Église qui se spécialisent dans le commerce de la chaussure ;
- secteur de la Cathédrale, non-directement desservi par le tramway, secteur investi par un commerce et des services davantage tournés vers le tourisme : ce type de commerce ne fait pas toujours bon ménage avec les autres ; aujourd'hui, les activités sont bien différenciées par rues de l'hypercentre.

Cette recomposition commerciale est également liée à une meilleure adéquation entre le bâti et les exigences d'espace du commerce d'aujourd'hui ; c'est encore plus déterminant pour les enseignes de luxe à la recherche de locaux spacieux. Il n'y a d'ailleurs pas de véritable vacance, l'Adeus ayant pu observer, d'une part, des regroupements de cellules commerciales et, d'autre part, une relocalisation de certaines boutiques d'équipement de la personne, installées auparavant dans des cellules exigües du secteur historique (autour de la cathédrale, notamment), vers le tissu plus récent des rues de la Mésange et de la Haute Montée où les locaux sont plus spacieux. Étant donné qu'il n'y a pas de vacances qui se créent le long des lignes ou dans le centre-ville, les quartiers restent animés.

Dans l'ensemble, aujourd'hui, les rues commerçantes de l'hypercentre jouent la carte des achats plaisirs-loisirs par opposition aux achats utiles qui sont davantage le fait des zones commerciales périphériques.

²⁴⁴ *Op.Cit.*

²⁴⁵ *Op.Cit.*

4.5 Différentes mutations « avec » ou « sans » tramway

Dans l'ensemble, l'étude de l'Adeus constate de nombreux changements d'enseigne récents qui attestent du dynamisme du commerce du centre-ville de Strasbourg, qui d'ailleurs s'étend au-delà du cœur de l'hypercentre. Là encore, l'arrivée du tramway n'est qu'un facteur d'évolution parmi d'autres, dans la mesure où elle a accompagné plutôt qu'elle n'a précédé une mutation commerciale déjà en cours.

On peut regretter que l'accroissement de l'offre commerciale et la forte hausse des valeurs locatives s'effectue parfois au détriment d'activités telle que le cinéma. On note ainsi la fermeture de trois cinémas de l'hypercentre, au profit d'un multiplexe en zone périphérique sur le nouvel axe de développement Strasbourg-Kehl. C'est également contraire aux objectifs globaux de réduction de la part de marché de l'automobile, étant donné que ce type de « délocalisation » entraîne toujours un accroissement du nombre de déplacements automobiles. Un des projets à très forte densité commerciale prévu²⁴⁶ sur ces emplacements abandonnés en hypercentre aura sans doute des répercussions sur le positionnement des autres commerces du centre-ville.

Par ailleurs, le renchérissement des valeurs locatives et de la valeur des fonds de commerce²⁴⁷ des emplacements centraux – processus à l'œuvre depuis 1990 – fait baisser la part de marché des commerces indépendants au profit d'enseignes nationales. Les enseignes indépendantes disparaissent ou sont obligées de se délocaliser vers des secteurs moins prisés.

Les mutations indiquées ci-dessous ont été analysées par l'Adeus²⁴⁸ en 1995 et en 2002, soit à partir du fichier Sirene Insee (nombre de commerces et types) soit à partir des relevés Codata (relevés par rues). Elles concernent indifféremment les commerces dans des rues avec ou sans tramway.

Évolution du nombre et des types de commerces

La répartition des commerces²⁴⁹ dans les différentes artères de l'hypercentre est restée relativement stable (légère hausse) entre 1995 et 2002 : seulement trente-huit commerces de plus en 2002 sur un total de 1 719 établissements. Cependant, il y a eu beaucoup de changements (cessations, reprises, nouvelles créations), puisque seuls 45 % des établissements recensés en 2002 étaient présents en 1995. Ces mutations concernent cependant autant les rues avec tramway que celles sans tramway.

Deux rues sans tramway, mais à proximité, enregistrent des changements extrêmes : la Grand'Rue, à proximité du tramway, qui gagne près de dix établissements, soit 1/10^e de son stock de 1995, tandis que la rue du Vieux Marché en a perdu dix, soit 1/4 de ses établissements de 1995.

En termes de mutations par type de commerces, la baisse du nombre de commerces relevant de l'équipement de la personne est compensée par une hausse significative de services (des agences bancaires en particulier).

De 1995 à 2002, le stock d'établissements relevant du commerce de détail (tous types de distribution confondus) augmente à Strasbourg et dans ses couronnes périphériques, tandis que les grandes surfaces spécialisées poursuivent leur développement.

²⁴⁶ *Op.Cit.*

²⁴⁷ *Op.Cit.*

²⁴⁸ *Op.Cit.*

²⁴⁹ *Op.Cit.*

Vacances : à part quelques rues situées à l'écart des principaux flux et axes piétons – ce qui n'est donc pas dû à l'impact du tramway – l'hypercentre ne connaît pas de véritable vacance²⁵⁰ en matière de locaux commerciaux. Le plus souvent, une perte de cellules commerciales s'explique par une restructuration/regroupement de plusieurs petites cellules (rue des Grandes Arcades et rue du Vieux Marché aux poissons par exemple).

Le corollaire de cette attractivité de l'hypercentre est une hausse importante des valeurs locatives, quels que soient les secteurs et qu'il s'agisse de secteurs de basse et de moyenne gamme ou de rues avec des enseignes haut de gamme. Selon l'Adeus, ce type d'évolution provoque la disparition progressive des commerces indépendants ou leur délocalisation.

Implantation des enseignes nationales et internationales : la proportion d'enseignes nationales ou internationales tend à augmenter dans l'ensemble de l'hypercentre de Strasbourg : passage en six ans de 34 % à 42 % d'enseignes nationales dans l'ensemble des soixante-deux voies de l'hypercentre relevées par la société Codata. Les voies comptant plus de dix commerces, et surtout les voies piétonnes et celles empruntées par le tramway, comptent proportionnellement plus d'enseignes nationales ou internationales que le reste du secteur recensé.

²⁵⁰ *Op.Cit.*

5. Plates-formes et commerce

Évolution commerciale dans quatre rues de l'hypercentre

L'étude effectuée en 2004 par l'Adeus, concernant les impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise, est la seule de ce type parmi les documents consultés à proposer quatre exemples de rues pour mesurer plus finement les changements intervenus dans le commerce ; deux sont « avec tramway » et deux « sans » (seulement à proximité) ce qui permet d'appréhender l'effet tramway s'il y en a un, ou au contraire de souligner l'analogie d'évolution, qu'elles soient desservies directement ou non par le tramway.

Rue mixte piétons-tramway des Francs Bourgeois (Cf . Photo au §3.2)

Cette rue moyennement large, est bordée d'immeubles d'une facture architecturale assez homogène ; elle fait partie des rues commerçantes de l'hypercentre, sans aspects particuliers et a connu de profonds changements depuis 1992 : piétonisation, réaménagement total de sa voirie lors de l'arrivée du tramway lignes A/D.

Elle s'inscrit depuis lors dans un itinéraire piéton traversant tout l'hypercentre. La position centrale de la plate-forme dans cette rue piétonne laisse suffisamment d'espace sur les côtés pour permettre des livraisons sans conflit avec les piétons ou le tramway.

Elle compte²⁵¹ en 2002 trente commerces de détail, un restaurant et deux cinémas ; le nombre total est resté pratiquement inchangé depuis 1990 et les enseignes ont très peu évolué. En 2003/2004 des changements importants sont à noter : trois agences bancaires remplacent une agence de voyages, une librairie et un magasin de vêtements qui ferment.

Rue de la Mésange mixte piétons-tramway (Cf . Photo au §3.2)

Dans la rue de la Mésange²⁵², (13 m entre façades) orientée est-ouest, assez similaire à la précédente, le tramway circule en site central et malgré l'opposition initiale de la trentaine de commerçants (vingt-neuf en novembre 1994 + quatre cellules vacantes) craignant l'arrivée de la ligne B (en 2000) par rapport à l'accessibilité voiture des clients et des livraisons, il n'y a eu aucun problème. Notons tout de même qu'il y a de nombreuses possibilités de stationnement à proximité, notamment en ouvrage.

La rue a fortement contribué à la recomposition du commerce du centre-ville et dispose en 2003 du commerce le plus chic et le plus cher de l'hypercentre, avec les principales grandes enseignes internationales de luxe. Près de 70 % d'enseignes nationales ou internationales étaient déjà présentes dans la rue en 2000. Selon l'Adeus, si elles ont connu des difficultés en 2003, ce n'est pas lié à la présence du tramway, mais à la crise économique qui affecte en particulier le tourisme (allemand et japonais), ressource importante pour ce type de magasins très haut de gamme. Comportant toujours trente commerces, il n'y a pas de cellule vacante en 2003 alors qu'il y en avait deux en septembre 2002 ; les valeurs locatives sont parmi les plus élevées de l'hypercentre.

²⁵¹ *Op.Cit.*

²⁵² *Op.Cit.*

Rue des Grandes Arcades, piétonne sans tramway

Non-desservie directement par le tramway, la rue des Grandes Arcades²⁵³, orientée nord-sud, qui donne dans la rue de la Mésange, est parallèle à la rue des Francs Bourgeois ; elle est ainsi proche des deux lignes qui traversent l'hypercentre et a été piétonnisée lors de la mise en service de la ligne A. Elle fait partie en 2003 des meilleurs emplacements de l'hypercentre, avec les valeurs des fonds de commerce/pas-de-porte les plus élevés de l'agglomération. Le parcours sous les arcades, qui mène de la place Kléber à une autre rue piétonne donnant accès à la place de la cathédrale, est très prisé.

Sur les cinquante-cinq commerces de novembre 1994 (+ huit cellules vacantes), il y a eu regroupement de petites cellules, de sorte qu'il en reste cinquante en septembre 2002 (+ deux vacantes). Trente-quatre concernent l'équipement de la personne (dont vingt-quatre le vêtement) qui domine ainsi la rue (comme en 1994) ; le bas et le moyen de gamme sont prépondérants. La rue accueille par ailleurs un des grands magasins de l'hypercentre et sa seule grande surface alimentaire. Avec plus de 71 % d'enseignes nationales ou internationales en 2000, ces dernières étaient proportionnellement plus nombreuses dans cette rue que dans les autres artères.

Grand'Rue, sans tramway, sur un des axes anciens d'étirement de l'hypercentre

La Grand'Rue²⁵⁴ fait partie d'un des plus anciens axes commerçants du centre-ville, au linéaire commercial presque ininterrompu. Cet axe traverse l'hypercentre d'ouest en est, en passant près de la cathédrale ; il est tangenté à son extrémité ouest (lorsqu'il s'appelle Grand'Rue) par la ligne B/C et coupé en son milieu par la rue des Francs Bourgeois (nord-sud) qui porte la ligne A/D.

Les cent cinq commerces de la Grand'Rue de 1994 (+ douze locaux vacants) sont devenus cent huit (+ dix vacants) en septembre 2002 et ont du mal à trouver leur image dans le nouveau paysage commercial de l'hypercentre. La rue ne constitue plus l'axe de commerce principal de l'hypercentre et, malgré les nouveaux aménagements urbains et les stratégies d'animation, elle n'arrive pas à bien se positionner par rapport aux autres rues. Elle n'a pas de locomotive et les enseignes nationales n'y représentent qu'un quart des commerces ; elle a cependant tendance à progresser. La partie proche de la rue des Francs Bourgeois – avec son tramway – a de meilleurs résultats et ses valeurs locatives sont plus élevées que la partie se trouvant à l'extrémité ouest qui est située loin du cœur de l'hypercentre strasbourgeois et sans doute de ce fait à l'écart des flux piétons principaux.

²⁵³ *Op.Cit.*

²⁵⁴ *Op.Cit.*

BIBLIOGRAPHIE

- *Agglomération nantaise : plan de déplacements urbains 2000-2010, concilier ville mobile et ville durable*, district/communauté urbaine de Nantes, Auran, janvier 2001
- *Analyse des bilans Loti des TCSP, tableau d'analyse thématique*, Certu, DTT, Cete de Lyon, Let, Lyon, mars 2003
- « Approche des effets socio-économiques du réseau tramway, dossier n°3 », in *Évaluation du tramway de l'agglomération nantaise*, Auran à la demande du district, Nantes, 1995
- Banque de données TCSP du Certu décembre 2000 et avril 2004 ; Délibération concernant le PDU arrêté en décembre 2001 par la Communauté d'agglomération de Montpellier ; *le PDU, février 2002, Plus de choix, plus de sécurité pour améliorer vos déplacements futurs dans le respect de l'environnement (Un scénario maîtrisé pour anticiper les besoins de la population en 2012)*, Montpellier Agglomération, février 2002
- *Bilan Loti : Tramway de Strasbourg*, communauté urbaine de Strasbourg, Adeus, Certu, août 2000 et *Bilan Loti lignes B/C*, communauté urbaine de Strasbourg, Adeus, Certu, octobre 2004
- *Bilan sur l'évolution de l'activité économique entre 1999 et 2004 et perspectives d'avenir avec l'arrivée du tramway*, CUB et CCIB
- *Bus or Light rail : making the right choice, a financial, operational and demand comparison of light rail, guided buses, busways and bus lanes*, Carmen Has-Klau, Graham Crampton, Carsten Biereth, Volker Deutsch, Environmental and Transport Planning, Brighton, Grande-Bretagne, décembre 2003
- « Bus ou tram ? » in *Dossier, Ville et Transports*, 15 juin 2005, p. 32-64
- *Cahiers nantais*, Peyon, n° 40
- « Construction de la ligne 3 et prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération nantaise », in *Impact des travaux sur les entreprises artisanales et commerciales et commerciales; fonctionnement de la Commission de règlement amiable*, note de synthèse, chambre de métiers de Loire atlantique, chambre de commerce de Nantes et Saint-Nazaire, juin 2001
- *Déplacements et commerces, Impacts du tramway sur le commerce dans l'agglomération strasbourgeoise*, Adeus, C. Koenig, J. Scaravella, F. Vigneron, B. Vimbert, Certu, Lyon, 2004
- *Déplacements et commerces, enquête auprès des commerçants de la rue de Marseille et du cours de la Liberté à Lyon*, Certu, Lyon, novembre 2001

- *Déterminants des pratiques modales dans les agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne*, EPFL, Certu, Lyon, 1996²⁵⁵
- *Die Renaissance der Strassenbahn in Frankreich – das Beispiel Nantes/Westfrankreich*²⁵⁶, travail de thèse de Sabine Sprinz, sous la direction des professeurs Ingo Eberle et Heiner Monheim de l'université de Trèves, Allemagne, août 2004
- *Enquête et expertise sur les activités économiques riveraines de la 3^e ligne de tram*, Cabinet Boschetti, pour l'AURG, à la demande du SMTC, Grenoble, juin 2004
- *Enquête Marc Gilles & associés*, effectuée dans six agglomérations françaises pour le Gart, Paris, 1994
- *Étude sur les impacts du tramway (à Grenoble)*²⁵⁷, Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG), Grenoble, décembre 1990
- « Étude d'impact de la deuxième ligne de tramway » et « Plans généraux des travaux » in *Enquête préalable à l'enquête d'utilité publique*, Montpellier agglomération, TAM, 2003
- *Évaluation du tramway de l'agglomération nantaise*, District, DTT, DDE 44, TAN, Auran, Nantes, 1995²⁵⁸
- *Évaluation a posteriori des TCSP*, Certu, DTT, Cete de Lyon, Let, mars 2003
- *Évaluation socio-économique du tramway, synthèse des études*, Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise (Auran), district de l'agglomération nantaise, 1998
- *Évaluation des transports en commun en site propre, indicateurs transport pour l'analyse et le suivi des opérations*, Certu, Lyon, 1997
- *Guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs*, Certu, Lyon, janvier 2000
- *Guide méthodologique Tramway et développement économique*²⁵⁹, ACFCI, Paris, juillet 2001
- *Impacts des aménagements physiques des TCSP sur les commerces, phase préalable*, Cete Méditerranée, mai 2004

²⁵⁵ Voir aussi *Modifications de comportement en lien avec le tramway*.

²⁵⁶ En allemand, sur la renaissance du tramway en France autour de l'exemple de Nantes.

²⁵⁷ Voir aussi *Observatoire des effets du tramway*, Aurg, Grenoble, mai 1992.

²⁵⁸ Cette étude comprend sept dossiers. Il n'en existe que deux exemplaires (connus) au total, consultables à la DTT pour l'un et auprès de Nantes Métropole, Direction des transports collectifs et du stationnement pour l'autre ; la synthèse thématique de ces travaux a été éditée en 1998 sous forme de brochure par l'Auran à la demande du district.

²⁵⁹ Réalisé dans le cadre du Renatec.

-
- *Impact du métro sur le commerce*²⁶⁰, société Bérénice pour la ville et le commerce, Paris, novembre 2000
 - *La fréquentation de l'agglomération bordelaise avec l'arrivée du tramway, enquête dans la zone d'attraction de Bordeaux, Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique* – CCI, Cub, Bordeaux, avril 2004
 - *L'impact prévisionnel du tramway sur les commerces montpelliérains*, mémoire de maîtrise d'aménagement du territoire, Frédérique Prédali, sous la direction de Robert Siegel, directeur des études et de l'aménagement de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier, faculté Paul Valéry-Montpellier III, 1995-1996
 - *La Vie du Rail* « Nantes remodelée par son nouveau tramway » du 10 décembre 1997 ; numéro du 10 février 1999 ; « Nantes, le plus long réseau de France » du 30 août 2000
 - **Métro/SMTC**, banque de données TCSP, TAG, CCI
 - « Modifications de comportement en lien avec le tramway – pratiques de déplacements et perception des transports urbains », rapport de recherche, Cete de l'Ouest et Irec/EPFL de Lausanne, 1996 in *Agglomération nantaise, évaluation du tramway, District de l'agglomération nantaise*, Meltt, DTT, DDE, Nantes et Lausanne
 - « Nantes, le plus long réseau de France », in *La vie du rail*, 30 août 2000
 - *Observatoire des effets du tramway (à Grenoble)*, AURG, Grenoble, mai 1992
 - *Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique, rapport 2004*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole, décembre 2004
 - *Observatoire du commerce, enquêtes de fréquentation commerciale, novembre 2002, le centre-ville de Montpellier*, direction des études et observatoire économique, Montpellier, avril 2005
 - *Présentation des effets socio-économiques de la première ligne de tramway (à Montpellier)*, Montpellier Agglomération, TAM, janvier 2004
 - « Quel est l'impact d'un TCSP sur le commerce ? Eléments de réponse après le débat organisé par le Gart le 5 novembre 2002 », in : *Rail et Transports*, 11 décembre 2002
 - *Rapport 2004 de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique*, CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole/communauté urbaine de Bordeaux, 2004
 - *Recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques*, C. Miécaze, CCI de Bordeaux pour le Certu, Lyon, 2004
 - *Seconde ligne de tramway de Montpellier, avis de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier*²⁶¹, CCIM, Montpellier, 11 octobre 2003
-

²⁶⁰ Pour le compte de la communauté d'agglomération rouennaise.

- *Trambaarconstructies in stedelijk gebied – Afwegingsaspecten voor de toepassing*²⁶², Crow, Ede, Pays-Bas, novembre 2004 (www.crow.nl)
- « Tramways et couloirs bus : quels impacts sur la vie des commerces ? », in *Compte rendu du colloque Gart du 5 novembre 2002*, Paris, Gart, 2002
- « Tramways et couloirs bus : quels impacts sur la vie des commerces ? », in *Compte rendu du colloque Gart du 5 novembre 2002*, Christian Boyer, Paris, Gart, 2002
- « Tramways et couloirs bus : quels impacts sur la vie des commerces ? », in *Compte rendu du colloque Gart du 5 novembre 2002*, Michel Destot, Paris, Gart, 2002
- « Tramway de Nantes, 20 ans plus loin », in *Transport public*, n° 1045, mars 2005
- *Tramway de Strasbourg : Bilan Loti des lignes B et C*, Adeus/communauté urbaine de Strasbourg, octobre 2004
- *Transports en commun et activité commerciale*, Cecod/ACFCI pour le comité de promotion des transports publics, Paris, mars 1997
- *Transports publics et formes urbaines*²⁶³, comité de promotion des transports publics, (Gart, UTP), Paris, mars 1997
- *Un Tramway à Grenoble, transport et projet urbain*, Xavier Malperti et Aleth Picard, GEVR/Plan urbain/SMTC, Grenoble et Rouen, avril 1995
- *Ville accessible à tous et activités commerciales, actes de la journée d'échanges du 21 mai 2003*, Certu, Lyon, janvier 2004

²⁶¹ Développement argumenté de la position validée de la CCI en assemblée générale de la CCIM du 26 septembre 2003.

²⁶² Différents types d'infrastructures de tramway en milieu urbain – critères de choix : sous forme de fiches pratiques largement illustrées ; texte en néerlandais.

²⁶³ Analyse comparative sur trois sites : tramway de Bobigny, Trans-Val de Marne, métro de Rouen.

TABLE DES MATIERES

Présentation IUD	3
Remerciements	4
Notice analytique	5
Sommaire	7
IMPACT DU TRAMWAY SUR LE COMMERCE	9
1. Introduction	9
1.1 Rappel du contexte et des objectifs de l'étude	9
1.2 Contexte législatif	12
1.3 Contexte financier	12
2. Les effets observés du tramway sur le commerce	15
2.1 Méthodes et outils : différences entre agglomérations étudiées	15
2.2 Effets constatés	21
3. Conclusions : les points clefs de l'interaction tramway et commerce	37
3.1 Politiques urbaines et politique tramway	37
3.2 Importance de la concertation	38
3.3 Contexte spatial local et insertion de la plate-forme	40
3.4 Opérations d'urbanisme, aménagements et mesures d'accompagnement	43
3.5 Hypothèses et dires en conclusion	45
MONOGRAPHIES	49
MONOGRAPHIE DE BORDEAUX	51
1. Contexte institutionnel et politique des transports	51
2. Offre globale de transport public	52
3. Tramway dans l'agglomération bordelaise	54
3.1 Tramway, outil d'aménagement et de revalorisation	54
3.2 Tramway et aménagements concomitants	54
3.2.1 Aménagements réalisés en parallèle	55
3.2.2 Coût des travaux concomitants	55
3.3 Concertation et choix des tracés	55
3.3.1 Concertation intensive	55
3.3.2 Choix du tracé	56
3.4 Bref descriptif des trois lignes	58

4. Suivi des effets du tramway sur les activités économiques dans Bordeaux Métropole	59
4.1 Outils	59
4.1.1 Observatoire des effets du tramway	59
4.1.2 Autres outils mis en place	59
4.2 Impacts en général	60
4.2.1 Impacts selon le tissu concerné	60
4.2.2 Zone d'attraction de Bordeaux	61
4.3 Impacts spécifiques constatés	61
4.3.1 Évolution statistique	61
4.4 Enquêtes auprès des chefs d'entreprise (extraits du rapport 2004)	66
4.4.1 Chiffre d'affaires	66
4.4.2 Clients et fréquentation	67
4.4.3 Clients et comportements	68
4.4.4 Livraisons	69
4.5 Effets de la phase 1 selon les chefs d'entreprise (extraits du rapport 2004)	69
5. Positionnement des plates-formes et commerce	71
5.1 Exemples d'insertion et bilan commerce	71
5.1.1 Avenues Thiers et Jean Jaurès	71
5.1.1.1 Insertion de la plate-forme	72
5.1.1.2 Bilan économique	72
5.1.2 Cours Alsace-Lorraine	73
5.1.2.1 Insertion de la plate-forme	74
5.1.2.2 Bilan économique	75
5.1.3 Secteur « hypercentre »	76
5.1.3.1 Insertion de la plate-forme : exemple de la rue Vital Carles	76
5.1.3.2 Bilan économique	77
5.1.4 Cours de l'Argonne	78
5.1.4.1 Bilan économique	78
5.1.4.2 Insertion de la plate-forme	79
MONOGRAPHIE DE GRENOBLE	81
1. Contexte institutionnel et politique des transports	81
1.1 Aspects institutionnels	81
1.2 Politique transports-déplacements	81
2. Offre globale de transport public	83
2.1 Offre et fréquentation du réseau	84
3. Tramway de l'agglomération grenobloise	85
3.1 Historique	85
3.2 Tramway grenoblois, outil d'aménagement	85
3.3 Troisième ligne, au cœur d'un projet d'agglomération	85
3.4 Bref descriptif des lignes de tramway	87

3.5 Concertation	87
3.6 Positionnement des plates-formes	88
3.7 Tramway et commerce dans l'agglomération grenobloise	96
3.7.1 Outil d'observation des effets de la future troisième ligne	96
3.7.2 Observations et commentaires sur les effets sur le commerce et les activités des lignes A et B	96
3.7.2.1 Estimation globale positive	96
3.7.2.2 Différents types d'effets	99
3.7.2.2.1 Effets lisibles dans le temps	99
3.7.2.2.2 Effets lisibles dans l'espace	99
3.7.2.2.3 Effets lisibles dans les structures	99
3.7.2.3 Mutations diverses	100
3.7.2.3.1 Chiffre d'affaires et mobilité	100
3.8 Exemples de plates-formes des lignes A et B	101
3.8.1 Cours Berriat	101
3.8.2 Avenue Alsace Lorraine	102
3.9 Insertion du futur « tram 3 »	102
3.9.1 Concertation et choix du positionnement	102
3.9.2 Exemples du futur tram 3	103
3.10 Dires d'experts de l'agglomération grenobloise	105
MONOGRAPHIE DE MONTPELLIER	111
1. Contexte institutionnel et politique transports	111
1.1 Expansion et croissance démographique	111
1.2 Fondements du PDU	112
2. Offre globale de transport public	113
3. Tramway dans l'agglomération montpelliéraine	115
3.1 Outil d'aménagement urbain	115
3.2 Concertation et choix des tracés	117
3.2.1 Ligne 1	117
3.2.2 Ligne 2	118
3.2.3 Tracé retenu par Montpellier agglomération	118
3.2.3.1 Étude d'impact et tracé retenu	118
3.2.3.2 Corridor et tracé de référence	119
3.2.3.3 Plate-forme à positionnement non-spécifié	119
3.2.3.4 Position de la CCI de Montpellier concernant la deuxième ligne	120
3.2.4 Ligne 3	122
4. Tramway et commerce à Montpellier	123
4.1 Équipement commercial de l'agglomération	123
4.2 Deux logiques de desserte du centre-ville	124
4.3 Outils d'observation	124

4.3.1 Commission d'indemnisation	124
4.3.2 Comptages des flux piétons	125
4.3.3 Enquêtes de fréquentation commerciale	125
4.4 Impacts du tramway	125
4.4.1 Effets sur les pratiques de déplacement	125
4.4.2 Effets sur l'activité des entreprises	126
4.4.3 Fréquentation commerciale	126
5. Positionnement des plates-formes	128
5.1 Exemples de plates-formes du tramway de Montpellier	128
5.1. Rue Maguelone	128
5.1.2 Axe Louis Blanc - Pasteur	128
5.1.3 Boulevard Louis Blanc vers Pasteur	130
MONOGRAPHIE DE NANTES	131
1. Contexte institutionnel et politique transports	131
1.1 Aspects institutionnels	131
1.2 Politiques de transport	131
1.2.1 Années 1977 à 1985	131
1.2.2 Premier tramway en 1985 et premier PDU en 1991	132
1.2.3 PDU de Nantes 2000-2010	132
1.2.3.1 Nantes, métropole polycentrique	133
1.2.3.2 Enveloppe financière globale	134
1.2.3.3 Comparaisons	134
2. Offre globale de transport public	135
3. Tramway dans l'agglomération nantaise	137
3.1 Évolution de l'outil tramway dans l'agglomération nantaise	137
3.1.1 Tramway nantais, d'abord outil d'amélioration des déplacements	137
3.1.2 De l'outil de redistribution des modes sur voirie.....	138
3.1.3 ...à l'outil d'aménagement, de rénovation et d'intégration sociale	138
3.2. Bref descriptif des lignes de tramway	139
3.2.1 Ligne 1	139
3.2.2 Ligne 2	139
3.3 Différents modes d'insertion des plates-formes des lignes 1 et 2	140
3.4 Plates-formes de la ligne 3	141
4. Tramway, urbanisme et commerce	142
4.1 Renforcement du caractère structurant du tramway des deux premières lignes	142
4.2 Opération de remodelage important du centre-ville à l'occasion de la construction de la troisième ligne	142
4.3 Effets socio-économiques du tramway	143
4.3.1 Effets socio-économiques inscrits dans une dynamique globale de l'agglomération	143
4.3.2 Impact du tramway sur l'économie locale	144
4.3.3 Impact des travaux de la ligne 3 et du prolongement de la ligne 1	146

5. Exemples de plates-formes	147
5.1 Boulevard de l'amiral Courbet (ligne 2)	147
5.2 Rue du Poitou (ligne 3)	148
5.3 Route de Vannes (ligne 3)	149
5.4 Rue des Hauts pavés (ligne 3)	150
6. Dires d'élu et d'expert de l'agglomération nantaise	151
6.1 Dire d'élu	151
6.2 Dire d'expert	152
MONOGRAPHIE DE ROUEN	153
1. Contexte institutionnel et politique transports	153
2. Offre globale de transport public	155
3. Métro et Teor à Rouen	157
4. Bilan des effets du métro	158
4.1 Typologie des commerces	159
4.2 Différents impacts du métro sur le commerce	161
4.2.1 Fréquentation supplémentaire grâce au métro	161
4.2.1.1 Centre-ville de Rouen	161
4.2.1.2 Évolution de l'appareil commercial	162
4.2.1.3 Centre commercial Saint-Sever	162
4.2.1.4 Deux pôles de proximité	163
4.2.2 Évasions possibles vers d'autres pôles plus attractifs	163
4.2.3 Impact du métro en fonction de la distance au noyau marchand et du type d'activité commerciale	164
4.2.4 Modifications dans les comportements d'achats	164
4.2.5 Évolutions qualitatives du tissu commercial le long de la ligne	165
4.2.6 Évolution des chiffres d'affaires	165
4.3 Conclusions de l'étude Bérénice	167
5. Plates-formes et commerce	169
5.1 Hypercentre commerçant : carré magique et rue Jeanne d'Arc	169
5.2 Hypercentre commerçant : axe Giraud-Leclerc où passera Teor	171
5.3 Avenue de Caen	171
5.4 Rue Garibaldi/place de l'Hôtel de ville à Sotteville-lès-Rouen	172
MONOGRAPHIE DE STRASBOURG	175
1. Contexte institutionnel et politique transports	175
1.1 Contexte institutionnel	175
1.2 Politique de déplacements et trafic automobile	176
2. Offre globale de transport public	177
3. Tramway à Strasbourg	179
3.1 Plates-formes	180

3.2 Exemples de plates-formes	182
3.3 Concertation tramway	183
4. Commerce et tramway dans l'agglomération strasbourgeoise	184
4.1 Évolution de l'armature commerciale de la CUS	184
4.2 Rôle du tramway dans les mutations de l'appareil commercial	185
4.3 Commerce de l'hypercentre et son évolution	186
4.4 Recomposition significative de l'hypercentre	187
4.5 Différentes mutations « avec » ou « sans » tramway	188
5. Plates-formes et commerce : Évolution commerciale dans quatre rues de l'hypercentre	190
BIBLIOGRAPHIE	193
TABLE DES MATIERES	197

© ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: CETE de Lyon ☎ (+33) (0) 4 72 14 30 30 (avril 2006)
Dépôt légal: 2^e trimestre 2006
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 05-30 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>