

T1-T2 : L'impact du tramway en ville, des méthodes aux recommandations Travaux sur la voirie, évolution des commerces, circulation des piétons... quel est l'impact du tramway en ville ?

Le Sytral et la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon ont souhaité connaître l'effet des lignes T1 et T2 sur les commerces, les activités, les bureaux, les logements et l'ambiance urbaine.

Plusieurs villes françaises conduisent ces études d'impact. Dans le cadre de l'expertise menée par l'Agence d'urbanisme en 2006, la documentation a recueilli les expériences existantes dans un volet spécifique. Les chargés d'études peuvent ainsi situer les indicateurs choisis à Lyon parmi un ensemble de méthodes possibles, comprendre les difficultés d'une évaluation sans situation de référence, et suggérer une étude élargie

"Situer la méthode entreprise à Lyon parmi les méthodes existantes"

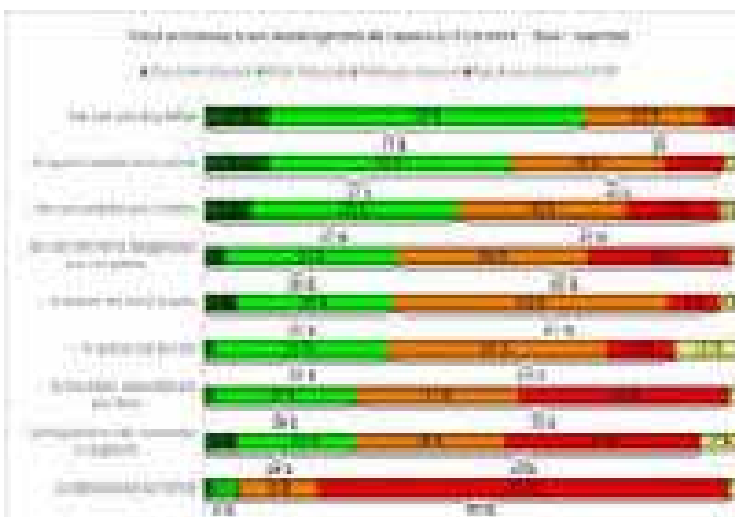
Les Agences d'urbanisme de Grenoble, Strasbourg et Bordeaux ont toutes mobilisé des données sur les types de commerce et les valeurs immobilières. Selon les objectifs de l'étude et les partenariats noués entre les institutions locales, les procédés varient néanmoins. A Grenoble, l'évolution des transports de marchandise et les mesures d'environnement (niveaux de bruit, de pollution) ont été pris en compte. Un calcul de rentabilité financière de la ligne C a même pu être mené. De son côté, l'Agence de Strasbourg a réutilisé l'enquête comportements d'achat des ménages. L'observatoire de Bordeaux a, quant à lui, réalisé une enquête photographique pour apprécier la nature des commerces sur 15 secteurs longeant le tramway et 5 secteurs hors tramway. Une enquête par « cartes mentales » a mesuré les évolutions de la perception du centre-ville.



Un tableau synthétique compare les données possibles, les formes d'entretiens et de sondages (p13 du recueil documentaire) . Il est issu des échanges avec les techniciens des Agences. Quatre fiches de lecture constituent des monographies (p 25). Elles s'appuient sur un ouvrage fondamental pour comprendre les expériences des trois agglomérations : *Déplacements et commerces : recommandations pour observer les impacts d'un TCSP sur les activités économiques : Programme interface urbanisme déplacements*, écrit par le Certu et la CCI de Bordeaux en 2004.

En parallèle de ce recueil documentaire sur les démarches d'observatoire et d'évaluation des impacts des lignes de transports en commun sites propres, l'Agence lyonnaise a choisi de mener de front quatre travaux :

- * Une enquête auprès de 300 habitants, réalisée par Ipsos puis exploitée par l'Agence
- * Une enquête auprès de 85 commerçants, assortie d'entretiens avec neuf d'entre eux
- * Des entretiens avec 13 professionnels de l'immobilier



* Une cartographie des fichiers Sirene de l'Insee sur les apparitions et disparitions de commerces et services, des années 2001 à 2005.

"La clé d'une étude d'impact, c'est l'anticipation"

L'étude révèle que le tramway a une influence bénéfique sur le cadre de vie à proximité des lignes. Après une phase de travaux incommode, notamment pour certains commerçants, les effets observés du tramway sur l'activité commerciale, l'ambiance urbaine ou l'immobilier d'entreprise et d'habitation sont globalement positifs.

Certains impacts sont toutefois difficiles à isoler des tendances générales observées sur le reste de l'agglomération. Lorsque certains commerces d'une rue sont remplacés par des activités de service, s'agit-il d'un effet du tramway lui-même ? Est-ce plutôt le résultat du contexte économique présent sur toute l'agglomération, qui multiplie les lieux de services immobiliers ou bancaires ? Le transport en commun en site propre n'est que l'un des facteurs qui autorise ou facilite les mutations urbaines observées. La difficulté à mesurer les effets du seul tramway se retrouve dans les quatre volets de l'étude.

Quelques agglomérations parviennent mieux à isoler ces effets. A Bordeaux, la logique de l'observatoire est pleinement développée : les données sont connues avant, pendant et après l'arrivée du tramway sur les quais et dans les quartiers. La clé pour mesurer un impact est donc l'anticipation.

"Anticiper, élargir et pérenniser l'observation"

Le corpus documentaire permet de proposer des améliorations pour l'étude d'autres lignes. Puisque les effets de contexte gênent l'analyse, il conviendrait de dresser un état des lieux avant la construction d'une ligne de TCSP. A Lyon, il faudrait systématiser l'observation préalable sur l'ensemble des territoires traversés par les lignes inscrites sur le plan de déplacements urbains de l'agglomération.

Au-delà, les synthèses documentaires débouchent sur des recommandations pour la mise en place d'un observatoire des effets d'un TCSP (p 20 du recueil documentaire). Il permettrait de repérer les conséquences de l'infrastructure à long terme. Il combine le suivi quantitatif par des indicateurs économiques, d'une part, et l'analyse qualitative des effets du tramway sur un secteur d'activité ou sur un périmètre défini, d'autre part. La pérennité des analyses et des données est fondamentale pour saisir les répercussions d'une ligne de transport sur la structure de l'agglomération.

A la lumière des expériences connues, quelques règles de méthode sont à respecter :

- Observer à différentes phases : dresser un état des lieux avant travaux, suivre les activités pendant et après les travaux. Pendant et après la construction, on peut être tenté d'observer ce qui se passe sur des zones témoins, c'est-à-dire des quartiers similaires non touchés par le projet. Il deviendrait alors possible de comparer les phénomènes en cours sur les deux terrains et d'isoler la part du tramway. Cette méthode, séduisante de prime abord, est quasiment impossible à mettre en œuvre. Une ville est trop hétéroclite pour y trouver deux terrains similaires.



- Dégager les intérêts et objectifs communs entre tous les acteurs concernés. A cet égard, l'étude sur les lignes T1 et T2 a développé le dialogue entre les acteurs lyonnais de l'économie et des transports. Elle a contribué à rapprocher les points de vue de ces deux partenaires de l'Agence.

- Choisir les thèmes, les indicateurs et les périmètres d'études pertinents

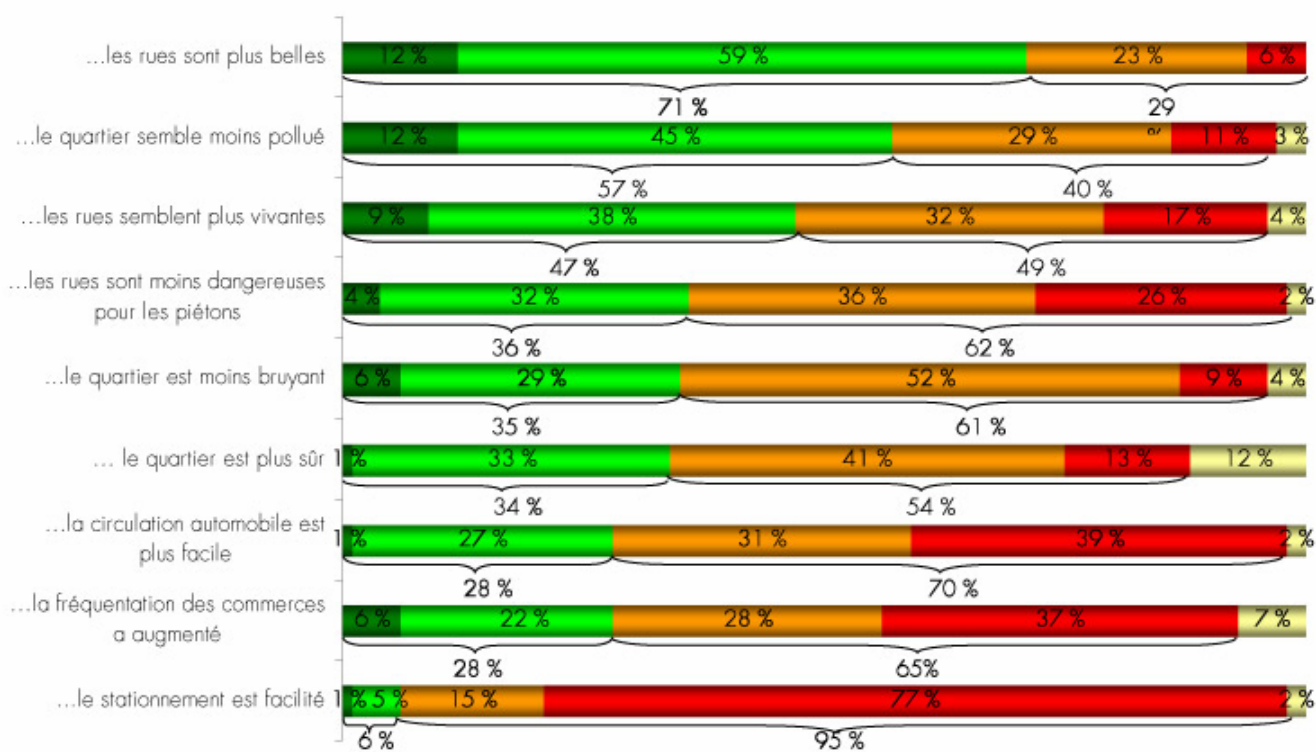
- Etablir les partenariats nécessaires pour la collecte et le recueil des données.

L'observation peut aussi faciliter la prise de décision des acteurs locaux. En 2007, l'Agence élabore une note méthodologique : quels sont les critères prioritaires pour choisir le tracé ou les arrêts d'une ligne de transports en commun ? Ces choix concernent en particulier les lignes A7, A8 et T3 (« Lea »).

La construction de la ligne de tramway 4 a débuté en février 2007. L'observation de ses effets sur le parcours est déjà lancée. De façon plus générale, l'impact des transports en commun en site propre pourrait faire partie des thèmes de l'observatoire des déplacements lancé en 2007.

Grâce au tramway et aux réaménagements de l'espace qu'il a entraîné... (Base : ensemble)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ NSP



Commentaire : La population interrogée estime que le tramway contribue à l'amélioration globale du quartier et du cadre urbain, à travers l'amélioration esthétique des rues et la diminution de la pollution atmosphérique.

Référence à l'étude du Certu sur les effets du tram de Lyon sur le commerce



Les Thématiques

- Urbanisme et habitat-> (439)
- Mobilité et déplacements-> (322)**
 - Connaissance de la mobilité (78)
 - **Enjeux économiques et sociaux de l'organisation des déplacements (67)**
 - Déplacements et planification (99)
 - Marchandises en ville (12)
 - Politique de stationnement (34)
 - Management de la mobilité (32)
- Systèmes de transports-> (238)
- Voirie et espace public-> (202)
- Sécurité et circulation routière-> (192)
- Ville et environnement-> (107)
- Ville et équipements publics-> (67)
- Information géographique-> (61)
- Projets transversaux-> (158)
- Activités Internationales-> (4)

S'abonner à la newsletter

Vient de paraître...
Vient de paraître

Editeurs

DÉPLACEMENTS ET COMMERCES

Évaluation de l'évolution des impacts du tramway de Lyon sur le commerce

Rapport d'étude

novembre 2005



21 x 29,7

Rapport d'étude

89 pages

Disponible en téléchargement gratuit uniquement

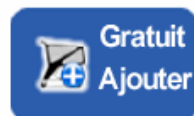
[Présentation](#)

[Sommaire](#)

[Couverture](#)

Résumé

L'étude a été réalisée par une stagiaire du Certu dans le cadre du Programme « Interface Urbanisme-Déplacements ». Le rapport rend compte d'une enquête conduite auprès des commerçants de la rue de Marseille et du cours de la Liberté à Lyon ainsi que de l'avenue Franklin Roosevelt à Bron, voies empruntées par les lignes de tramway mises en service au début de l'année 2001. Suite au premier bilan établi en septembre 2001, il est apparu intéressant de voir si la situation et l'opinion des commerçants avaient évolué. Après avoir observé l'évolution de l'appareil commercial, une enquête auprès de certains commerçants des rues concernées a été conduite. Le rapport fait aussi état de rencontres avec des élus et des techniciens des services économiques des collectivités concernées ainsi qu'avec un représentant de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon. Remarques complémentaires : Cette étude a été réalisée dans le cadre du programme « Interface urbanismedéplacements », thème 4, « Impact des mesures des Plans de déplacements urbain (PDU) sur la vie économique et les commerces » commandée au Certu par le ministère de l'Équipement. Elle fera partie de l'étude plus générale que le Sytral, autorité organisatrice des transports, doit mener dans le cadre de l'évaluation prévue par la Loti, loi d'orientation des transports intérieurs.



Détails

Langue : **Français**

Éditeurs : **CERTU**

Auteurs : **CERTU**

Sujets : - [Déplacement](#) - [Impact](#) - [Transport](#) - [Commerce](#) - [Opinions sur la mobilité](#) - [Tramway](#)

Autres Thématiques : - [Déplacements et planification](#) - [Habitat](#) - [Urbanisme et déplacements](#) - [Marchandises en ville](#)

ISBN :

ISBN : **CertuRE-06-02-FR**

ISSN : **1263-2570**

Code App :

DÉPLACEMENTS ET
COMMERCES.téléchargement

