



OBSERVATOIRE

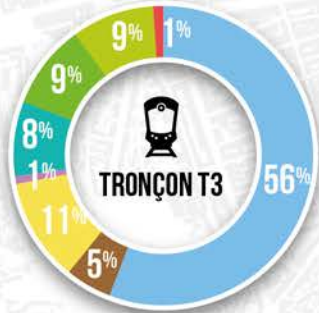
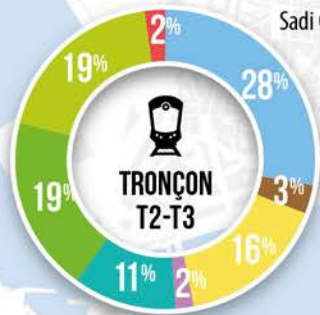
MOBILITÉS
OCTOBRE 2023 | N°02

Les effets du tramway

UN ACCOMPAGNEMENT DES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES ?

Transport en commun capacitaire permettant d'améliorer la desserte des espaces urbains et de faciliter les déplacements de ses usagers, le tramway moderne "à la française" est, en plus, un outil de réaménagement urbain reconnu. Cet objet de mobilité est un réel levier d'accompagnement de politiques publiques et de requalification d'espaces urbains. Ainsi, ses effets ne se réduisent pas à ses apports en matière de déplacements et de mobilités mais vont bien au-delà. Ils peuvent concerner l'ensemble des domaines de l'aménagement urbain dont les activités économiques. L'arrivée d'un tramway peut à la fois susciter des craintes chez les acteurs économiques (fermetures d'activités, mutations au profit d'autres secteurs, perte de clientèles, nuisances liées aux travaux), et à la fois être source d'opportunités (amélioration de l'accessibilité, apport d'une nouvelle clientèle, apaisement et amélioration de l'espace public). À travers cette publication, l'*Observatoire des effets du tramway* vise à comprendre et objectiver les effets qu'a pu avoir le tramway à Marseille sur l'économie et le commerce, depuis son retour en 2007. Ce deuxième numéro fait suite à une première publication contextuelle et historique sortie en juillet 2022 : *2007-2022 : 15 ans de tramway à Marseille*.

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE LE LONG DU RÉSEAU DU TRAMWAY EN 2022



LES TRONÇONS AVEC LE PLUS D'ÉTABLISSEMENTS ACTIFS (établissements de plus de 1 salarié)

Source : Sirene 2022



Commerce



Construction



Hébergement et restauration



Services collectifs



Services aux particuliers



Services aux entreprises



Industrie

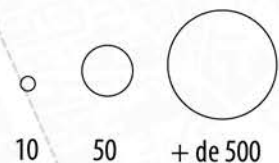


Transport Commerce de gros



Non renseigné

TAILLE DES EFFECTIFS DES ÉTABLISSEMENTS ACTIFS DE PLUS D'1 SALARIÉ



Source : Sirene 2022

DEUX APPROCHES COMPLÉMENTAIRES

Une approche tronçon en tissu urbain continu : corridor de 20m autour des lignes de tramway

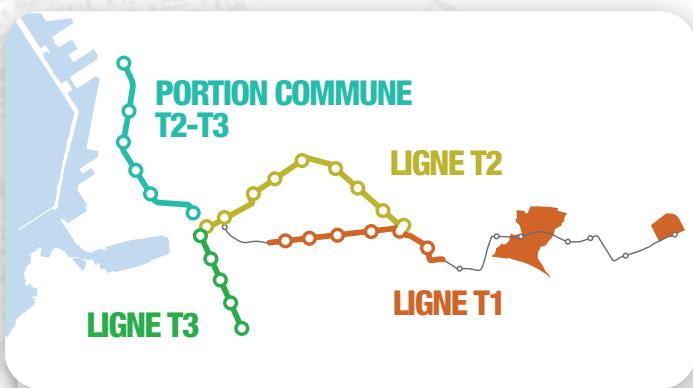
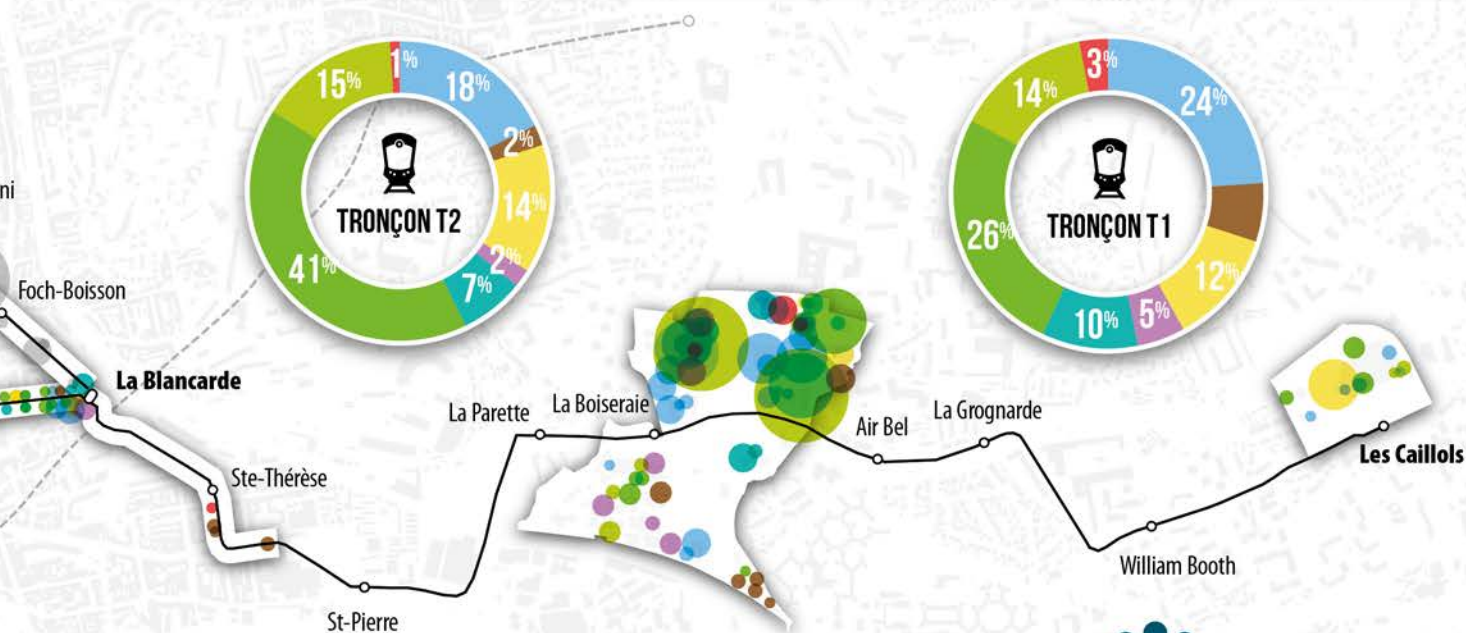
Pourquoi un tronçon de 20 m en tissu urbain continu ?

Ce périmètre permet d'intégrer l'ensemble des rez-de-chaussée commerciaux et des immeubles directement impacté par le tramway. Le tramway génère très peu d'effets sur l'économie et le commerce au-delà du premier linéaire bâti.

Une approche zonage en tissu urbain discontinu (après le dépôt de Saint-Pierre sur la ligne T1)

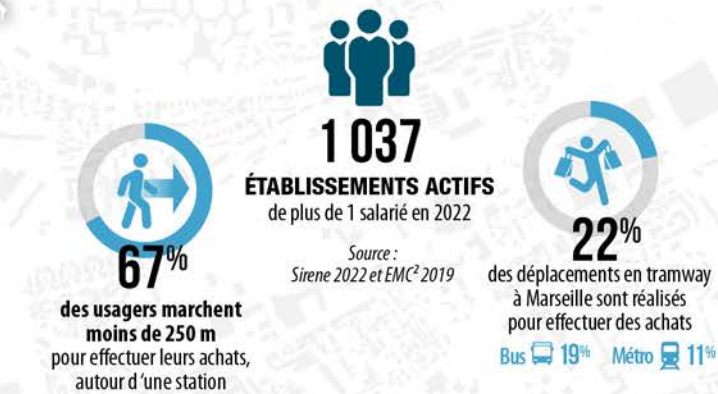
Pourquoi une approche zonage en tissu urbain discontinu ?

Il existe peu de linéaires commerciaux et d'établissements économiques le long du tramway dans ces espaces. La ligne de tramway dessert des zones d'activités et des zones commerciales à prendre en compte par l'observatoire.



CHAQUE LIGNE A ÉTÉ DIVISÉE EN TRONÇON POUR PERMETTRE UNE ANALYSE DÉTAILLÉE DES DONNÉES DE L'OBSERVATOIRE

Pour tenir compte des différentes temporalités de réalisation du tramway marseillais, notamment de l'extension du tramway sur la rue de Rome et de la mise en service de la ligne T3 en 2015, l'observatoire a divisé le réseau comme suit :



- ▶ **Ligne T1 – Eugène-Pierre - Les Caillols** : suppression du tunnel de Noailles de l'analyse car le tramway ne possède pas de réel impact sur le tissu économique à cet endroit, étant souterrain. La station Noailles possède également le métro, il peut être difficile de décorréler l'effet tramway de l'effet métro.
- ▶ **Ligne T2 (hors partie commune T3) - Canebière - La Blancarde**
- ▶ **Partie commune T2-T3 - Arenc Le Silo - Belsunce-Colbert**
- ▶ **Ligne T3 (hors partie commune T2) - Cours Saint-Louis - Castellane**

QUELQUES REPÈRES CHRONOLOGIQUES



Retrouvez l'animation sur l'évolution du réseau de tramway marseillais depuis 2004 en scannant le flashcode



INFOGRAPHIE © AGAM 2022

JANVIER 2004

Fermeture de la ligne 68, dernière ligne subsistante du réseau historique marseillais.

Début des travaux de modernisation de l'ancienne ligne 68 et des futures lignes T1 et T2 du tramway moderne.



JUIN 2007

Mise en service de la ligne unique Euroméditerranée - Gantès - Les Caillols.



NOVEMBRE 2007

Ouverture du tronçon d'Eugène Pierre à La Blancarde.

Séparation de la ligne T1 (Eugène-Pierre – Les Caillols) et de la ligne T2 (Euroméditerranée-Gantès – La Blancarde).

SEPTEMBRE 2008

Ouverture du tunnel entre Eugène Pierre et Noailles

Ligne T1 dans son tracé actuel (Noailles - Les Caillols)



MARS 2010

Extension de la ligne T2 d'Euroméditerranée-Gantès à Arenc-Le-Silo



AVRIL 2012

Début des travaux de l'extension du tramway entre Belsunce-Alcazar et Place Castellane

MAI 2015

Ouverture de la nouvelle station Canebière-Capucins sur la ligne T2.

Ouverture de la ligne T3 entre Arenc-Le Silo et Castellane

LES INDICATEURS ÉCONOMIQUES SUIVIS PAR L'OBSERVATOIRE

› Nombre d'établissements actifs

› Évolution du nombre d'établissements créés avant et après la mise en place du tramway



Point de méthode : l'évolution du nombre d'établissement est effectuée uniquement sur les établissements créés, car il n'y pas de données disponibles sur la date de fermeture des établissements avant 2017.

Source : Sirene, 2022

› Part des secteurs d'activités des établissements actifs

› Part des secteurs d'activités des établissements créés avant et après la mise en place du tramway



Point de méthode : correspondances entre la catégorisation actuelle (NAFRev2) et les catégorisations plus anciennes : NAP avant 1993, NAF1993 jusqu'à 2003 et NAFRev1 jusqu'à 2008, afin de pouvoir comparer avant et après la mise en place du tramway.

Source : Sirene, 2022

› Vacance économique et commerciale (nombre de locaux vacants, typologie des locaux, surface (en m²))

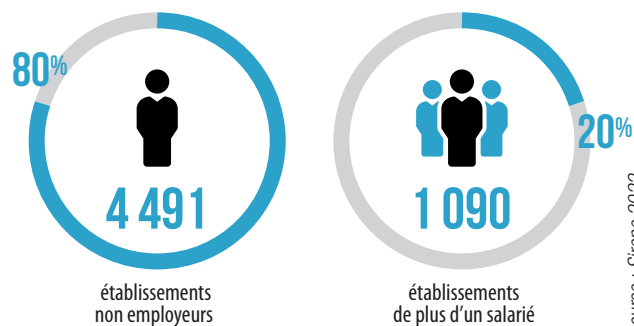


Point de méthode : prise en compte de la vacance supérieure ou égale à 5 ans et suppression des locaux non imposés à la CFE (Cotisation Foncière des Entreprises), afin d'avoir véritablement les locaux vacants.

Source : Locomvac et Lovac, 2022

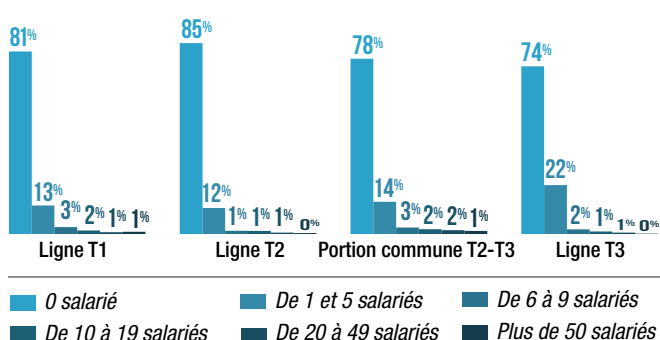
LE CAS DES ÉTABLISSEMENTS NON EMPLOYEURS

La prise en compte des établissements non employeur, principalement des autoentrepreneurs, constitue un enjeu particulier dans l'analyse d'un tissu économique. La grande majorité de ces autoentrepreneurs possèdent un adressage résidentiel, c'est-à-dire que l'adresse renseignée correspond fréquemment à leur domicile. Le tramway marseillais traversant en majorité un tissu mixte de centre urbain avec une proportion considérable d'habitation, la part des autoentrepreneurs par rapport aux établissements contenant des salariés est par conséquent très importante.



Source : Sirene 2022

RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS ACTIFS SELON LEUR TAILLE PAR LIGNE DE TRAMWAY EN 2022



Source : Sirene 2022

L'analyse de ces effets sur les activités économiques et commerciales, incluant les autoentrepreneurs, traduit difficilement des impacts sur le tissu économique et commercial. Ces phénomènes de domiciliation d'entreprises, que ce soit au domicile des autoentrepreneurs ou dans des tiers-lieux, peuvent venir fausser les données, créant des pics de création traduisant peu l'attractivité économique réelle observée.

L'observatoire des effets du tramway concentre donc son analyse sur les établissements de plus d'1 salarié, dont les évolutions peuvent traduire des effets concrets du tramway sur les activités économiques et commerciales.

UN RÉSEAU QUI S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL PRÉEXISTANT

Le réseau de tramway actuel est intégré au centre urbain marseillais dans sa quasi-totalité. Les 3 lignes traversent les secteurs les plus denses et dynamiques en emplois et en établissements de la ville. Le centre-ville marseillais, du 1^{er} au VII^e arrondissement, concentrent plus de 10 000 établissements créés en 2019. Ces secteurs sont en forte mutation économique et urbaine, des situations très contrastées existent cependant :

- ▶ la portion de la ligne T1 de la Blancarde aux Caillols s'est insérée dans un tissu urbain et économique en développement, avec une forte prévalence résidentielle ;
- ▶ la partie commune des lignes T2 et T3 de Sadi Carnot à Arenc-Le-Silo, qui s'inscrit dans l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée dont la mutation la mise en œuvre d'un projet urbain d'envergure se sont appuyées sur le tramway.

Tout au long de son tracé, le tramway dessert :

- ▶ différents pôles commerciaux, aux caractéristiques fonctionnelles diverses : le centre-ville avec sa concentration

en offre mixte, plusieurs quartiers regroupant des offres de proximité, et des centres commerciaux urbains de rayonnement variable, des Terrasses du Port, 8^e pôle de la métropole en termes de chiffre d'affaires, aux Caillols, centre commercial de proximité ;

- ▶ des secteurs à forte densité de bureaux et avec une diversité d'offre fonctionnelle. Un centre urbain principalement caractérisé par une offre de bureau de proximité regroupant des professions libérales, des indépendants ou des services publics. Et un secteur comme Euroméditerranée, où l'on retrouve des sièges de grands groupes et du bureau de back office attirés par une offre immobilière récente et premium.

En s'insérant dans des tissus économiques et commerciaux divers, le tramway ne possède pas le même rôle et n'a, par conséquent, pas les mêmes effets. En tant qu'objet de mobilité, il représente un levier, parmi d'autres, pouvant impacter les dynamiques économiques et commerciales en cours.

QUELLES ÉVOLUTIONS OBSERVÉES SUR LES ÉTABLISSEMENTS CRÉÉS ANNUELLEMENT DEPUIS LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY À MARSEILLE ?

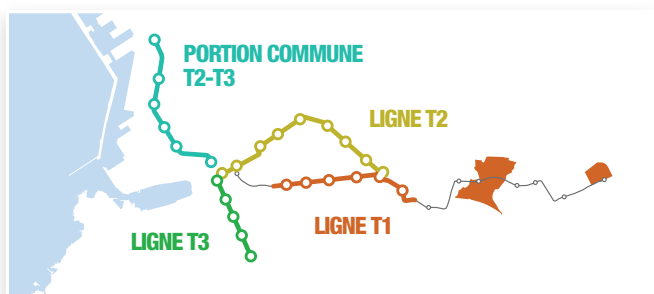
L'arrivée d'un tramway dans un tissu économique et commercial suscite de nombreux questionnements chez les commerçants et les acteurs économiques locaux. Le remodelage de l'espace public qu'il induit, le questionnement de la place de l'automobile, ou encore la période de travaux synonyme de nuisances et de contraintes, sont autant de sources d'incertitudes et de craintes qui sont souvent à l'origine de malentendus et d'oppositions autour des projets de tramway. Quels constats peut-on tirer de l'évolution du nombre d'établissements créés depuis la mise en service du tramway ?

En observant cette évolution depuis les années 2000 jusqu'aujourd'hui, on s'aperçoit que le nombre d'établissements de plus d'1 salarié créés chaque année, malgré des fluctuations, est en croissance autour de l'ensemble des lignes. Il serait cependant réducteur d'attribuer cette dynamique de croissance au simple fait du tramway, puisqu'on s'aperçoit que cette dynamique est similaire à celle de l'ensemble du centre-ville. Ainsi, sur les 7 premiers arrondissements marseillais le nombre

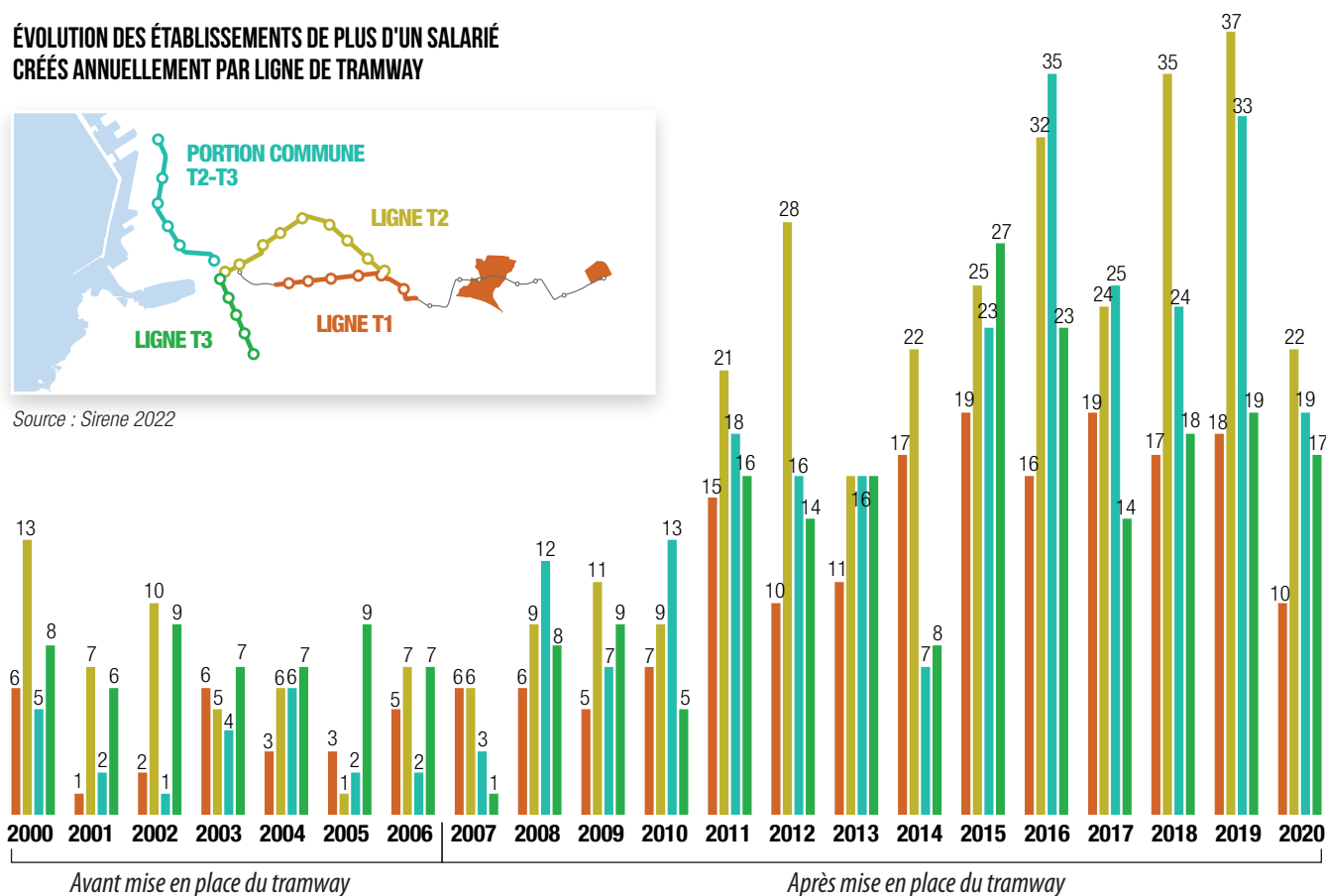
d'établissements créés passent de plus de 4 800 établissements en 2002 à 11 530 en 2021. Le tramway apparaît donc comme un outil d'accompagnement de la dynamique économique du centre-ville, notamment à proximité de son tracé.

Le tramway appuie une dynamique économique et commerciale d'autant plus positive que sa mise en service s'accompagne de création de possibilités d'accueil, que ce soit en matière de rez-de-chaussée commerciaux, de bureaux, ou d'autres locaux économiques. Il est difficile de décorrélérer l'effet du tramway sur la création d'établissements, de l'accompagnement foncier et immobilier entrepris en parallèle. De nombreux tronçons ont vu leur capacité d'accueil augmenter, que ce soit la rue de la République, le boulevard de Dunkerque, la Canebière ou encore la rue de Rome. D'autres tronçons, au contraire, n'ont pas profité de cette dynamique, à l'image du boulevard Longchamp ou de l'avenue Foch à proximité de la Blancarde, secteurs avec une fonctionnalité principalement résidentielle.

ÉVOLUTION DES ÉTABLISSEMENTS DE PLUS D'UN SALARIÉ CRÉÉS ANNUELLEMENT PAR LIGNE DE TRAMWAY



Source : Sirene 2022



PAROLES D'ACTEURS

Adeline PADILA

Responsable de service études et aménagement du territoire,
Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine
Aix-Marseille-Provence

Quels commerces sont les plus impactés par l'arrivée d'un tramway ?

Suite à la mise en place d'un tramway, les commerces les plus impactés sont les plus fragiles, avec peu de trésorerie, et qui éprouveront des difficultés à tenir jusqu'à la fin des travaux. On a pu également constater que les commerces d'achats occasionnels ou avec une clientèle touristique sont fortement impactés à cause de la refonte des axes de circulation et de la suppression de stationnement entraînant un changement des habitudes de la clientèle. La présence d'un tramway peut cependant à terme permettre d'en attirer une nouvelle, parce qu'il a pour effet d'élargir la zone de chalandise. Les commerces de proximité sont, quant à eux, moins impactés, du fait de leur fréquentation majoritairement constituée de riverains dont les habitudes ne sont pas modifiées. Chaque commerce peut profiter à terme de la mise en valeur de l'aménagement urbain et de l'amélioration de la desserte.

Durant quelle(s) phase(s) et sur quel(s) tronçon(s), l'arrivée du tramway a eu le plus d'impact sur le commerce ?

La phase de travaux est particulièrement difficile à vivre pour les commerçants. L'accès aux boutiques est souvent contraint (moins de visibilité, travaux sur la voirie, modification de la circulation) conduisant à une baisse de la fréquentation. La livraison est également impactée et nécessite une adaptation de la part des commerçants pendant et parfois après les travaux. Ce sujet reste souvent le parent pauvre des études préalables, et les solutions proposées, pas toujours adaptées, sont difficilement modifiables.

Sur Marseille, l'impact du tramway sur les commerçants a été spécifique à chaque rue car il dépend de nombreuses variables : le dynamisme de la rue, la durée des travaux, la prise en compte des besoins des commerçants et des entreprises, le choix et la longueur du tracé ou encore les possibilités d'aménager des cheminements provisoires. Mais globalement on a pu constater une augmentation du taux de vacance commerciale et une mutation des commerces sur les axes pendant et après la durée des travaux. Certains axes ont retrouvé leur dynamisme rapidement, comme le boulevard Chave avec un renforcement des commerces de bouche et de restauration. D'autres ont mis plus de temps. La rue de Rome l'illustre bien avec une reprise qui n'a pas retrouvé son niveau d'avant tramway. Il est cependant difficile d'affirmer que ces mutations sont seulement dues au tramway, compte tenu du contexte économique difficile et du changement des comportements d'achat.

Comment réduire l'impact sur les commerçants ?

Des aides financières existent pour indemniser les commerçants impactés par les travaux, à l'image de la Commission Métropolitaine d'Indemnisation Amiable (CMIA). La concertation et la co-construction avec les acteurs économiques en amont permet aussi de limiter les impacts et de mieux comprendre le fonctionnement des entreprises installées le long du tracé dès les études préalables.

L'information et la communication liées aux travaux et au futur projet sont également incontournables. Pour le grand public, tout d'abord, afin de rassurer les usagers et les clients et de leur expliquer que la ville évolue positivement. Et pour les acteurs économiques, afin de partager précisément le phasage des travaux et les lieux impactés. La mise en place d'une cellule de suivi chantier intégrant les acteurs économiques, la nomination d'un médiateur présent quotidiennement sur site, la diffusion du planning des travaux détaillé à l'avance, et le maintien des animations, sont autant de bonnes pratiques à mettre en place pour limiter les impacts des travaux sur les commerçants et plus globalement les entreprises.

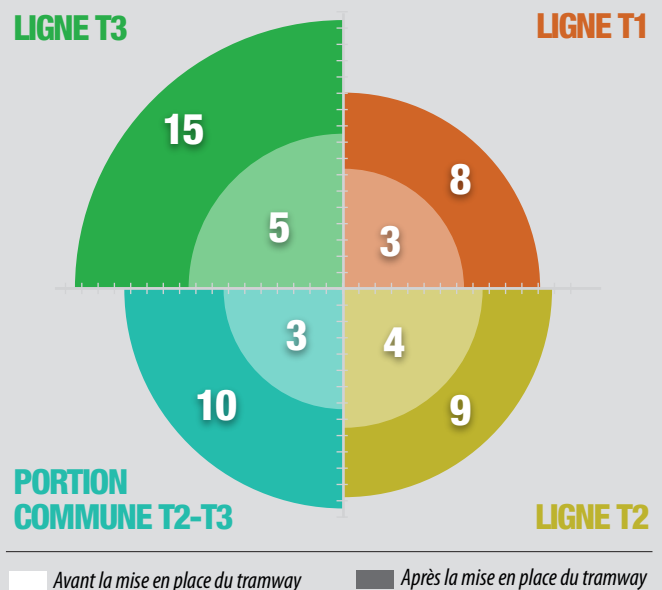
DES OPPORTUNITÉS POUR LES ÉTABLISSEMENTS DE MOINS DE 5 SALARIÉS DANS LE TISSU URBAIN EXISTANT

Le tramway impacte positivement la création d'établissements de 1 à 5 salariés. La mise en place du tramway à Marseille a pu constituer une opportunité pour ces établissements qui ne sont pas soumis, en raison de leurs tailles, à des normes contraignantes (PMR, ERP...), et peuvent s'adapter dans le bâti ancien existant. En effet, parmi les établissements de plus de 5 salariés, se situant au-dessus des seuils normatifs, on repère très peu d'évolution avant et après la mise en place du tramway.

Ce constat peut s'expliquer par le fait que le tramway a rarement été accompagné par des opérations de réhabilitation, pour rendre conforme un bâti majoritairement ancien aux différentes normes actuelles.

ÉVOLUTION DE LA PART DES ÉTABLISSEMENTS CRÉÉS DE 1 À 5 SALARIÉS AVANT ET APRÈS LA MISE EN PLACE DU TRAMWAY

Source : Sirene 2022



QUELLES ÉVOLUTIONS OBSERVÉES CONCERNANT LES SECTEURS D'ACTIVITÉS DEPUIS L'ARRIVÉE DU TRAMWAY ?

Pour les acteurs économiques, la mise en place d'un tramway soulève souvent la crainte d'une mutation des activités présentes le long de son tracé. Sur le plan commercial, cela peut se traduire par un risque de nuisances pour les commerces de proximité et pour les commerces les plus fragiles et une inquiétude de favoriser des grandes enseignes plus robustes financièrement. En améliorant l'accessibilité d'un quartier, le tramway peut également faciliter l'implantation de bureaux et de services, au détriment d'autres activités existantes. Ces craintes se traduisent-elles réellement le long du tramway marseillais ?

Pour répondre à cette interrogation, l'observatoire s'intéresse à l'évolution de la part de chaque secteur d'activité dans les établissements, de plus d'un salarié, créés avant et après la mise en service du tramway. De cette manière, il est possible d'identifier les éventuelles mutations d'activités qui ont eu lieu le long de chaque tronçon.

LE TRAMWAY ENTRAINE-T-IL DES MUTATIONS DES ACTIVITÉS COMMERCIALES ?

Depuis la mise en service du tramway, les principales évolutions commerciales s'observent sur la partie commune des lignes T2-T3 et sur la ligne T3. On y observe un recul notable de la part des commerces de détail créés sur ces différents tronçons. Sur l'extension de la ligne T3, cette part passe de 58% avant le tramway à 43% après son arrivée. Sur le tronçon Cours Saint-Louis-Place de Rome, la part des commerces de détail dans les établissements créés passent de 61% avant la mise en place du tramway, à 49% après. Cette baisse s'effectue principalement au profit d'activités de services, activités spécialisées et techniques notamment. Sur la partie commune des lignes T2-T3, la baisse de la part des commerces de détail créés (de 32% à 20%), s'observe principalement dans la rue de la République. Cette baisse peut être due à l'effet des remboursements effectués sur les locaux commerciaux, souhaités par les opérateurs. En effet, ces remboursements ont générés la création de locaux commerciaux plus vastes, induisant une diminution du nombre d'unités commerciales à créer et impliquant une baisse de la part de ces commerces dans la création d'établissements. En raison des difficultés rencontrées par cette stratégie commerciale, un virage d'offre a été effectué dans la rue de la République, en s'articulant autour de l'équipement de la maison et la décoration, la restauration, le soin de la personne, et les commerces de proximité. Sur les autres tronçons, la part des commerces de détail a très légèrement augmenté. Il est pertinent d'indiquer que certains commerces sont plus « tramway-compatibles » que d'autres, notamment l'équipement de la personne, l'alimentaire et le petit équipement de la maison. Le commerce s'articule princi-

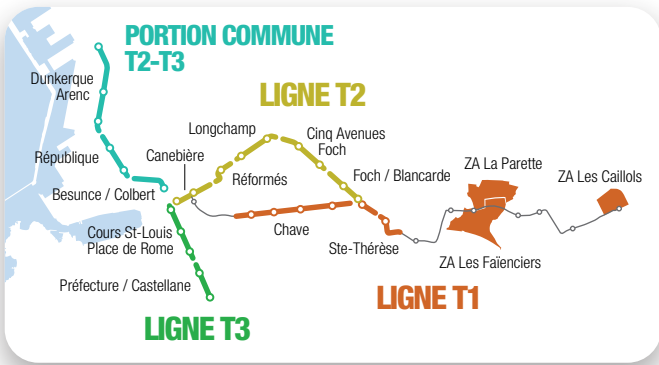
palement autour d'une armature fonctionnelle, où l'achat du quotidien s'effectue plutôt dans la proximité et l'achat plus rare se concentre dans des pôles spécialisés. Le tramway possède un impact plus important sur les pôles d'achats plus rare, comme c'est le cas dans la rue de Rome ou comme cela était souhaité dans la rue de la République. Il a un impact moindre sur les commerces des axes concentrant de l'achat de proximité, comme le boulevard Chave ou Cinq Avenues.

QUEL(S) EFFETS SUR LES AUTRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ?

L'arrivée du tramway à Marseille coïncide également avec d'autres évolutions en matière de mutation de secteurs d'activités. Un fait particulièrement marquant concerne la croissance de la part des hébergements et restaurations créés, particulièrement sur la ligne T1 et la ligne T2. Sur la ligne T1 cette croissance est particulièrement marquée, passant de 2% à 16% des établissements de plus d'1 salariés créés, après la mise en place du tramway. Sur la ligne T2, ces établissements créés passent de 8% avant le tramway, à 15% après l'arrivée de celui-ci. On observe des effets similaires dans le reste du centre-ville marseillais. Bien que cette progression soit semblable au reste du centre urbain, la mise en place du tramway permet le développement d'une offre de restaurants et de bars, profitant de la requalification de l'espace public permise par le tramway.

Il est difficile de mesurer l'impact économique d'un tramway, quand ce dernier s'insère dans un tissu économique existant. Son impact est dilué parmi de nombreux autres facteurs qui influent sur le développement économique d'une ville comme Marseille. Le tramway a un impact économique plus marqué quand il s'implante dans un tissu économique en mutation ou en construction. La ligne T1 en s'insérant dans un tissu urbain en construction a eu un tout autre impact sur la mutation des activités économiques des zones desservies. L'arrivée du tramway sur la ZA La Parette ou des Faienciers s'est accompagnée d'une mutation d'activités productives et d'artisanat vers des activités de services et de commerces. Par exemple, sur la ZA des Faienciers, la part des activités d'industrie manufacturière est passée de 20% à 9% des établissements créés. Ces mutations sont accompagnées par une offre de services et de commerces en lien avec les activités de bureaux qui se développent dans ces zones et s'articule autour de commerces et de services de proximité. Dans ces tissus plus périphériques, le tramway a permis de densifier l'offre économique autour des stations. Ces zones d'activités peuvent se trouver impactées négativement par l'infrastructure du tramway, avec des conflits d'usages possibles entre les flux routiers économiques et l'infrastructure de tramway.

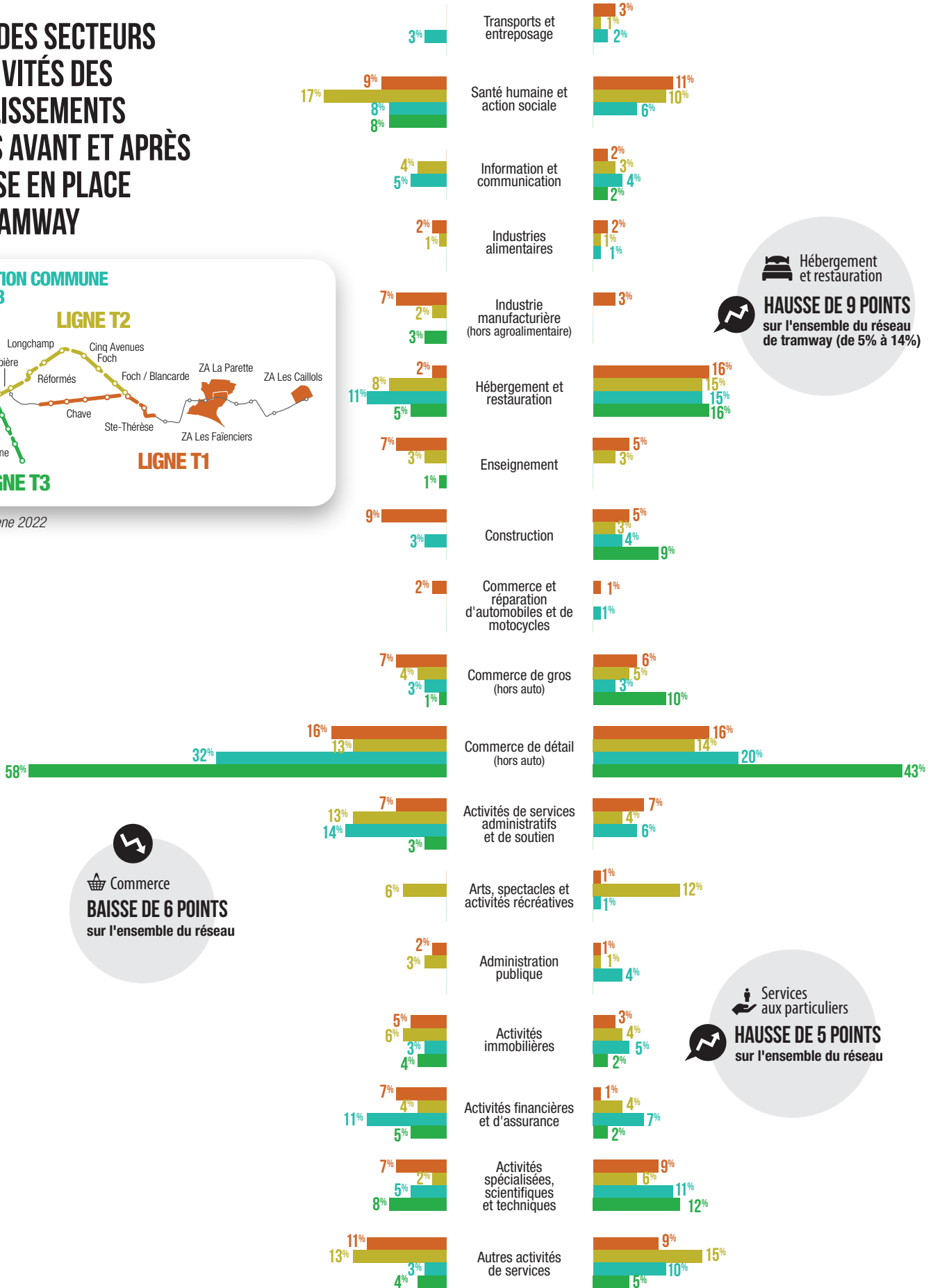
PART DES SECTEURS D'ACTIVITÉS DES ÉTABLISSEMENTS CRÉÉS AVANT ET APRÈS LA MISE EN PLACE DU TRAMWAY



Source : Sirene 2022

AVANT LA MISE EN PLACE DU TRAMWAY

APRÈS LA MISE EN PLACE DU TRAMWAY



Hébergement et restauration



HAUSSE DE 9 POINTS sur l'ensemble du réseau de tramway (de 5% à 14%)



Commerce
BAISSE DE 6 POINTS sur l'ensemble du réseau



Services aux particuliers

HAUSSE DE 5 POINTS sur l'ensemble du réseau



Après des difficultés liées aux travaux et au contexte économique, la rue de Rome retrouve son dynamisme commercial autour de la ligne T3.

QU'EN EST-IL DE LA VACANCE ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE ?

L'arrivée d'un tramway, et plus encore, la période de travaux qui la précède, sont souvent des sujets d'inquiétudes sur la santé économiques aux abords des voies concernées. Les longues phases de travaux et les modifications profondes de fonctionnement des circulations ensuite, pourraient affecter les activités économiques et commerciales et générer une hausse de la vacance des locaux. Dans le cadre de cet observatoire, la vacance économique et commerciale, autour des trois lignes de tramway marseillaises, a été abordée par une approche quantitative et par une approche plus sensible. A travers cette dernière approche, une des premières observations est la diminution de la vacance des rez-de-chaussée commerciaux sur les axes ayant été les plus affectés par les travaux ou leur proximité. Soit la de la République, la rue de Rome et la Canebière. La phase de travaux a compliqué l'activité économique et commerciale et entraîné de la vacance, durant toute leur durée et les premiers mois après la mise en service du tramway. Aujourd'hui, on observe une redynamisation progressive de ces axes.

Malgré ce regain de dynamisme perçu, aujourd'hui la rue de la République et la rue de Rome, entre le Cours Saint-Louis et la Place de Rome, sont les rues traversées par le tramway qui possèdent le plus de locaux économiques vacants. Ces locaux sont principalement des locaux commerciaux sur rue et des bureaux dans de l'agencement ancien. Mais ces difficultés sont-elles uniquement imputables au tramway ? Elles sont plutôt le reflet de multiples facteurs.

L'exemple de la rue de la République est parlant sur l'imbrication de facteurs divers. Lieu emblématique de l'opération de réhabilitation entamée par Euroméditerranée, la rue a connu des difficultés bien avant l'arrivée du tramway. Celles-ci ont été renforcées avec la stratégie commerciale employée par les opérateurs. Cette stratégie visant à doubler l'offre pour attirer des grandes enseignes, a entraîné une suroffre commerciale qui s'est vue accentuée par la construction des Terrasses du port, dont l'accessibilité se trouve renforcée par le tramway, en complément du métro et de l'accès autoroutier.

POINT SUR LA MÉTHODE

Notre analyse se concentre sur la vacance longue (supérieure ou égale à 5 ans). Une analyse de l'évolution de cette vacance économique et commerciale suite à la mise en place du tramway n'a pas été possible, en raison d'une absence de données sur cette vacance avant sa mise en service. Dans notre analyse quantitative de la vacance actuelle, nous nous sommes heurtés à une difficulté principale. Nos données de vacances sont brutes et nous n'avons pas le nombre de locaux commerciaux et de bureaux sur les différents tronçons pour pouvoir effectuer un taux de vacance économique et commerciale sur chacun d'eux. Cela nécessiterait une analyse plus approfondie, avec un recensement de terrain sur la vacance commerciale observée et sur la mutation des activités induites par le tramway. Ce travail plus approfondi permettrait de pouvoir consolider l'observatoire en vue des projets de tramway à venir et d'une comparaison annuelle, rendue possible par un travail de terrain régulier.

PAROLES D'ACTEURS

Claire MORCANT

Responsable de la Commission Métropolitaine d'Indemnisation Amiable des préjudices économiques (CMIA), Direction du Développement des Entreprises et de l'Offre Territoriale

Pourquoi la Métropole a-t-elle mise en place une commission métropolitaine d'indemnisation amiable des préjudices économiques (CMIA) ?

En 2005, lors de la création de la première ligne du nouveau tramway entre Les Caillols et Euroméditerranée-Gantès, l'ancienne Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a créé un dispositif d'indemnisation amiable. En 2016, la commission métropolitaine d'indemnisation amiable des préjudices économiques a été créée et s'est étendue à l'ensemble du territoire de la Métropole d'Aix Marseille Provence et à l'ensemble des grands projets d'infrastructure en maîtrise d'ouvrage de la Métropole. A l'époque, ce dispositif fut précurseur dans le soutien aux commerçants et aux artisans subissant une perte d'exploitation, constituant une alternative possible au recours contentieux.

Comment fonctionne cette commission d'indemnisation amiable ?

Tout d'abord, cette commission est une instance consultative prise en charge par la Métropole Aix-Marseille-Provence, avec un souci d'objectivité et d'impartialité. Elle a pour rôle d'instruire les dossiers d'indemnisation et d'émettre un avis sur la recevabilité des demandes, la réalité et le montant du préjudice constaté. La Métropole Aix-Marseille-Provence délibère ensuite sur les avis émis par la commission.

Les dossiers doivent répondre à des critères, et notamment celui d'être situé sur le périmètre d'indemnisation et de prouver un lien direct entre les perturbations occasionnées par les travaux et le préjudice économique. Les dossiers peuvent être déposés à compter de 6 mois minimum d'exercice comptable après le début des travaux. Les demandes de dossiers doivent être déposées auprès des référents*.

Quels sont les bénéfices pour les commerçants et les artisans ?

Si la demande est acceptée, la Métropole proposera une indemnisation à hauteur de 60 % du montant du préjudice déterminé dans le rapport d'expertise judiciaire. Avant d'être acceptée, si la demande est déclarée recevable, un rapport d'évaluation du préjudice est établi par un expert judiciaire désigné par le Tribunal Administratif. En cas d'acceptabilité du dossier, les honoraires de cet expert judiciaire sont pris en charge par la Métropole Aix-Marseille-Provence à 100 %.

LES TRAVAUX D'EXTENSION DU TRAMWAY SUR LA RUE DE ROME



Près de
6 000 000€
d'indemnisation aux entreprises
durant les travaux (2013-2017)



439
dossiers traités

* Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence ou Chambre de métiers et de l'artisanat de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

DES OUTILS FONCIERS ET IMMOBILIERS POUR ACCOMPAGNER ÉCONOMIQUEMENT LA MISE EN PLACE D'UN TRAMWAY

Pour que l'arrivée du tramway ait un impact sur l'attractivité économique des secteurs qu'il dessert, elle doit être accompagnée d'une stratégie immobilière et/ou foncière, afin de produire des capacités d'accueil d'entreprises et d'emplois adaptées à la demande. Pour cela, il existe plusieurs outils permettant d'accompagner la mise en place d'un tramway d'une réelle politique économique.

Tout d'abord, à travers la préemption des « baux commerciaux » et des « murs », la Ville de Marseille et la Métropole possèdent un outil pour assurer un maillage de proximité d'offres commerciales et artisanales et garantir une cohérence entre urbanisme commercial et transports. Ce droit de préemption est un outil juridique permettant de maîtriser et d'orienter le développement des activités économiques, à travers l'achat et la revente de baux commerciaux ou de fonds de commerce et artisanal. Cet outil est à la fois un outil de préservation, de développement et de soutien à la mutation économique, pouvant

être utilisé notamment en parallèle de la mise en service d'une ligne de tramway. Cet outil peut permettre de résorber la vacance économique et commerciale, que les travaux inhérents à un tramway peuvent entraîner.

L'accompagnement des propriétaires ou des entreprises occupant des bureaux ou des commerces dans la rénovation de leurs locaux est également un levier d'action majeur, à travers des fonds de rénovations ou des aides. L'arrivée du tramway à Marseille s'est accompagnée parfois de rénovations d'immeubles ou de rez-de-chaussée commerciaux, mais sur le parc ancien de bureau notamment, ce mouvement de rénovation est resté cantonné, à quelques opérations, l'opération d'aménagement d'Euroméditerranée mise à part. Des actions foncières plus lourdes peuvent également être envisagées, afin de créer des macro-lots tertiaires dans le corridor du tramway et notamment à proximité des stations, comme cela a pu être le cas sur le secteur d'Euroméditerranée.



Cours Joseph-Thierry, arrêt Réformés Canebière (ligne T2).

L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS AUTOUR DES ARRÊTS : UN CATALYSEUR DE VIE LOCALE

Le tramway, à Marseille comme ailleurs, a joué un rôle primordial dans la requalification de l'espace public de nombreux axes urbains majeurs. À travers ce rôle d'apaisement d'espaces publics autrefois centrés autour de la voiture, le tramway peut être un véritable facteur de renforcement de vies locales. Ainsi, sur les tronçons traversant la ville dense, on a pu observer sur certaines stations une concentration d'une offre commerciale de proximité. Cet effet "station" rend visible le foisonnement d'une vie de quartier qui s'articule autour d'arrêts de tramway. Cela s'illustre par la présence de commerces de proximité, d'établissements de restaurations, et de terrasses. Cet effet "station" est visible autour des arrêts où l'espace urbain a été pensé pour favoriser son appropriation par les habitants. On retrouve le même phénomène sur le boulevard Chave, sur la partie la plus commerciale de l'avenue Foch autour des stations Foch Sakakini et Cinq Avenues, sur le Cours Joseph Thierry, et également autour de la station Sadi Carnot dans la rue de la République.

Si l'aménagement de l'espace public autour du tramway est important, le choix du tracé l'est tout autant. En amont de la mise en place du réseau, il est primordial de réfléchir à l'implantation et l'intégration des stations dans la trame urbaine environnante, afin que les commerçants et les habitants puissent vivre ces nouveaux espaces. Des réflexions doivent être menées dès la conception urbaine et architecturale de ces arrêts. Ces derniers ne doivent pas être considérés comme des éléments pouvant nuire aux commerces. Il convient de réfléchir aux interactions entre ce mobilier et les

autres éléments composant l'espace urbain, afin d'éviter des nuisances pour les commerces, comme par exemple cacher leur visibilité par un effet de masque. Il est important de les concevoir comme des objets pouvant faciliter l'implantation de commerces et de leurs activités, et de ce fait relécher à la gestion des flux piétons induit par la présence d'un arrêt de tramway. Ces flux peuvent être à la fois bénéfiques pour les commerces mais également être source de nuisances s'ils sont mal anticipés.

La thématique de l'aménagement de l'espace public et du rôle du tramway sera abordée de manière plus approfondie dans la prochaine publication de l'observatoire des effets du tramway, qui portera sur les effets du tramway en matière de qualité de vie et d'environnement.



La Canebière.

QUAND LE TRAMWAY ACCOMPAGNE LA MUTATION D'UN QUARTIER : LE CAS D'EUROMÉDITERRANÉE

7 principaux secteurs d'activités

-  Immobilier / BTP
-  Croissance verte
-  Banques et assurances
-  Santé
-  Logistique
-  Industrie du numérique
-  Tourisme

Évolution des parts modales 2009-2019 sur Euroméditerranée




37 000
emplois privés


6 500
emplois publics

Sources : Euroméditerranée, Enquête Ménages Déplacements 2009 / EMC² 2019

INFOGRAPHIE © AGAM 2022

La mise en place d'un tramway, desservant l'opération Euro-méditerranée, est en réflexion depuis le Plan de Déplacement Urbain de 1997. L'opération initiée deux ans plus tôt, a eu pour but de requalifier des espaces urbains où la délocalisation de certaines activités industrielles a entraîné de nombreuses friches. C'était notamment le cas au niveau des quartiers traversés aujourd'hui par le tramway, de la Joliette à Arenc. Bien que le tramway soit arrivé 12 ans après la création d'Euroméditerranée, il est venu soutenir le projet urbain et économique de ces secteurs, en accompagnant leurs mutations, de quartiers d'arrière ports délaissés à un projet d'aménagement global, comprenant le 3^e quartier d'affaire de France.

Contrairement, à la quasi-totalité du réseau de tramway marseillais, sa création, dans ce secteur, est venue en parallèle d'un projet urbain, le tramway a ainsi pu jouer un rôle

central dans le développement économique des quartiers. Ainsi, il est difficile de décorrélérer l'arrivée du tramway et le succès du tertiaire sur ces quartiers. Ce dernier est venu renforcer une accessibilité déjà très satisfaisante (accès autoroutier, métro M2), en rendant envisageable la création d'immeubles de bureau de grandes hauteurs. Cela aurait été difficilement concevable sans l'implantation d'un transport en commun structurant pénétrant au cœur des quartiers. Contrairement aux stations de métro, le tramway s'insère complètement dans les quartiers. Véritable colonne vertébrale qui relie le cœur du quartier d'affaires, Arenc-Le-Silo, à une de ces entrées, Sadi Carnot. Il renforce, ainsi, le rôle stratégique de la rue de la République, axe qui fait le lien avec centre-ville historique et le Vieux Port. Le tramway contribue à la porosité entre Euroméditerranée et le centre-ville, deux centres économiques majeurs de Marseille.

LES EFFETS DU TRAMWAY OBSERVÉS SUR LE TERTIAIRE

PAROLES D'ACTEURS

Lucile DE MALET

Responsable du département tertiaire, Cushman & Wakefield

Observe-t-on un effet d'attractivité lié au tramway sur les entreprises du tertiaire à Marseille ?

Oui, on a pu l'observer autour de certains arrêts. L'implantation à proximité d'un arrêt de tramway comme pour le métro, attire les entreprises et les opérateurs immobiliers. Le secteur d'Euroméditerranée en est la parfaite illustration. L'arrivée du tramway a amélioré l'accessibilité du quartier et rendu possible la réalisation de programmes de bureaux, avec de nombreux salariés. De manière générale les programmes de bureaux en zone de bonne desserte transport en commun connaissent une attractivité, à la location ou à la vente, plus importantes.

Quel(s) autre(s) impact(s), le tramway a pu avoir sur le tertiaire à Marseille ?

On observe encore peu d'effet immédiat sur le tertiaire lié au tramway. Il se limite principalement à sa fonction de desserte. Le marché du tertiaire s'établit par porosité à partir de secteurs déjà dynamiques et autour de grandes entreprises locomotives, le tramway peut permettre de faciliter cette porosité, via justement sa fonction de desserte. Il intervient, alors, comme une aide à la décision notamment sur les

problématiques sociales des entreprises de plus en plus attentives au confort de leurs salariés au travail.

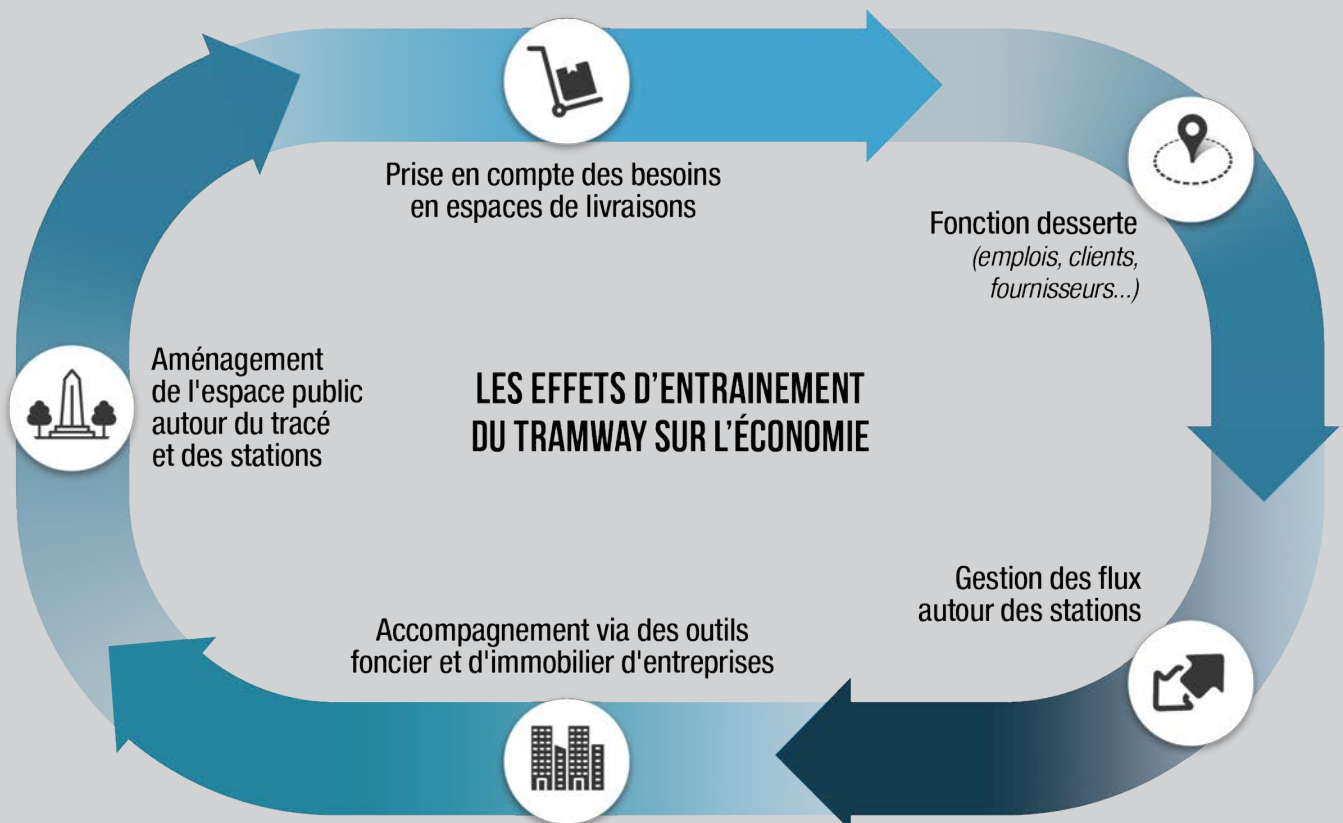
Plutôt qu'un rôle d'instigateur, son impact s'illustrerait plutôt dans sa capacité à parfaire une dynamique d'attractivités existantes en apportant une zone de bonne desserte et en révélant les potentialités déjà existantes.

La situation actuelle observée sur le Boulevard Schœsing avec l'extension de la ligne T3 du tramway de Castellane à La Gaye l'illustre bien. Son effet s'observe principalement sur des tissus économiques en mutation, aussi bien que sur des tissus existants.

Pour quelle(s) raison(s), le tramway possède peu d'impact sur le tissu économique marseillais existant ?

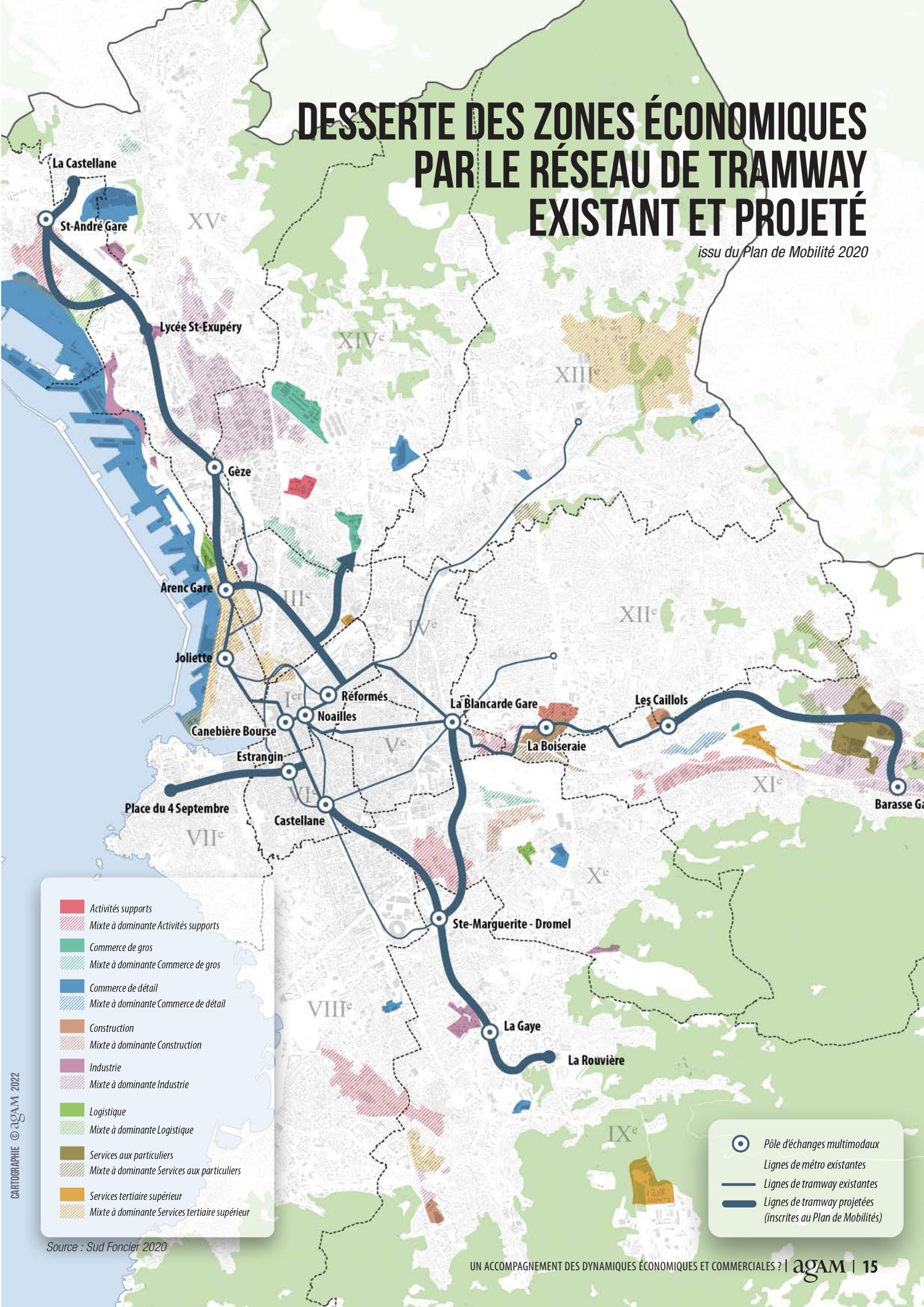
Pour le tertiaire, les tendances sont liées à la typologie existante. Sur les axes que le tramway traverse dans le centre-ville, l'offre tertiaire est particulièrement inadaptée aux besoins. Avec des locaux souvent non conformes aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et pour les établissements recevant du public.

Les entreprises ont recourt à deux critères pour leur choix d'implantation. D'un côté, la qualité du bâtiment, avec une préférence pour les bâtiments neufs ou requalifiés, et c'est souvent peu le cas au sein du tissu économique existant. Et de l'autre, le lieu de cette implantation, où l'accessibilité rendue possible par le tramway peut fortement influencer leur choix.



DESSERTE DES ZONES ÉCONOMIQUES PAR LE RÉSEAU DE TRAMWAY EXISTANT ET PROJETÉ

issu du Plan de Mobilité 2020



- Activités supports
- Mixte à dominante Activités supports
- Commerce de gros
- Mixte à dominante Commerce de gros
- Commerce de détail
- Mixte à dominante Commerce de détail
- Construction
- Mixte à dominante Construction
- Industrie
- Mixte à dominante Industrie
- Logistique
- Mixte à dominante Logistique
- Services aux particuliers
- Mixte à dominante Services aux particuliers
- Services tertiaire supérieur
- Mixte à dominante Services tertiaire supérieur

- ⊙ Pôle d'échanges multimodaux
- Lignes de métro existantes
- Lignes de tramway existantes
- Lignes de tramway projetées (inscrites au Plan de Mobilités)

Source : Sud Foncier 2020

CARTOGRAPHIE © agam 2022

QUELLES SUITES POUR L'OBSERVATOIRE DES EFFETS DU TRAMWAY ?

L'Agam a mis en place un Observatoire des effets du tramway pour éclairer la Direction Projets métro-tramway et permettre de dresser un premier bilan des effets du tramway depuis son retour en 2007. Cet observatoire met en place les indicateurs qui seront suivis dans les années à venir, tant sur les lignes existantes que sur celles projetées au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

POUR EN SAVOIR PLUS

2007-2022 : 15 ans de tramway à Marseille,
Agam - Aix-Marseille-Provence, Juillet 2022



Pour en savoir plus :
www.agam.org

agam
AGENCE D'URBANISME DE
L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

Louvre & Paix - La Canebière
CS 41858 - 13221 Marseille cedex 01
☎ 04 88 91 92 90 🖨 04 88 91 92 65 ✉ agam@agam.org

Toutes nos ressources @ portée de clic sur www.agam.org
Pour recevoir nos publications dès leur sortie, inscrivez-vous à notre newsletter

Directeur de la publication : Frédéric Bossard
Rédaction : Alexandre Staub , Vincent Tinet - Conception / Réalisation : Pôle Production graphique Agam
Marseille - Octobre 2023