

DÉFINITION DE L'OBSERVATOIRE

L'observatoire socio-économique du tramway est prévu par les chartes d'objectifs cosignées par Brest métropole océane (Bmo), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest et Chambre des Métiers et de l'Artisanat 29 (CMA 29).

Ce numéro 13 de l'observatoire vise à mesurer l'impact des investissements du chantier du tramway dans l'économie du pays de Brest en 2010 et 2011. La mesure de cet impact peut se traduire en volume de chiffre d'affaires mais également en termes de valeur ajoutée (c'est-à-dire de richesse créée). Celle-ci est mesurée par la différence entre le chiffre d'affaires et le coût des consommations intermédiaires. L'enjeu étant avant tout spatial, le chiffre d'affaires comme la valeur ajoutée sont affectés à l'entreprise qui a assuré la prestation. Une entreprise disposant d'un établissement local est considérée comme appartenant au Pays de Brest. Cependant les entreprises dont le siège est à l'extérieur du pays de Brest font appel, parfois significativement, à de la main-d'œuvre intérimaire locale.



Photo : D. Leroux

Phasage

2006	2010	2012
Phase d'étude	Phase de travaux	Phase de mise en exploitation



Credit photos : D. Leroux

2010 / 2011 - SYNTHÈSE

Investissements et retombées économiques

189 millions d'euros hors taxes ont été investis pour la phase travaux entre janvier 2010 et décembre 2011. Dans la continuité du début de chantier (2009) l'année 2010 marque la montée en puissance des travaux du tramway. Les premiers postes d'investissements sont : le volet voirie et espaces publics, dont la plus grande part est réalisée par des entreprises locales et le volet voie ferrée qui est opéré majoritairement par des entreprises localisées en région parisienne, soit 47 % des engagements de l'année. Le budget 2011 prend une ampleur conséquente puisqu'il est le double de celui de 2010. Contrairement à la phase d'études,

la période de chantier voit le pays de Brest concentrer 49% de la création de richesse et, dans le même temps, il polarise 55% des investissements.

Pendant la période 2010/2011, 189 millions d'euros hors taxes représentent 50% du coût total prévisionnel.

Les investissements sont affectés en fonction de la localisation de l'établissement le plus proche. La provenance géographique des entreprises travaillant sur le tramway est différenciée en 6 échelles : le pays de Brest, le Finistère, la Bretagne, la France, l'étranger et l'a-territorial.

2010 : La montée en puissance

En 2010, les investissements sont 3,7 fois supérieurs à ceux engagés pour la période 2006-2009 et dépassent 58 millions d'euros. Les montants des factures, comme l'essor de nouveaux postes d'investissement, témoignent de l'intensité des travaux.

La voirie, en grande majorité réalisée par des entreprises locales, constitue le premier poste de dépenses (un tiers du total facturé). Concernant les autres postes du chantier, les entreprises du pays de Brest sont majoritairement sollicitées pour les travaux préparatoires (2^e poste : 7,7 millions d'euros - déviations et préparation de la chaussée) et

la maîtrise d'ouvrage (4^e poste : 5 millions). En revanche, la construction de la voie ferrée (3^e poste : 5,3 millions), du dépôt : centre de maintenance et d'exploitation (5^e poste : 4,8 millions) et la réhabilitation du pont de Recouvrance (6^e poste : 4,7 millions) nécessitent l'intervention d'entreprises extérieures au territoire brestois.

2011 : Le pic d'activité

Le budget de 2011 est 2,2 fois supérieur à celui de 2010 soit 131 millions d'euros HT. Comme l'année précédente, dans les mêmes proportions, ce sont les travaux de voirie et d'espaces urbains qui restent les plus élevés avec 39%.

La réhabilitation du pont de Recouvrance devient le second poste d'investissement suivi de la maîtrise d'ouvrage, de l'installation du réseau ferré et des travaux préparatoires. En 2011, la répartition entre les entreprises locales et extérieures au territoire reste équivalente à celle opérée l'année précédente. À part la construction du dépôt qui implique davantage les entreprises Locales.

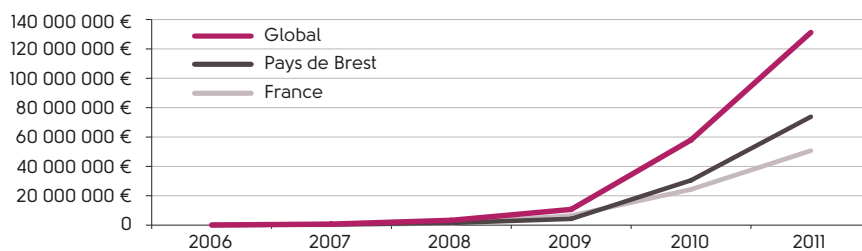
Bilan de la phase travaux

L'évolution des dépenses va crescendo de 2006 à 2011 pour atteindre 204 millions d'euros HT de dépenses totales en décembre 2011.

Les montants, sur la période 2010-2011, témoignent du dynamisme des entreprises locales et de leur implication au chantier. En effet, sur 100 euros de dépensés, 55 le sont dans le pays de Brest et 39 en France hors Bretagne.

L'accroissement du poids des postes tel que l'équipement urbain, l'alimentation en énergie de traction et du volet courant faible et le poste de commande centralisé (systèmes de contrôle et d'exploitation de la ligne) dénote du passage à une nouvelle étape pour le chantier. Cette phase marque le début des essais grandeur nature et la nécessité de disposer d'un centre de contrôle électrique.

Évolution des investissements



DÉPÔT / CENTRE DE MAINTENANCE ET D'EXPLOITATION



Photo : D. Leroux

Durant la période, 11 millions d'euros ont été facturés. Le Pays de Brest intervient à part égale avec la Bretagne (hors Finistère) et la France (hors Bretagne) dans la construction du dépôt.

Estimation de la valeur ajoutée

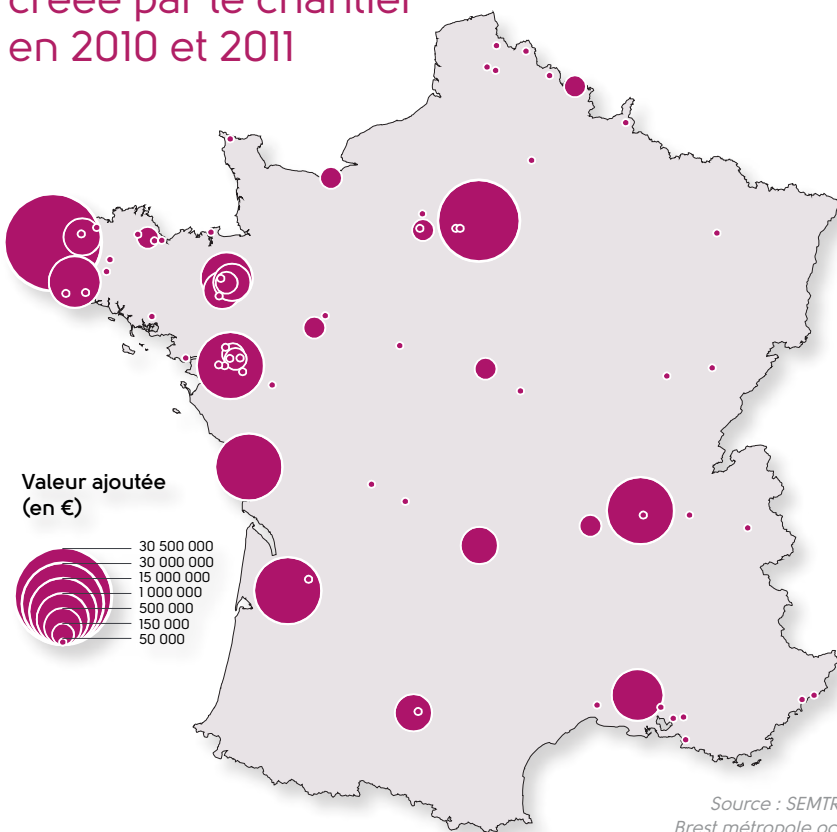
La valeur ajoutée correspond à la différence entre le chiffre d'affaires et le coût des consommations intermédiaires. La valeur ajoutée est répartie entre l'État, la rémunération salariale et l'entreprise. Durant la phase de travaux (2010/2011), la valeur ajoutée créée est directement de 60 millions.

- Le volet voirie et espaces publics génère 34% de la richesse créée sur le chantier du tramway et représente 37% des investissements. Les entreprises locales captent majoritairement la création de valeur ajoutée pour ce poste axé sur l'espace public et les voies de circulation.
- L'installation de la voie ferrée, la maîtrise d'ouvrage et la réhabilitation du pont de Recouvrance participent à près d'un tiers de la création de richesses.

Ces investissements sont peu favorables au Pays de Brest puisque la pose et la fourniture de la voie ferrée sont facturées à des entreprises extérieures à la région Bretagne (principalement en région Parisienne).

- Les entreprises locales captent 49% de la valeur ajoutée et 55% des investissements. Bien qu'elles aient des compétences peu rares, elles parviennent à capter une grande part de la création de richesses.

Estimation de la valeur ajoutée créée par le chantier en 2010 et 2011



PONT DE RECOUVRANCE

Au total 12 millions d'euros ont été dépensés pour la réhabilitation de l'ouvrage d'art. Les compétences nécessaires proviennent, essentiellement, des entreprises situées en France (hors Bretagne). Le chantier du pont de Recouvrance est conséquent puisqu'il représente un lien important dans la ville de Brest.



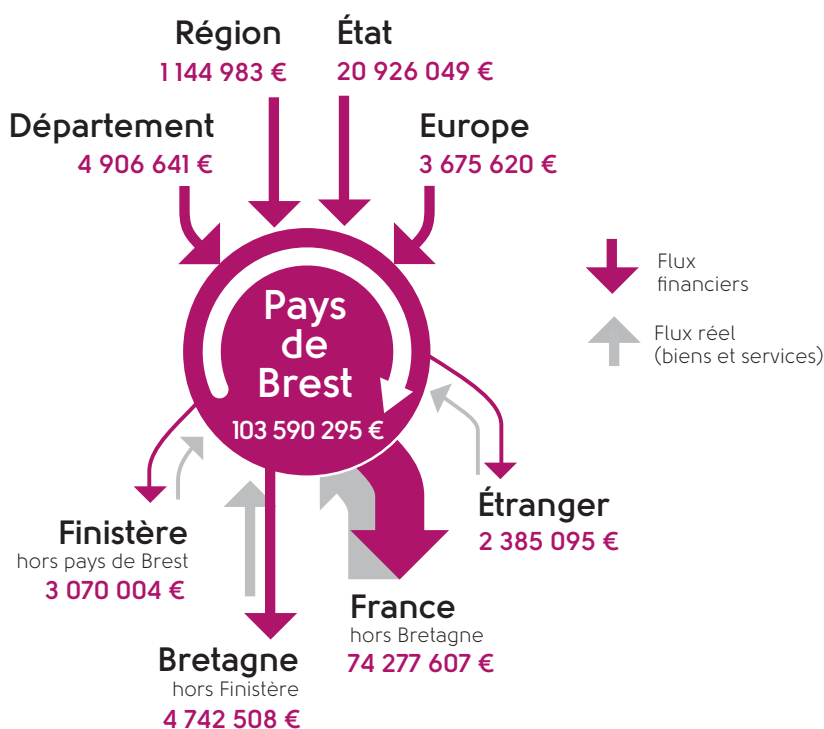
Photo : D. Leroux



Photo : D. Leroux

La théorie de la base économique présente comme variable significative le revenu capté de l'extérieur qui correspond au revenu basique (les subventions). À l'échelle du chantier du tramway, pendant la période 2010-2011, ce revenu est de 30 millions d'euros et participe au développement de l'économie locale. La majorité des montants bénéficie au territoire ainsi la phase est plus profitable pour le Pays de Brest. Le reste est réparti sur des compétences très spécifiques essentiellement présentes à l'extérieur du Pays de Brest. Hors subventions (25%), le financement du chantier du tramway est assuré par le versement transport, abondé par les employeurs de plus de 9 salariés, et collecté par Bmo (25%) et l'emprunt (50%).

Bilan des flux entre 2010 et 2011



(ADEUPa
BREST

L'OBSERVATOIRE SOCIO - ÉCONOMIQUE DU TRAMWAY

Directrice de la publication :

Claire Guihéneuf

Réalisation :

François Rivoal, Christophe Le Page, Yoann Tanné, El Habib Soulaïmana

Maquette et mise en page :

Dynamo+ Brest avec le concours d'Hippocampe

Contact : ADEUPa – 24 rue de Coat ar Gueven 29200 Brest

Tél : 02 98 33 51 81

francois.rivoal@adeupa-brest.fr

Tirage : 1500 exemplaires

ISSN : 2110-7750

Réf : 12/78