

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET MON RÉSEAU GRANDIT



#7 | Avril 2026 OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Crédit : Damien Goret - Brest métropole

ENTRE 2021 ET 2023 :

25,8 M€

montant (HT) des paiements effectués pour le chantier Mon réseau grandit



13 M€

montant (HT) estimé des retombées économiques bénéficiant aux acteurs du pays de Brest

6,3 M€

montant estimé de la valeur ajoutée créée par les entreprises du pays de Brest intervenant sur le chantier



Mesurer l'impact économique d'un chantier de transport collectif d'envergure comme Mon réseau grandit consiste avant tout à identifier les effets les plus tangibles et directement observables qu'il génère. Il reste en effet difficile d'attribuer de manière strictement mécanique des dynamiques territoriales aux seuls travaux d'infrastructure. Le plus souvent, ces chantiers agissent comme des catalyseurs : ils amplifient des tendances déjà présentes sans en être l'origine directe.

La réalisation d'un tel projet mobilise toutefois une main-d'œuvre importante et une grande diversité d'entreprises, notamment dans le secteur du BTP. Les compétences requises sont multiples, parfois très spécialisées, et les montants engagés par la collectivité constituent de véritables leviers de développement économique. Les retombées bénéficient d'abord aux acteurs directement impliqués dans le chantier, puis, à moyen terme, à l'ensemble du tissu économique local.

Cette dynamique intervient par ailleurs dans un contexte défavorable pour le secteur de la construction, marqué entre 2021 et 2023 par un ralentissement de l'activité liée à une contraction de la demande privée. Dans ce cadre, les 13 millions d'euros (HT) de retombées économiques générées par le chantier Mon réseau grandit à destination des entreprises du pays de Brest représentent un soutien significatif à l'activité locale et à l'emploi.

De 2021 à 2023, un projet en phase étude et de travaux préparatoires

Le projet Mon réseau grandit, qui comporte une nouvelle ligne de tramway et une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), est évalué à hauteur de 225,5 millions d'euros (HT). Cet investissement constitue une opportunité majeure pour l'économie locale, à court et moyen terme, en ce que le chantier agit à plusieurs niveaux. Les effets les plus directs se manifestent pendant la phase de définition du projet et de sa construction effective, par la mobilisation d'entreprises aux compétences variées, la création d'emplois et, par ricochet, par un soutien à la fiscalité locale. Les effets indirects et induits résultent notamment de la sous-traitance et des consommations locales des travailleurs impliqués sur le chantier.

Cette analyse vise ainsi à mesurer les retombées économiques du projet de développement de l'offre de transport collectif de la métropole brestoise, et porte pour le premier numéro de cette thématique, sur la première partie de vie du chantier, c'est-à-dire 2021-2023. Cette période correspond plus particulièrement aux phases d'études et de travaux préparatoires, pour lesquelles les dépenses sont estimées à près de 25,8 M€ HT.

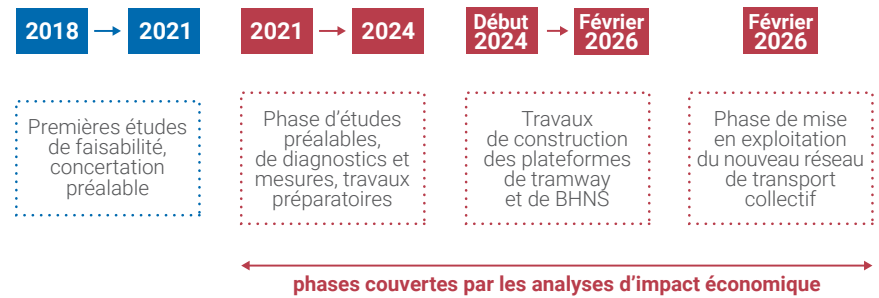
Un engagement financier en progression entre 2021 et 2023

2021 : le début opérationnel du projet

Après les premières études de faisabilité commandées en 2018, qui ont notamment alimenté la concertation préalable au cours de l'année 2019, et l'attribution du mandat de réalisation à Brest métropole aménagement en décembre 2020, l'année 2021 constitue la première année de vie opérationnelle du projet Mon réseau grandit.

Elle se traduit dès lors par les premiers engagements financiers passés auprès d'entreprises spécialisées qui réalisent les études préliminaires, comme les analyses d'impact (circulation, pollution des sols, sondages géotechniques, diagnostic écologique...), mais aussi lancent les premières actions de communication. Ces dernières sont destinées à informer et sensibiliser les habitants et acteurs du territoire et à structurer la mobilisation locale autour d'un chantier de grande envergure. Cette première année de vie du chantier est également caractérisée par les acquisitions foncières initiales. Celles-ci sont nécessaires pour assurer l'emprise nécessaire aux

Figure 1 - Calendrier et phasage du projet Mon réseau grandit



futures voies de tramway et de bus à haut niveau de service, mais aussi de stations et d'équipements techniques, lorsque l'espace public disponible est insuffisant. Cela se traduit donc par l'acquisition de terrains privés et l'adaptation du domaine public. Au total, 3,3 M€ HT sont engagés en 2021, dont 67 % bénéficient directement aux acteurs économiques installés au sein du pays de Brest, et près d'1 M€ HT concerne la seule partie des études.

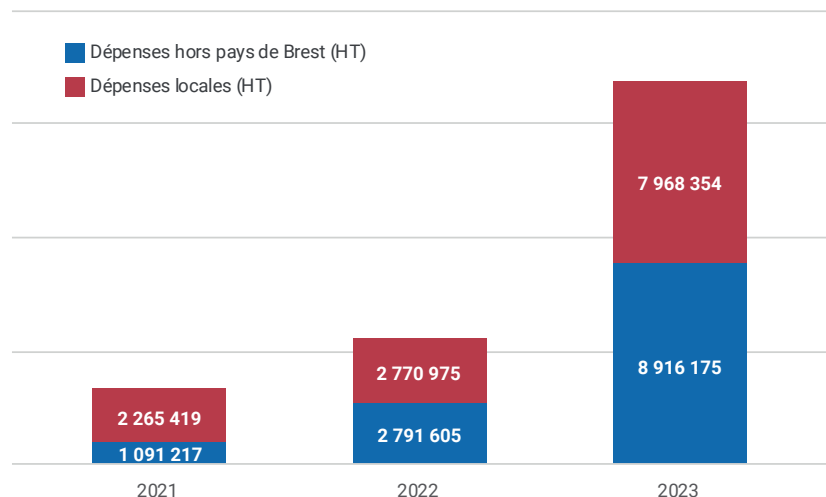
2022 : une montée en charge progressive des investissements

L'année 2022 correspond à la montée en puissance des dépenses liées au projet, comme en témoignent les 5,6 M€ HT versés. Brest métropole aménagement, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué, constitue le premier poste de dépenses et représente

près de la moitié du total. La maîtrise d'œuvre constitue un autre poste majeur qui intègre la rémunération de l'équipe chargée de concevoir techniquement le projet, d'en superviser la réalisation et d'assurer la livraison conforme et fonctionnelle de l'ouvrage. Les dépenses engagées en 2022 sont essentiellement des études d'avant-projet, qui suivent directement les études préliminaires. Cette phase d'étude se concentre sur la conception effective du projet et des approches techniques, à l'image des mesures acoustiques, des mesures vibratoires.

De la même manière que pour la première ligne de tramway, ces études sont confiées à des cabinets spécialisés, dont l'expertise rayonne à l'échelle nationale, voire internationale, et sont implantés principalement dans de grandes métropoles françaises comme

Figure 2 - Dépenses engagées dans le cadre du projet Mon réseau grandit entre 2021 et 2023 (en €)



Source : Mon réseau grandit - BMA - Traitement : Adeupa

Paris, Lyon ou Nantes. Dans le cas du projet Mon réseau grandit, ces entreprises sont SCE aménagement & environnement, Ferrand-Sigal ou Systra. Leurs spécialisations d'interventions permettent d'apporter des éclairages spécifiques sur de multiples questions : paysages, réseaux, environnement, foncier, cadastre, topographie, ingénierie ferroviaire...

L'accroissement des montants investis s'accompagne d'une croissance du nombre d'entreprises intervenant au cours de l'année 2022, compte-tenu notamment du lancement de fonctions spécifiques évoquées précédemment. À ce titre, la part de l'activité générée par le chantier bénéficiant directement au pays de Brest est moins importante que lors de l'année 2021, mais tout de même significative avec 50 % de retombées locales. Ce moindre impact territorial s'explique par le nécessaire recours à des compétences non disponibles sur le territoire.

2023 : le début des travaux et la montée en puissance

16,9 M€ HT sont facturés en 2023, une année clé caractérisée par le démarrage des premières opérations en voirie. Avant même le démarrage effectif des travaux spécifiques des plateformes du tramway et du bus à haut niveau de service, des interventions préparatoires sont nécessaires, à commencer par le déplacement des réseaux au cours de l'année. Sous terre, ce sont des kilomètres de câbles et de canalisations – électricité, eau, gaz, télécommunications, assainissement, éclairage public – qui circulent et qui sont essentiels à la vie quotidienne et au bon fonctionnement de la ville. Positionnés bien souvent au milieu des voies de circulation, ces réseaux sont réimplantés sous les chaussées et trottoirs longeant la future plateforme du tramway et du BHNS. Cette opération permet de moderniser et fiabiliser les réseaux, en anticipant les besoins futurs d'entretien ou de rénovation dans les zones concernées par le tracé des nouvelles lignes, sans impacter le transport collectif.

Par ailleurs, les premières dépenses liées au matériel roulant sont engagées auprès d'Alstom, à la suite de la désignation de l'industriel chargé de la construction des huit nouvelles rames de tramway. Pour l'occasion, Toulouse, Brest métropole et Grand Besançon métropole se sont associés dans un groupement de commande pour en optimiser les coûts.

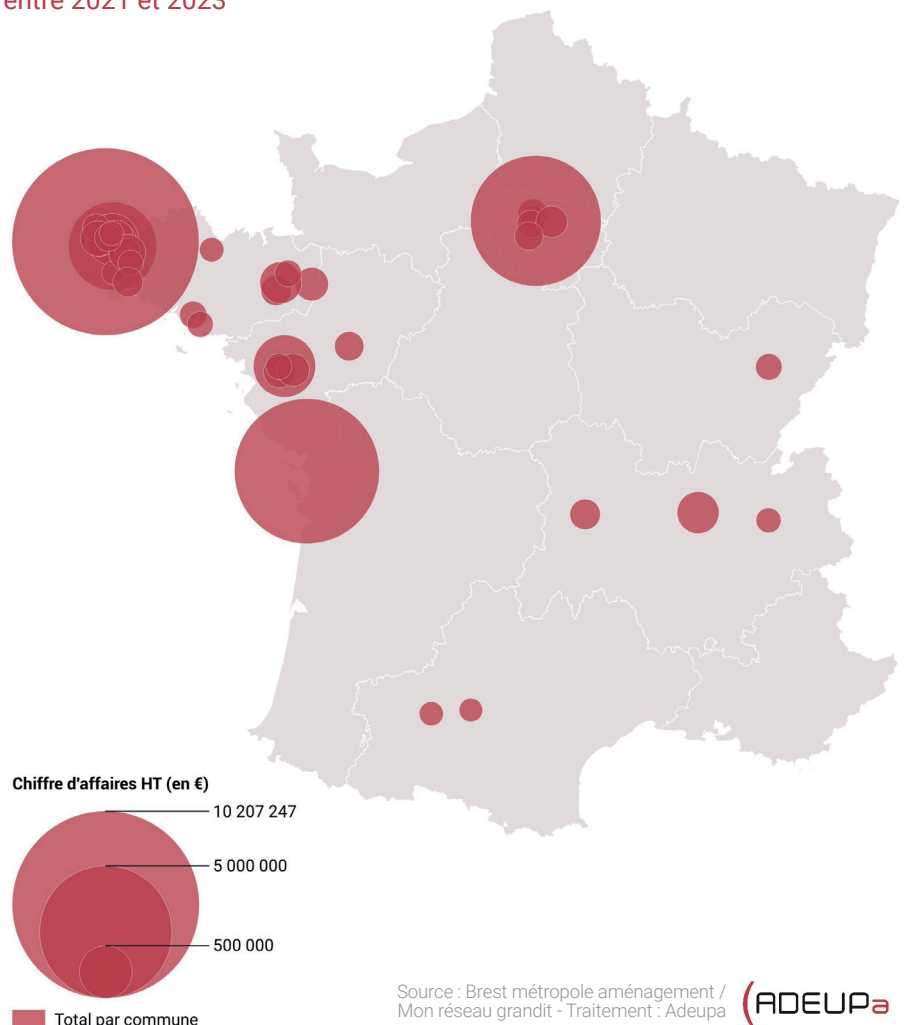
Le poids des retombées locales s'établit à hauteur de 47 %. De la même manière qu'en 2022, le poids des dépenses bénéficiant au pays de Brest est atténué en raison de l'importance des études confiées à des cabinets spécialisés extérieurs au territoire, mais également des premiers montants engagés pour l'acquisition des nouvelles rames.

Dans le pays de Brest, la maîtrise d'ouvrage reste parmi les postes de dépenses les plus importants, l'engagement des travaux de déviation des réseaux induisant l'intervention d'entreprises locales sur le chantier.

Figure 3 - Principaux postes de dépenses du projet entre 2021 et 2023

Postes de dépenses du projet Mon réseau grandit	Description
Conception, pilotage et gestion du projet	Études
	Ingénierie
	Coordination
	Pilotage
Foncier, réseaux et travaux préparatoires	Libération des emprises
	Gestion des réseaux
	Travaux préparatoires
Construction et aménagements induits	Travaux complémentaires
	Aménagements urbains
	Travaux connexes
Équipements techniques et systèmes	Électricité
	Systèmes
	Poste de commande centralisée
Matériel roulant	Rames de tramway et bus à haut niveau de service
Prestations externalisées	Prestations spécifiques externalisées

Figure 4 - Estimation du chiffre d'affaires généré par Mon réseau grandit entre 2021 et 2023



Quelle valeur ajoutée générée par le projet Mon réseau grandit ?

La valeur ajoutée correspond selon l'Insee à la richesse qu'une entreprise crée par son activité. Elle se définit comme la valeur de sa production diminuée de la valeur des biens et services achetés pour la réaliser, c'est à dire des consommations intermédiaires. Elle représente ainsi le supplément de valeur que l'entreprise apporte aux ressources qu'elle transforme, ce que le ministère de l'Économie décrit comme la « richesse produite lors du processus de production ».

La valeur ajoutée, indicateur de création de richesse

La valeur ajoutée représente la part de ces dépenses qui se transforme effectivement en richesse sur le territoire, en excluant les achats de biens et services importés ou transitant simplement par les entreprises sans y être réellement créés. Elle permet ainsi d'identifier ce que le chantier apporte en propre au tissu économique, que ce soit sous forme de rémunérations versées aux salariés, de marges permettant aux entreprises d'investir, ou encore de recettes fiscales pour les pouvoirs publics.

En s'appuyant sur la valeur ajoutée plutôt que sur les seuls montants facturés, l'analyse met en lumière la contribution réelle de chaque secteur à la dynamique économique locale. Durant cette première phase du chantier, entre 2021 et 2023, la valeur ajoutée créée est estimée à près de 11 millions d'euros, dont 6,3 millions dans le pays de Brest.

Une valeur ajoutée concentrée dans les métiers techniques et d'études

La première phase de vie du chantier Mon réseau grandit met en évidence une création de richesse particulièrement concentrée. Sur un total de près de 11 M€ de valeur ajoutée,

la très grande majorité se trouve produite par les activités scientifiques, techniques et intellectuelles, pour près de 77 % de la valeur totale.

L'ingénierie et les études techniques contribuent en très grande partie à ce résultat, avec environ 47,5 % de la valeur totale créée. Cette prédominance tient à la nature même de l'activité : ce type de projet, par nature complexe, est fortement dépendant des études et de la coordination des différents corps de métiers, qui vont de la conception du tracé, au dimensionnement des infrastructures, aux calculs de structure, aux études de circulation, au pilotage technique des procédures administratives...

La montée en charge des activités juridiques, deuxième contributeur de valeur ajoutée sur la période, s'explique notamment par le cadre contractuel dense, mêlant marchés publics, conventions de financement, accords de maîtrise d'ouvrage, procédures d'expropriation, dossiers réglementaires... Ces éléments conduisent à une forte mobilisation de professionnels spécialisés, capables d'accompagner la maîtrise d'ouvrage comme les entreprises sur des sujets d'arbitrage, de conformité ou de sécurisation contractuelle.

Dans un troisième temps, les premiers versements liés à l'acquisition de matériel ferroviaire auprès d'Alstom expliquent la part importante de la richesse créée sur la période par la construction de matériel ferroviaire. Si la première partie des versements lié à ce matériel est opérée sur la période d'observation, la période suivante (2024-2026) mettra en avant ce poste et manière encore plus significative.

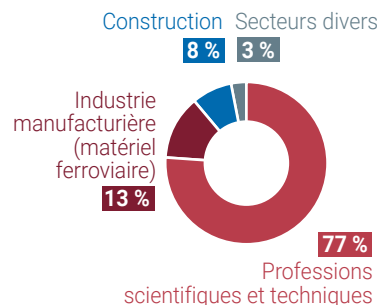
Les activités de construction, en particulier le génie civil, constituent le quatrième pilier de la création de valeur avec environ 7 % du total de la richesse créée. Ce niveau s'explique non pas par une valeur ajoutée particulièrement élevée, car ce secteur repose sur des achats intermédiaires nombreux et coûteux (matériaux, engins, sous-traitance), mais plutôt par les volumes financiers importants associés à

ce type de travaux. La valeur ajoutée absolue produite reste donc significative, même si proportionnellement elle est plus faible que dans les métiers des études, de l'ingénierie et du conseil par exemple.

Les activités d'architecture occupent un poids comparable à celles des travaux publics. De la même manière que l'ingénierie, dont elles sont très proches dans la logique économique, elles reposent sur des prestations intellectuelles, des travaux de conception, de maîtrise d'œuvre et de coordination. Elles mobilisent fortement les compétences internes et relativement peu de consommations intermédiaires, ce qui produit une valeur ajoutée structurellement élevée.

Dans l'ensemble, la structure de la valeur ajoutée apparaît en cohérence avec la première phase du chantier, associant une forte mobilisation d'expertise technique dès l'amont, un recours important à l'ingénierie et à la conception, puis un démarrage de phase chantier nécessitant de la coordination. Les secteurs à plus forte intensité de main-d'œuvre qualifiée concentrent logiquement la majeure partie de la valeur créée, tandis que les domaines plus intensifs en matériel et en consommations intermédiaires, comme le génie civil, contribuent davantage en volume qu'en proportion.

Figure 5 - Répartition de la création de valeur ajoutée par grands secteurs d'activité



Source : Brest métropole aménagement
Traitement : Adeupa

Pour aller plus loin

Avec l'Adeupa



[Mon réseau grandit : Des effets d'anticipation sur le marché immobilier brestois](#)

Observatoire socio-économique Mon réseau grandit n° 6 - Octobre 2025



[Transactions immobilières 2007-2010](#)

Observatoire socio-économique du tramway n° 16 - novembre 2014

Et ailleurs

- [Bilan Loti du Tram E de l'agglomération grenobloise AURG, février 2021](#)
- [Bilan LOTI du tramway de l'agglomération bordelaise A'urba, novembre 2008](#)

LES OBSERVATOIRES | **SOCIO-ÉCONOMIE**

Direction de la publication : Yves Cléach | Réalisation : François Le Pellec
Maquette et mise en page : Jeanne Lefer | Relecture : François Marty
Contact : contact@adeupa-brest.fr

18 rue Jean Jaurès - 29200 Brest | Tél. 02 98 33 51 71 | Dépôt légal : 2^e trimestre 2026
ISSN : en cours | Réf : 26-024 | Site web : www.adeupa-brest.fr
Plus d'infos sur le projet mon réseau grandit : monreseaugrandit.fr

