

L'observatoire

socio-économique du tramway #11

La lettre des observatoires de l'ADEUPa - juin 2011
L'impact du chantier du tramway - Phase étude

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 CMA 29.

Ce numéro 11 de l'observatoire vise à mesurer l'impact des investissements du chantier du tramway dans l'économie du pays de Brest entre 2006 et 2009. 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 prix de vente et le coût des consommations intermédiaires.

L'objectif 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 en local est considérée comme appartenant au Pays de Brest.



Phasage

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



Credit photos : ADEUPa

2006 / 2009 : PHASE D'ÉTUDE

Retombées économiques du chantier du tramway

Au total ce sont 15 millions d'euros qui ont été facturés pour la phase étude du chantier du tramway entre novembre 2006 et décembre 2009.

Les années 2006 et 2007 constituent le tout début de l'opération et l'essentiel des dépenses est consacré à la création de la société d'économie mixte du tramway ainsi qu'au début de la communication sur le projet. L'année 2008 marque la montée en puissance de l'opération avec des montants d'études qui sont désormais majoritaires (60 % des dépenses de l'année).

C'est en 2009 que débutent officiellement les travaux. Pourtant ce sont les études et

les acomptes pour le matériel roulant qui constituent les deux postes de dépenses les plus importants.

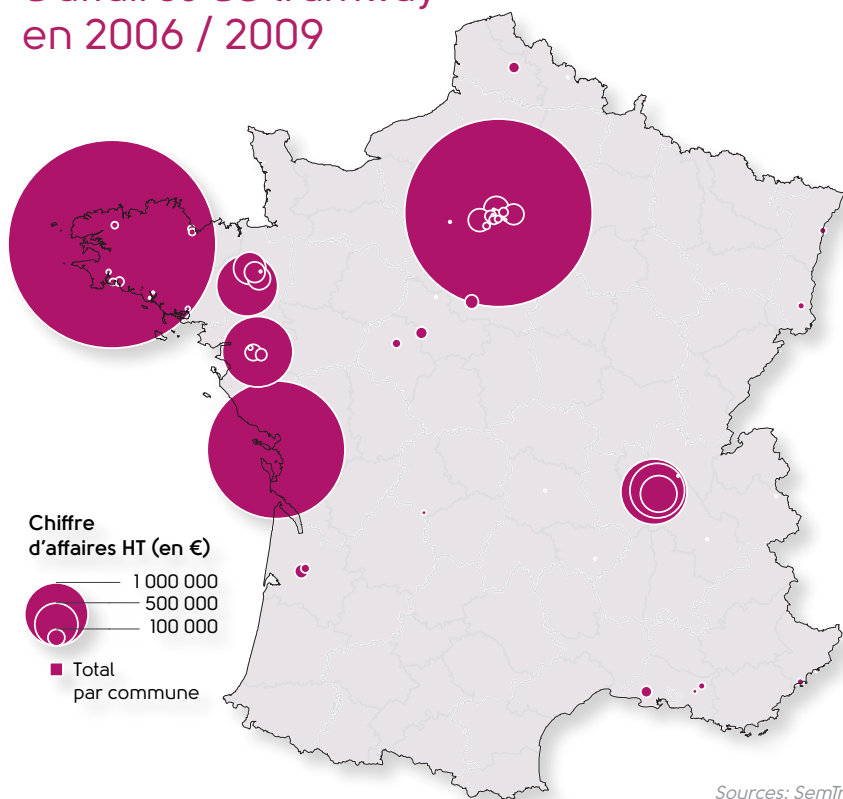
Sur un plan géographique, la majorité de ces dépenses est réalisée hors région. Cela s'explique notamment par la nature des dépenses d'études pour lesquelles le recours à des cabinets spécialisés est indispensable. Ceux-ci sont implantés en région parisienne et lyonnaise. La commande des rames pèse également dans cette répartition.

Le pays de Brest capte environ le tiers des dépenses. Ces dernières concernent notamment le volet communication (avec des entreprises locales) et la maîtrise d'ouvrage.

2006 / 2009: Phase d'étude

Le coût total du projet est estimé à plus de 380 millions d'€. La présente analyse couvre la période 2006 / 2009, soit un montant de dépenses de 15 millions d'€ (environ 4 % du total de l'opération). Elle répartit ces dépenses sur un plan géographique en fonction de la localisation du siège de l'entreprise (ou à l'établissement le plus proche). Pour autant cela ne signifie pas que ces sociétés ne travaillent qu'avec du personnel venu de l'extérieur : en effet, le recours à la main-d'œuvre locale est parfois significatif ; il peut prendre la forme de contrats d'intérim, de sollicitation d'une sous-traitance locale ou de contrats de travail locaux.

Estimation du chiffre d'affaires du tramway en 2006 / 2009



2006 / 2007: le début du projet

La création de la Société d'économie mixte pour le projet de tramway (SEMTRAM) à Brest date de l'année 2006. C'est à cette occasion et pour le début de la phase de communi-

cation que sont effectuées les premières dépenses. L'année 2007 s'inscrit dans cette continuité. Sur ces deux années, plus de 800 000 € ont été dépensés. Qu'il s'agisse des dépenses de communication ou relatives à la maîtrise d'ouvrage, elles concernent très majoritairement le Pays de Brest.

2008 : la montée en puissance

La montée en puissance du projet de tramway s'opère en 2008, comme en témoignent les montants des factures (3,2 millions €). La maîtrise d'œuvre constitue le premier poste de dépenses, il s'agit essentiellement d'études. Ces dernières sont réalisées par des cabinets très spécialisés dont les compétences couvrent un territoire au moins au niveau national et qui sont installés dans des grandes agglomérations françaises (Paris, Lyon, Nantes...).

Comme pour les deux premières années du projet, les postes « maîtrise d'ouvrage » et « communication » concentrent un niveau élevé de dépenses (900 000 €), réalisées majoritairement dans le Pays de Brest, mais évoluent à des rythmes différents.

Les premières dépenses pour le matériel roulant sont également payées à cette date, notamment après le choix du design des rames du futur tramway et de son mode de propulsion.

Sur un plan spatial, les 2/3 des dépenses sont réalisés avec des acteurs extérieurs au territoire.

2009 : le début du chantier

Près de 10 millions € sont facturés en 2009. À partir du second semestre, le chantier a officiellement débuté, pourtant, comme



l'année précédente, les dépenses d'études restent les plus élevées.

Le matériel roulant constitue le 2^e poste de dépenses avec le paiement des rames.

Le volet communication conserve sa 3^e place et continue de progresser.

Les travaux préparatoires augmentent également très significativement et témoignent de l'imminence du début du chantier. C'est également le cas pour les dépenses de signalisation, d'ouvrages d'art, de construction du dépôt et de quelques opérations induites.

Sur un plan spatial, le volume des dépenses est très concentré sur la région parisienne, Nantes, Rennes et Lyon en raison de la présence des cabinets d'étude. Le poids de La Rochelle est également significatif pour la construction du tramway (Alstom). Pour les autres dépenses, le poids du Pays de Brest est plus important: si les travaux préparatoires sont exclusivement réalisés par des entreprises du Pays de Brest, ce n'est pas le cas pour les ouvrages d'art, de construction du dépôt ou de signalisation.

Compte tenu de ces éléments, la répartition des factures entre le Pays de Brest et la France (hors Bretagne) reste en 2009 relativement déséquilibrée : 60 % pour la France hors Bretagne contre moins de 30 % pour les dépenses réalisées dans le Pays de Brest. Le solde concerne essentiellement le reste de la région Bretagne et en particulier le département du Morbihan.

Estimation de la valeur ajoutée

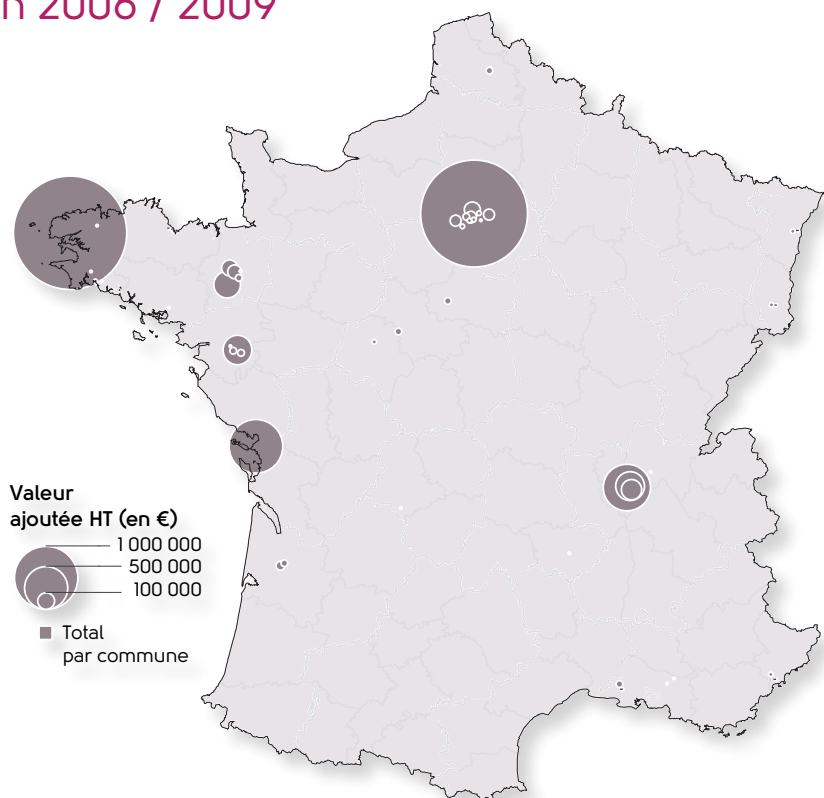
La valeur ajoutée correspond à la différence entre le prix de vente et le coût des consommations intermédiaires.

Durant la phase d'étude (entre 2006 et 2009), la valeur ajoutée créée dépasse les 5 millions d'€.

Ce sont d'abord les études liées à la maîtrise d'œuvre qui expliquent 40 % de la richesse créée. Il s'agit exclusivement d'études spécialisées qui sont réalisées par des cabinets extérieurs au Pays de Brest (principalement



Estimation de la valeur ajoutée créée par le chantier du tramway en 2006 / 2009



en région parisienne et à un moindre niveau dans la région lyonnaise) dont le taux de valeur ajoutée est élevé.

La maîtrise d'ouvrage et la communication (deux domaines qui sont d'ailleurs fortement liés) constituent un volet important en matière de création de richesses.

L'acquisition de matériel roulant est un poste de dépense important mais qui ne génère

qu'un montant relativement modeste de valeur ajoutée. Les études préalables sont également fortement créatrices de richesses mais leur montant est resté relativement faible comparativement aux dépenses engagées dans cette première phase.

Sur un plan spatial, 60 % de la valeur ajoutée est produite par des entreprises extérieures à la région Bretagne. L'autre espace géographique significatif correspond au Pays

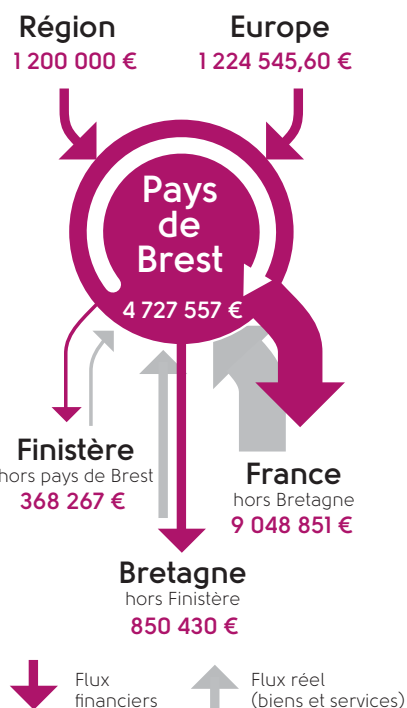


de Brest. Les compétences lorsqu'elles sont moins rares sont pour l'essentiel présentes localement. En plus de la maîtrise d'ouvrage et

Bilan des flux entre 2006 et 2009

de la communication, les travaux préparatoires concentrent un niveau relativement élevé de valeur ajoutée.

La théorie de la base économique présente comme variable significative le revenu capté de l'extérieur et qui correspond au revenu basique (les subventions). À l'échelle du chantier du tramway, ce revenu peut être estimé à environ 2,5 millions € et contribue à stimuler l'économie locale. Certes, des montants significatifs quittent le territoire, mais il ne s'agit pour l'instant que de la phase d'étude, ce qui implique des compétences très spécifiques essentiellement présentes à l'extérieur du Pays de Brest.



(ADEUPa
BREST

L'OBSERVATOIRE SOCIO - ÉCONOMIQUE DU TRAMWAY

Directrice de la publication :
Claire Guihéneuf

Réalisation

François Rivoal

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 : 11/142