

Impact de la définition des Quartiers prioritaires de Politique de la Ville sur les choix de localisation des entreprises et leur taux de survie : une étude exploratoire sur l'ensemble du territoire métropolitain



Par
Voie d'approfondissement
Organisme d'accueil
Maître de stage

Mackenson GREFFIN promotion 64
Transport-Economie des transports
LAET
Louafi BOUZOUINA

Introduction

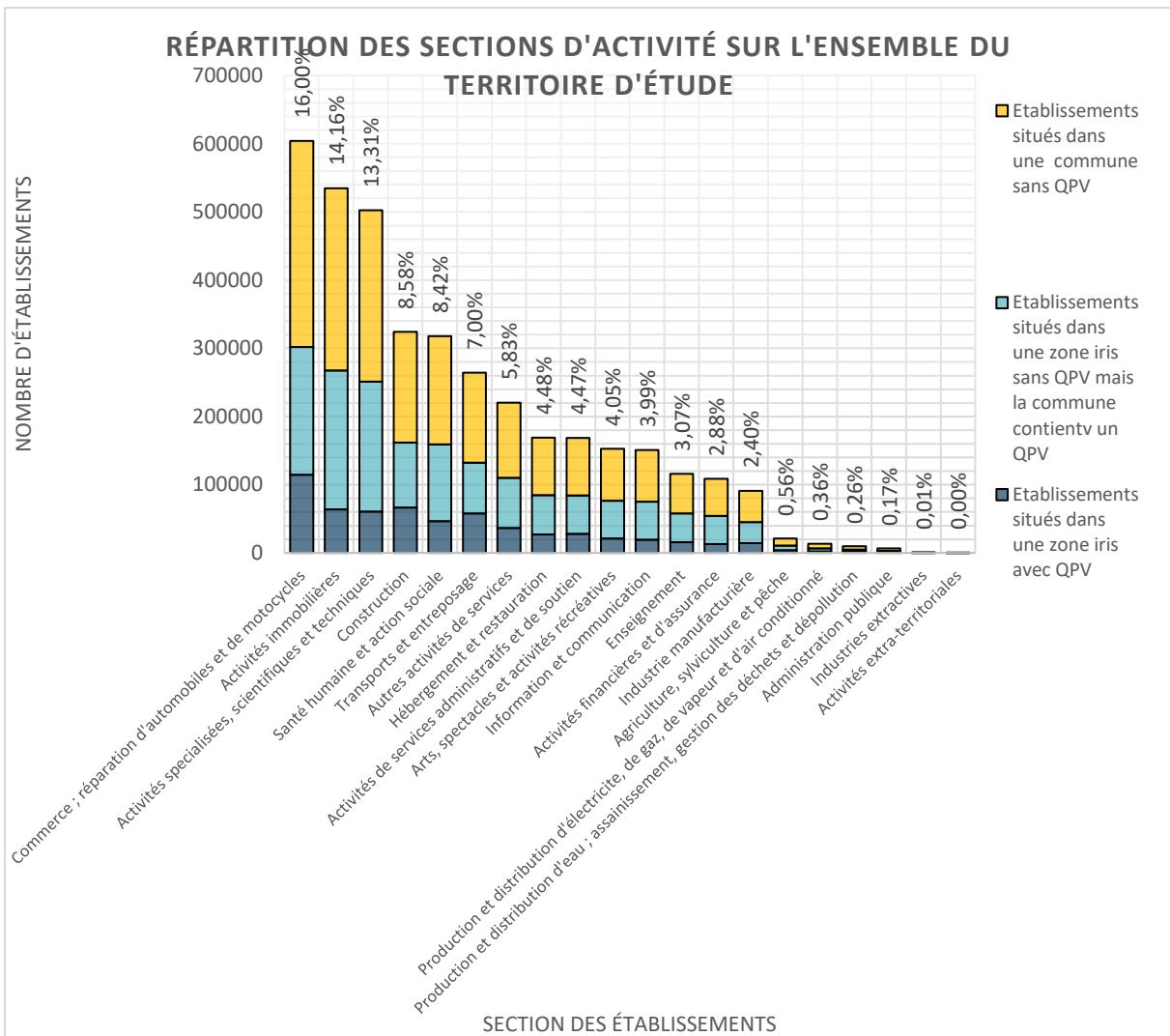
Le premier janvier 2015 marque une nouvelle ère pour la politique de la ville en France. En effet après 19 ans d'existence, les Zones Urbaines Sensibles (ZUS), les Zones de Redynamisation Urbaine (ZRU) et les Zones Franches Urbaines (ZFU) toutes créées en 1996 disparaissent et laissent place à une géographie moins complexe et plus facile à lire : les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) et les Zones Franches Urbaines-Territoires Entrepreneurs (ZFU-TE). Depuis leur apparition, les ZUS et les ZFU ont fait l'objet de plusieurs études économiques or dû à leur récente définition les études économiques sur les QPV restent peu nombreuses. Grâce à la base Sirene, ce TFE vise à comprendre les choix de localisation des établissements ainsi que leur survie au sein d'un territoire d'étude composé de toutes les communes présentant au moins un QPV et leur communes voisines sans QPV.

Quel est l'impact de la définition des Quartiers prioritaires de la Politique de la ville sur le choix de localisation des établissements et leur taux de survie ?

Développement

Les territoires contenant des QPV semblent se spécialiser dans certaines activités économiques. Les sections d'activité au sein des zones iris qui contiennent au moins un QPV sont dans l'ordre « Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles », « Transports et entreposage » et « Construction ». Ces activités représentent respectivement 22%, 15% et 12% des établissements qui se sont créés au sein des QPV entre janvier 2015 et avril 2019. Les petits commerces de proximité spécialisés dans le domaine du textile et dans l'alimentaire au sein des anciens ZUS semblent donc disparaître au profit d'activités dans le domaine du transport et de la construction dans le nouveau périmètre des QPV.

Les régressions logistiques mises en place dans ce TFE montrent que les propensions des établissements à s'installer au sein des territoires prioritaires peuvent être expliquées tout d'abord par les dispositifs d'incitation fiscale mise en œuvre au sein de ces territoires.



Des facteurs socio-démographiques rentrent également en jeu, c'est particulièrement vrai avec les établissements appartenant à la classe « Restauration de type rapide » qui semblent particulièrement se développer dans les territoires où le niveau de vie est faible et où la population est relativement jeune.

En outre la surreprésentation des catégories socioprofessionnelles « ouvriers » et « employés » et les dispositifs d'exonération foncière font des territoires prioritaires un terrain propice au développement des activités de la construction et particulièrement des activités de « Travaux de maçonnerie général et gros œuvre de bâtiment ».

Des économies d'agglomération semblent également émerger au sein des zones iris contenant au moins un QPV, et cela entre

les établissements d'« Autres activités de poste et de courriers » majoritairement composés d'entrepreneurs individuels et les activités de « Transport de voyageurs par taxis » et la « Restauration de type rapide ».

Le test de χ^2 mis en place dans la dernière section l'étude montre qu'il une liaison significative entre l'état administratif des établissements et la présence de QPV dans les zones iris où ces derniers se sont implantés : les établissements des territoires prioritaires tendent à fermer davantage que les établissements des autres communes. Cependant la liaison entre l'état administratif des établissements et la présence de QPV n'est pas intense.