

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Rapporteurs : Evelyne LUCAS, Jean-Luc PELTIER, Michel BELLIER et Gilles POUPARD

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Communication relative aux rapports des délégataires de service public pour l'exercice 2019 »

### 1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Le Président du Conseil régional transmet les rapports des délégataires au titre de :

- La compétence d'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs ;
- La compétence d'autorité organisatrice du transport maritime régional ;
- La compétence de propriété, gestion, exploitation et aménagement des ports ;
- La compétence de propriété, gestion, exploitation et aménagement des aéroports.

En effet, le Code général des collectivités territoriales précise dans son article L1411-3 que le délégataire produit chaque année à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public. Le rapport doit permettre à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

### 2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

#### 2.1. Les ports

Les rapports des délégataires concernent 20 ports (plaisance, commerce, pêche, voyageurs). En préambule, une partie « contexte » permet de prendre connaissance des tendances au niveau national et régional. Le CESER apprécie la richesse des informations fournies qui permet d'avoir une vue d'ensemble de l'activité portuaire. Il regrette toutefois que la partie « contexte » n'aborde pas l'activité pêche - alors que la pêche bretonne pèse fortement au niveau national - mais seulement les volets marchandises et passagers. De même dans les rapports des délégataires, la moitié n'a fourni aucun élément sur les actions en faveur de l'environnement.

Concernant l'activité elle-même, le CESER note que l'activité marchandises est globalement stable en 2019 (+0,34%). Deux ports (Lorient et le Légué) connaissent une croissance qui permet de compenser la baisse enregistrée dans les trois autres. Cette stabilité n'est toutefois pas un résultat défavorable car dans la totalité des ports français, c'est une baisse qui a été enregistrée en 2019 (-3,2%). Les 6 grands ports maritimes français enregistrent une baisse de 2,5%. L'activité des ports bretons en transport de marchandise reste à un niveau limité avec 2% du trafic national. Le total des 5 ports bretons est inférieur au trafic de La Rochelle, 5<sup>ème</sup> port français.

Le transport des voyageurs est en revanche en diminution à Roscoff et à Saint-Malo, notamment en lien avec le Brexit. Le nombre de croisiéristes est en augmentation dans les 3 ports concernés.

Le CESER souligne que le total des emplois (20 ports cumulés) est de 434 ETP (Equivalent temps plein) en 2019. Les 5 ports qui comptent plus de 50 ETP (Lorient commerce, Lorient pêche, Brest commerce, Roscoff et Saint-Malo commerce pêche) représentent 79% des emplois.

En matière d'environnement, le CESER note avec satisfaction que 3 ports détiennent des certifications ISO 14000 (port de commerce et port de pêche de Lorient) ou un label (pavillon bleu pour les ports de plaisance de Lorient) et

que 2 ports ont engagé des démarches ou audit : le port de réparation navale de Brest (Blue Port Service) ou Roscoff Blocon (volet plaisance : Port propre actif en biodiversité).

Par ailleurs, il note également que des enquêtes de satisfaction clients sont menées par les ports de commerce de Lorient et de Brest.

## 2.2. Les aéroports

Le CESER constate une évolution globalement positive de l'activité des aéroports sous délégation de service public de la Région en 2019, puisqu'elle est légèrement supérieure en Bretagne à la croissance du trafic national (+4,3%/+3,8%) ou européen (+3,3%). Toutefois, si ce développement reste assez soutenu, deux données retiennent l'attention : la croissance du trafic en Bretagne est sensiblement moins élevée qu'en 2018 où elle était de +8,8%. Surtout, comme l'an dernier, l'augmentation du trafic est très inégalement répartie selon les plateformes : celle de Brest maintient un niveau élevé de progression de son trafic à +11,9%, celle de Rennes voit son nombre de passagers stagner, et celles de Quimper et Dinard voient leur trafic baisser sensiblement (-27,5% et -11,4%). L'arrêt de la desserte de Quimper par Hop ! durant 3 mois explique largement cette contraction pour 2019. De telles évolutions d'activité pourraient mettre en difficulté le résultat d'exploitation de ces aéroports.

## 2.3. Les transports maritimes

**S'agissant du transport de marchandises** : concernant le transport vers Bréhat, l'année 2019 a été marquée par l'arrêt du transport de déchets, dont le manque à gagner n'est pas précisé. Pour la desserte de Batz, nous pouvons noter une contribution financière annuelle de la Région Bretagne de 263 116 € HT et d'un chiffre d'affaire de 272 455 € HT.

## 2.4. Les transports terrestres

Le rapport témoigne de la diversité des délégations, d'un département à l'autre. Globalement, le CESER apprécierait que soient également présentés les kilomètres commerciaux et le kilométrage à vide, ces ratios sont importants dans la mesure où ils apporteraient une meilleure connaissance de ce réseau, sur le plan écologique.

Le CESER note qu'un service de transport à la demande est proposé dans le Finistère et les Côtes d'Armor, service qui peut constituer une réponse pour les territoires de faible densité.

Le CESER aurait apprécié que cette partie du rapport mentionne explicitement l'évolution de l'offre accessible aux PMR pour chacun des départements, ainsi qu'une présentation par département de cette fréquentation puisque l'Ille-et-Vilaine est le seul département mentionné.

Le CESER regrette le manque d'éléments relatifs aux aspects sociaux et environnementaux ; en effet, il est attaché à ce qu'ils soient réellement pris en compte dans l'élaboration des cahiers des charges pour que les pratiques les plus vertueuses soient encouragées et non pénalisées.

**Le rapport sur le réseau interurbain de voyageurs en Côtes d'Armor** est assez succinct, il démontre cependant une faible fréquentation commerciale avec seulement 270 302 voyages commerciaux, pour 25 lignes régulières et une recette de 418 362 €. A l'évidence ce réseau est essentiellement destiné au service de transport scolaire (90% des voyages) et il serait intéressant d'avoir un focus sur les créneaux horaires hors scolaires.

**Concernant le réseau dans le Finistère**, il est à noter que la contribution financière est soumise à la taxe sur les salaires ce qui évite de payer de la TVA, cette solution permet une économie substantielle.

**Dans le réseau d'Ille-et-Vilaine**, il est à noter une fréquentation assez notable de 65% de voyageurs commerciaux. Ce réseau est complémentaire au réseau TER dans le cadre des trajets domicile-travail. Il est à noter également que la contribution financière est soumise à la taxe sur les salaires

**Dans le Morbihan**, il est à noter que contrairement aux trois autres départements, ce réseau a été divisé en petits lots de 15 délégations de service public exploitées par 8 transporteurs. Le poids économique des voyages commerciaux ne représente que 12% de la fréquentation totale. Cependant ces lignes sont nécessaires dans le cadre de l'aménagement du territoire, car elles restent souvent le seul moyen de déplacement entre deux points.

**La ligne BreizhGo Rennes-Pontivy** est le seul moyen de déplacements collectifs, elle a un caractère indispensable pour desservir l'axe de la Bretagne intérieure et Paris via une connexion TGV depuis Rennes et Paris. Malgré la contribution forfaitaire de la Région de 569 923 € HT, il y a lieu de constater qu'elle reste déficitaire de 164 780 € HT.

Ce rapport ne fait pas état de la répartition entre les deux lignes **Rennes-Le Mont Saint Michel** et **Dol Le Mont Saint Michel**. Il y a lieu de constater une baisse sensible de fréquentation liée à différents événements. Cette ligne à vocation touristique a également subi depuis peu, la concurrence de deux autres opérateurs par services directs entre Paris et Le Mont Saint Michel en autocars de type « loi Macron », Ouibus et Flixbus.

**Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne**  
**Communication relative aux rapports des délégués de service public pour l'exercice**  
**2019**

Nombre de votants : 101

Ont voté pour l'avis du CESER : 101

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**