

Commission « Aménagement et développement des territoires, environnement »
Rapporteur : M. Jacques UGUEN

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Communication relative aux rapports des délégataires de service public pour l'exercice 2015 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Dans le cadre de la délégation de service public et suivant l'article L 1411-3 du Code Général des collectivités territoriales, le délégataire doit produire chaque année, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public.

C'est dans ce cadre qu'ont été soumis au Conseil régional les rapports liés aux compétences de celui-ci :

- au titre de la compétence d'Autorité organisatrice du transport (AOT) de voyageurs et en particulier les lignes routières : Rennes/Pontivy, Rennes/Dol-Le-Mont-Saint-Michel et Saint-Brieuc/Pontivy, Vannes/Lorient ;
- au titre de la compétence « propriété, gestion, exploitation et aménagement », les ports de Brest, Lorient et Saint-Malo et les aéroports de Brest-Bretagne, Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo, Rennes-Saint-Jacques et Quimper-Pluguffan.

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

2.1 Les lignes routières

La Région était compétente en 2015 pour organiser les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional.

La fréquentation de la ligne routière Rennes-Pontivy est en recul de 10 % par rapport à 2014, baisse expliquée notamment par la concurrence du covoiturage, les travaux en gare de Rennes et le coût en baisse du carburant. Le CESER s'interroge également sur le contenu du plan de transport revu lors de la négociation du nouveau contrat de délégation.

La ligne Rennes/Dol-Le Mont Saint-Michel à vocation touristique subit une baisse de fréquentation de 19 % due en partie à la baisse de la fréquentation touristique nationale suite aux attentats.

A noter que pour ces deux lignes, les contrats de délégation ont été renouvelés au 1^{er} janvier 2015 pour une durée de 6 ans.

La ligne Saint-Brieuc-Pontivy-Loudéac - Vannes/Lorient qui revêt de forts enjeux en matière de mobilité et d'intermodalité (horaires adaptés aux déplacements quotidiens, connexions au réseau ferroviaire TER et TGV) a subi une diminution du nombre de voyages de 7,31 %.

Pour le CESER, ces lignes sont nécessaires et participent au maillage du territoire en complémentarité avec l'offre ferroviaire. Pour autant, les objectifs tant en recettes qu'en fréquentations, sont en deçà des prévisions, ceci étant dû pour partie à des éléments exogènes mais également endogènes. Le CESER formule un point de vigilance sur cette question, comme il l'a déjà fait dans son avis de 2015.

2.2 Les ports de Brest, Lorient, Saint-Malo

Les trois ports régionaux comprennent plusieurs secteurs d'activité : le commerce, la réparation navale, la pêche et la plaisance. Le CESER rappelle que c'est bien l'ensemble des activités qui font la pertinence d'un port.

2.2.1 L'activité commerce

Alors que les ports français ont connu une reprise de leur activité en 2015, le trafic marchandises des trois ports régionaux est en baisse de 6,5 % par rapport à 2014 (-9 % pour Brest, -4 % pour Lorient, -6 % pour Saint-Malo). Fortement tributaire des secteurs de l'agro-alimentaire et du bâtiment, cette baisse reflète malheureusement les difficultés de ces secteurs.

2.2.2 L'activité passagers

Cette activité représente une part variable des ports régionaux et regroupe des activités hétérogènes, néanmoins, elle est globalement en progression dans les trois ports. Comme déjà souligné par le CESER, cette activité ne peut être analysée que sur la durée.

2.2.3 L'activité de réparation navale

Les trois ports offrent des services et équipements consacrés à la réparation navale. Brest, premier port de réparation navale civile en France, a vu le nombre de navires augmenter de 3 % par rapport à 2014.

Le CESER rappelle que le déploiement des énergies marines renouvelables dans le cadre du projet de développement du port de Brest, en constituant un facteur de diversification, pourrait bénéficier à l'activité de réparation navale.

2.2.4 L'activité pêche

L'activité pêche n'est pas homogène dans les trois ports, que ce soit en tonnage ou en valeur.

Si la Bretagne confirme en 2015 sa position de leader sur le marché national, les apports déclarés en hall es à marée sont en baisse de 3 % par rapport à 2014, ce qui n'empêche pas la valeur des ventes de progresser de 5 %. Le CESER souligne le poids économique de ce secteur d'activité dans l'économie bretonne, au moment où des incertitudes se font jour suite au vote en faveur de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

2.2.5 L'activité plaisance

Hormis la baisse du chiffre d'affaires de la concession plaisance du port Saint-Malo Vauban de 6 %, due aux travaux et à l'installation de nouveaux pontons empêchant l'accueil des navires de passage, l'activité de l'ensemble des concessions de plaisance est en augmentation ou tout au moins stable.

Le CESER souligne que cette activité constitue un enjeu important pour le développement touristique du territoire régional, en lien avec les offres plus locales.

2.3 Les aéroports de Brest-Bretagne, Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo, Rennes-Saint-Jacques, Quimper-Pluguffan

2.3.1 Le trafic de voyageurs

Concernant les quatre aéroports régionaux, le trafic est en hausse de 2,6 %, les lignes les plus fréquentées restant celles à destination de Paris. Comme au plan national, la part des compagnies traditionnelles recule par rapport aux compagnies low cost.

Le CESER souligne la baisse de 11 % du trafic passager de Quimper-Pluguffan, due en grande partie à la ligne Paris-Orly en recul elle-même de 11,4 % et qui représente 93 % du trafic passager de cet aéroport.

A noter également le développement des relations avec Londres, tant au départ de Quimper que de Dinard. A ce sujet, le CESER exprime un point de vigilance à avoir sur les conséquences potentielles du vote du Royaume-Uni en faveur du Brexit.

2.3.2 L'activité fret

Alors qu'il est globalement en hausse au niveau national (1,61 %), le fret est en recul de 19,31 % pour les trois aéroports régionaux bretons. Cela s'explique en grande partie par l'arrêt du fret postal à Rennes et sa diminution sur le site de Brest-Bretagne.

Le CESER fait observer que les craintes qu'il avait exprimées dans son avis de 2015 s'avèrent ainsi fondées.

Le CESER prend acte de cette communication.

Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Communication relative aux rapports des délégués de service public pour l'exercice 2015

Nombre de votants : 102

Ont voté pour l'avis du CESER : 102

Valérie FRIBOLLE (CCIR), René LE PAPE (CCIR), Jean-François LE TALLEC (CCIR), Dominique LECOMTE (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Emmanuel THAUNIER (CCIR), Edwige KERBORIOU (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Nathalie MARCHAND (CRAB), Michel GUEGUEN (CRMA), Olivier LE COUVIOUR (CRMA), Patrick CARE (UE-MEDEF), Christine LE GAL (UE-MEDEF), Jean-Bernard SOLLIEC (UE-MEDEF), Serge LE FLOHIC (UPA), Lucien TRAON (CGPME), Didier LUCAS (Par accord FRSEA-CRJA), Franck PELLERIN (Par accord FRSEA-CRJA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Pierre LEC'HVIEN (Coordination rurale), Elisabeth HERVE (Par accord FRCIVAM-IBB), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Gérald HUSSENOT (CRPMEM), Olivier LE NEZET (CRPMEM), Hervé JENOT (Par accord Comités régionaux de la conchyliculture de Bretagne nord et Bretagne sud), Philippe LE ROUX (UNAPL), Sylvère QUILLEROU (CNPL), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Patrick JAGAILLE (CFDT), Chantal JOUNEAUX (CFDT), Véronique LAUTREDOU (CFDT), Véronique LE FAUCHEUR (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Marie-Pierre SINOUE (CFDT), Joël SIRY (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Jean-Edmond COATRIEUX (CGT), Claudine CORNIL (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Danièle KERJAN (CGT), Françoise LE LOARER (CGT), Thierry LENEVEU (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Marie-France THOMAS (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Joël JOSSELIN (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Fabrice LERESTIF (FO), Pierrick SIMON (FO), Annie COTTIER (CFTC), Pierre EUZENES (CFTC), Serge LE QUEAU (SOLIDAIRES), Viviane SERRANO (SOLIDAIRES), Catherine TANVET (CFE-CGC), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Jean-Marc CLERY (FSU), Annie GUILLERME (URCIDFF), Nadia LAPORTE (FCPE), Guylaine ROBERT (APEL), Isabelle TOXE (Par accord UNAPEI-CREAI), Marie-Martine LIPS (CRESS), Joseph-Bernard ALLOUARD (Mouvement Agir Tous pour la Dignité), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), François HERVIEUX (Par accord CLCV-UFC-Que choisir), Michel MORVANT (Union régionale des PACT-ARIM et Habitat et développement en Bretagne), Hervé LATIMIER (Kevre Breizh), Patrice RABINE (Théâtre de Folle Pensée), Alain LE FUR (UNAT), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Jean-Emile GOMBERT (Universités de Bretagne), Pascal OLIVARD (Universités de Bretagne), Alain CHARRAUD (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRITT-Centres techniques de Bretagne), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Antoine DOSDAT (IFREMER), Patrick HERPIN (INRA), Yann-Hervé DE ROECK (France énergies marines), Bertrand LAOT (Union régionale de la Mutualité française), Didier GILBERT (Par accord CPAM-CAF-RSI-MSA), Bernard GAILLARD (CRSA), Léa MORVAN (CRIJ), Yannick HERVE (CRAJEP), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Alain THOMAS (Bretagne vivante), Michel CLECH (REEB), Jean-Yves MOELO (Personnalité qualifiée environnement et développement durable), Chantal BEVILLON (Personnalité qualifiée), Christian COUILLEAU (Personnalité qualifiée), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité



Intervention de M. Jean-Luc PELTIER Comité régional CGT de Bretagne

Depuis de nombreuses années la CGT est porteuse d'une organisation des transports publics basée sur la réponse aux besoins des territoires et des usagers et à ce titre le choix de l'organisation des transports relève véritablement de choix de politiques publiques.

L'examen de cette communication du Conseil Régional nécessite d'appréhender les logiques actuellement à l'œuvre dans ce secteur très concurrentiel où bien souvent la performance ne se mesure qu'à l'aune des économies budgétaires réalisées par les collectivités. Cela n'est évidemment pas sans incidence sur le niveau et la qualité de l'emploi qui ne cesse de se dégrader avec une augmentation de 5 % des salariés rémunérés au smic depuis 2010. Cela pèse aussi sur le niveau de la qualité de service.

Pour la CGT, les réductions de dotations imposées aux collectivités publiques ces dernières années accentuent ce phénomène de paupérisation des salariés du TRV qui demeurent la principale variable d'ajustement des contrats de DSP ; il est à noter d'ailleurs que nombre d'emplois dans cette activité sont pourvus par des salariés souvent précaires, parfois par des retraités dont le niveau des pensions ne leur permet plus de subvenir à leurs besoins.

Comme nous le réaffirmons régulièrement : une maîtrise publique des transports est indispensable car elle constitue également un levier pour éviter tout dumping social dans le secteur. Or la CGT constate qu'une partie de plus en plus importante des fonds publics consacrés aux transports est affectée pour financer la croissance externe des grands groupes du secteur. Cette situation peut être inhérente au mode d'exploitation du service public de transports lorsque celui-ci est confié en Délégation de Service Public (DSP).

En tant qu'autorité organisatrice, avec une compétence transport qui s'accroît, conséquence de la loi NOTRe, l'engagement de la Région est indispensable. A ce titre, il doit être intégré dans l'établissement du cahier des charges des appels d'offres un volet social contribuant à une meilleure efficacité sur l'emploi et la formation des salariés tel que le prévoit la loi du 21 Août 2007 dans son article 12 qui précise que : « les autorités organisatrices de transport incorporent dans les conventions qu'elles concluent avec les entreprises de transport des critères sociaux et environnementaux de qualité de service ».

Pour la CGT, les nouvelles compétences dédiées aux régions doivent prioriser la réponse aux besoins et à la proximité des offres de transports collectifs. Cette évolution doit permettre une meilleure implication des Régions dans l'aménagement solidaire et équilibré du territoire avec notamment un développement de l'offre de transports collectifs durables. Le contexte d'austérité budgétaire actuel constitue assurément un frein à la réponse aux besoins de transports qui nécessitent de nouveaux investissements importants.

Il est impératif que pour les compétences "transports" les Régions disposent de ressources spécifiques et pérennes pour financer leurs nouveaux développements. L'État doit tenir compte des nouveaux besoins et réactualiser sa dotation qui, datant de 2002, année de la régionalisation du TER, est devenue largement insuffisante pour répondre aux besoins croissants de transports dans nos territoires.

Face aux baisses de dotations, la tentation est de substituer aux trains des autocars ce qui va à l'encontre des exigences environnementales et ne peut donc constituer une réponse durable aux besoins de transport des usagers qui sur la Bretagne plébiscitent largement le TER ferroviaire. Il est d'ailleurs à noter le fléchissement

de la fréquentation des principales lignes TER par autocars qui témoigne d'une baisse incontestable de leur attractivité. Si les raisons évoquées dans le bordereau ne peuvent être éludées, il convient aussi de porter une attention sur la réponse aux besoins que constitue l'offre actuelle.

A l'aune de la mise en place du futur plan de transport TER liée à la mise en service de la LGV BPL à partir de mai 2017, et qui n'est pas sans susciter de vives inquiétudes dans de nombreux territoires de Bretagne, de la négociation de la future convention TER qui entrera en vigueur en 2018 et au moment où se va se discuter l'élaboration du SRADDET en cohérence avec le SRCAE, la CGT appelle de ses vœux la tenue d'un véritable débat public avec des espaces de concertations démocratiques communs aux salariés, usagers, élus ce qui apporterait, de notre point de vue, une réelle transparence notamment dans le cadre de la négociation des DSP entre l'AOT et les entreprises de transports.

Nous reviendrons ultérieurement sur les autres sujets de cette communication mais nous tenons à cette occasion à pointer la question portuaire. En effet nous voulons par cette déclaration interpeller le Conseil Régional sur le fait qu'il y ait eu ou non une mission ou une étude sur les 3 ports à vocations régionales en gestion jusqu'à présent.

Si oui, quels en sont les éléments saillants ? Pour compléter cette interrogation, nous sommes également demandeurs de la réflexion prospective de la Région sur son élargissement de périmètre dans le domaine ainsi qu'une appréciation des grandes lignes politiques du paysage portuaire breton envisagé.