

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Rapporteur.e.s : Brigitte DELAHAIE, Jean-Luc PELTIER, Gilles POUPARD, Evelyne LUCAS

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Communication relative aux rapports des délégués de service public pour l'exercice 2018 »

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

Le Code général des collectivités territoriales précise dans son article L1411-3 que le délégué 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.

Dans ce cadre, ont été transmis au Conseil régional les rapports liés aux compétences exercées par la Région en 2018 :

- au titre de la compétence d'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, pour l'organisation des lignes routières interurbaines et scolaires ;
- au titre de la compétence d'autorité organisatrice du transport maritime régional, pour l'organisation des liaisons maritimes vers les îles ;
- au titre de la compétence « propriété, gestion, exploitation et aménagement » des ports concernés ;
- au titre de la compétence « propriété, gestion, exploitation, aménagement » des aéroports de Brest-Bretagne, Quimper-Cornouaille, Rennes-Saint-Jacques, Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo.

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

#### 2.1. Organisation des liaisons maritimes vers les îles

Le transport maritime de passagers au départ des ports de la Région Bretagne (Roscoff, Saint-Malo, Brest et Lorient) connaît une hausse très sensible de 20,36% liée à l'activité des croisiéristes et de 4,07% pour l'activité ferry.

La desserte des îles bretonnes s'effectue à travers plusieurs délégations de service public (DSP) : la compagnie Océane pour la desserte de Belle-Ile, Houat et Hoëdic ; la société Kéolis pour la desserte de Molène, Ouessant et Sein et enfin la société Bateau Bus pour la desserte de l'île d'Arz, desserte marchandises de l'île de Batz par la SARL Transport de Fret et la CCI des Côtes d'Armor pour l'exploitation de la barge de Bréhat pour le transport de marchandises.

Concernant la desserte des îles de Molène, Ouessant et Sein, le CESER note une baisse sensible de la fréquentation des insulaires respectivement de -3%, -9,4% et -8,9% ce qui représente une baisse de 8% en moyenne, baisse très partiellement compensée par la hausse de 5,4% de la fréquentation touristique.

Concernant la desserte des îles de Belle-Ile, Groix et Hoëdic le CESER relève une hausse globale du trafic voyageur de 1,7% principalement supportée par l'île de Groix, conséquence *a priori* de l'effet de la hausse du trafic TGV vers la Bretagne sud.

Globalement, le CESER note, comme pour l'année 2017, un tassement du trafic insulaire et une hausse du trafic liée à l'activité touristique. Comme l'année dernière, il aurait apprécié avoir des éléments permettant de comprendre

cette tendance qui semble se confirmer d'année en année, afin d'en tirer des pistes d'actions pour le Conseil régional.

## 2.2. Organisation des lignes routières interurbaines et scolaires

Concernant les réseaux départementaux de transport interurbain le CESER relève :

- Une baisse très sensible (-23%) de la fréquentation commerciale sur le périmètre de la DSP assumée par la CAT22 (Côtes d'Armor) ;
- Une fréquentation commerciale stable sur le Finistère et une hausse de 1,46% de la fréquentation scolaire ;
- Une fréquentation commerciale en-deçà des objectifs sur l'Ille et Vilaine mais néanmoins en hausse de 2,7% et une fréquentation scolaire en dessous de l'objectif (-35,4%) et en baisse par rapport à 2017 de 2,8% ;
- Une fréquentation commerciale stable dans le Morbihan (-0,8%) et une augmentation de 2,8% de la fréquentation scolaire.

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.

Concernant la fréquentation dans les réseaux départementaux de transport BreizhGo, le CESER relève la prépondérance de la part des scolaires très inégale d'un département à l'autre (89% pour les Côtes d'Armor, 79,55% pour le Finistère ; 89% pour le Morbihan ; 38% pour l'Ille et Vilaine). Le CESER aurait apprécié une harmonisation de la présentation des résultats notamment en ce qui concerne le nombre d'abonnés, non mentionné pour l'Ille-et-Vilaine et le Morbihan. Le CESER souhaiterait savoir si un travail d'harmonisation des modalités tarifaires est en cours. Il aurait également apprécié une présentation du modèle économique en vigueur dans chacun des départements, à l'instar de celle effectuée dans le document pour le département du Morbihan.

Concernant les lignes routières de transport de voyageurs du réseau BreizhGo, le CESER note que globalement les lignes citées n'atteignent pas les objectifs de fréquentation fixés par les contrats. Cependant, toutes connaissent une progression à l'exception de la ligne St Brieuc-Pontivy-Vannes/Lorient pour laquelle aucun élément de comparaison avec l'année 2017 n'est indiqué.

Concernant la contribution régionale par voyage, le CESER relève que l'absence d'harmonisation de la présentation de la fréquentation par département (tantôt en nombre de voyages et tantôt en nombre d'abonnés) empêche toute comparaison, ce qui est une des faiblesses de ce document.

Finalement, la diversité des délégations, de la conception des services aux présentations des rapports, rend difficile l'examen des rapports et délicate toute comparaison ; la mise en cohérence progressive engagée par la Région à la faveur du récent transfert de compétences devrait progressivement en faciliter l'analyse.

Le CESER regrette le manque d'éléments relatifs aux aspects sociaux et environnementaux ; en effet, le CESER 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.

## 2.3. La gestion des ports

Le CESER se félicite de la richesse des informations communiquées sur l'activité des ports en 2018. 21 fiches sont présentées sur 13 sites portuaires. Pour 4 sites portuaires (Brest, Lorient, Saint-Malo et Roscoff) des fiches différentes ont en effet été réalisées pour les différentes activités des sites ; pêche, commerce, plaisance ou réparation navale. Ces fiches comportent des volets sur l'activité, les effectifs, les investissements, les finances ainsi que l'environnement et la qualité (*Le CESER relève une erreur sur le port Vauban à St-Malo page 25 : pour le chiffre d'affaires il s'agit d'euros et non de kilo euros comme indiqué*).

Pour le CESER, une compilation de ces informations serait utile et permettrait une vision globale. Il est en effet intéressant de constater (voir le tableau réalisé par le CESER ci-dessous) :

- Que le total des emplois dans la gestion des 21 ports est de 424, le chiffre d'affaires cumulé de 72M€ d'euros et celui des investissements réalisés de 10,5 M€ ;
- La grande diversité des sites portuaires par leur taille et leur activité ;
- La réalisation d'investissements dans de nombreux sites : 12 sites avec plus de 100 000 euros d'investissement en 2018, dont 4 à plus d'1 million d'euros et seulement 3 sites sur 21 avec aucun investissement.

**Tableau de synthèse des fiches sur les ports**

	effectif	Investissement (k€)	Chiffres d'affaires ou recettes (en k€)
Lorient - commerce	59	410	9000
Lorient - pêche	83	<b>2 216</b>	12 084
Lorient - plaisance		621	
Vannes			15
Séné	1	8	189
Béluré-Arz	0,33	0	43
Le Palais	9	132	1170
Quiberon-Port Maria	10	160	7257
Groix	6,2	33	525
Brest - commerce	51	<b>1278</b>	11 301
Brest - pêche	11	91	1200
Brest-réparation navale	27	<b>1400</b>	3500
Concarneau	8	99	1956
Audierne	0,6	0	20
Le Conquet	1	547	206
Roscoff-Vieux port	2	40	259
Roscoff-Bloscon	61	642	7254
Saint-Brieuc - Le Légué	1	702	804
St Malo-commerce/pêche	79	<b>1816</b>	12518

St Malo–plaisance Vauban	2	41	505
St Malo-plaisance plaisance Bas sablons	12	324	2621
<b>Total</b>	<b>424,13</b>	<b>10 560</b>	<b>72 427</b>

Le CESER se félicite de cette large dynamique d'investissements. Il se félicite également des démarches d'amélioration de l'impact environnemental engagées dans de nombreux ports.

Il note que l'activité des ports de commerce est en 2018 en hausse à Brest et à Lorient en lien avec la bonne activité de la construction et avec les importations agroalimentaires. L'activité pêche est à l'inverse en baisse à Lorient, Quiberon et le Conquet. Le CESER s'inquiète du faible taux d'occupation des infrastructures de réparation navale sur le port de Brest, compte-tenu du fort engagement régional.

Comme l'an dernier, le CESER souligne qu'il serait intéressant de lancer au niveau régional une réflexion d'ampleur sur l'avenir des ports bretons, leur possibilité de diversification et d'élaborer de façon partenariale un plan d'investissement à moyen terme qui donne une visibilité aux acteurs.

Il paraît également pertinent de mettre en évidence les terrains disponibles dans les zones portuaires bretonnes pour accueillir des activités et de communiquer à ce propos auprès des investisseurs, de façon globale et au niveau régional.

En complément, ces rapports d'activités pourraient être l'occasion de dresser un bilan critique et analytique sur la situation des ports bretons. Cette analyse serait particulièrement utile, alors que plusieurs évolutions se dessinent avec :

- L'affirmation, dans les orientations budgétaires, de l'engagement majeur que constituent les ports bretons et l'annonce d'« investissements environnementaux massifs », en lien avec les objectifs du SRADDET ;
- Des évolutions dans la gouvernance portuaire ;
- Le renouvellement de plusieurs concessions en 2020, notamment sur les ports régionaux de Lorient, Brest et Saint-Malo.

## 2.4. La gestion des aéroports

Le CESER constate une évolution globalement positive de l'activité des aéroports sous délégation de service public du Conseil régional en 2018, puisqu'elle est supérieure à la croissance nationale du trafic (+8,8%/+4,8%). Mais le CESER attire l'attention sur l'inégale répartition de cette augmentation du trafic selon les plateformes : les plus importantes, Rennes et Brest, connaissent des évolutions importantes, mais celles de Quimper et Dinard voient leur trafic baisser (-3,8% et -11,2%). Une telle contraction d'activité pourrait mettre en difficulté le résultat d'exploitation de ces aéroports.

Par ailleurs, pour avoir une connaissance plus fine du secteur et des enjeux, le CESER souligne l'intérêt qu'il y aurait à disposer d'un bilan précis des émissions de GES, pour la gestion des aéroports mais aussi pour le trafic aérien depuis et vers la Bretagne.

Compte-tenu de ces observations, le CESER suivra particulièrement les points suivants au cours des prochains mois, en lien avec le Conseil régional :

- L'évolution du nombre de PMR accédant au réseau routier BreizhGo ;
- L'évolution de l'offre tant commerciale que scolaire pour l'ensemble du réseau routier BreizhGo ;
- L'évolution de la desserte des îles ;

- La contribution régionale par voyage d'un département à l'autre ;
- Les évolutions des ports bretons ;
- L'évolution du trafic sur les plus petits aéroports ;
- Les résultats des mesures engagées pour relancer leur activité (obligation de service public et actions commerciales) ;
- De façon globale, le CESER s'appliquera à relever la cohérence et l'équilibre des modalités d'accessibilité offertes à l'ensemble des territoires bretons, afin de permettre à tous un développement équilibré.

## Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

### Communication relative aux rapports des délégataires de service public pour l'exercice 2018

Nombre de votants : 89

Ont voté pour l'avis du CESER : 89

Sophie JEZEQUEL (CRAB), Edwige KERBORIOU (CRAB), Laurent KERLIR (CRAB), Cécile PLANCHAIS (FRSEA), Henri DAUCE (Confédération paysanne de l'Ouest), Philippe DAGORNE (Par accord CERAFEL-UGPVB-CIL), Patrice LE PENHUIZIC (Par accord FRCIVAM-IBB), Olivier LE NEZET (CRPMEM), Jehane PRUDHOMME (CRPMEM), Marielle TARTIVEL (U2P), Philippe LE ROUX (U2P), Sylvère QUILLEROU (CNPL), David CABEDOCE (CCIR), Séverine DUDOT (CCIR), Evelyne LUCAS (CCIR), Marie-Christine LE GAL (MEDEF), Annie SAULNIER (MEDEF), Daniel TUNIER (MEDEF), Brigitte LE CORNET (CPME), Yannick SAUVEE (CJDE), Martial WESLY (Comité régional de la fédération bancaire française), Bernard LAURANS (Par accord SNCF-SNCF Réseau-EDF-ENEDIS-RTE-ENGIE-La Poste), Jean-Yves LABBE (Bretagne pôle naval), Isabelle AMAUGER (URSCOP), Ronan LE GUEN (Collectif de fédérations d'insertion par l'activité économique : par accord entre la fédération des entreprises d'insertion Bretagne, Chantier école Bretagne, Collectif des associations intermédiaires 29, Fédération des associations intermédiaires 22, Union départementale des associations intermédiaires 56), Jean LE TRAON (IRT B-COM), Sergio CAPITAO DA SILVA (ID4CAR), Anne-Claude LEFEBVRE (Par accord CRITT-Centres techniques de Bretagne), Françoise BOUJARD (CFDT), Michel CARADEC (CFDT), Danielle CHARLES LE BIHAN (CFDT), Isabelle CONAN ROUSSEAU (CFDT), Joël DEVOULON (CFDT), Marie-Annick GARAUD LE GARS (CFDT), Norbert HELLUY (CFDT), Marie-Madeleine HINAULT (CFDT), Brigitte LE CLECH (CFDT), Chantal JOUNEAUX (CFDT), Thierry LEMETAYER (CFDT), Catherine LONEUX (CFDT), Gilles POUPARD (CFDT), David RIOU (CFDT), Hervé THIBOULT (CFDT), Jacques UGUEN (CFDT), Olivier CAPY (CGT), Nicolas COSSON (CGT), Stéphane CREACH (CGT), Ronan LE NEZET (CGT), Lindsay MADEC (CGT), Jean-Luc PELTIER (CGT), Florence PRIGENT (CGT), Nadine SAOUTI (CGT), Gaëlle URVOAS (CGT), Annie KERHAIGNON (FO), Fabrice LERESTIF (FO), Annie COTTIER (CFTC), Daniel CLOAREC (CFTC), Bertrand LE DOEUFF (UNSA), Catherine MAILLARD (CFE-CGC), Jean-Marc CLERY (FSU), Annie GUILLERME (FR-CIDFF), Lydie PORÉE (Planning Familial), Virginie TEXIER (APEL), Laetitia BOUVIER (JA), Filipe NOVAIS (CRAJEP), Antoine PIERCHON (Par accord UNEF-fédé B-FERIA), Jacqueline PALIN (CROS), Jean KERHOAS (Nautisme en Bretagne), Marie-Martine LIPS (CRESS), Marylène SIMON (Par accord URAPEI-CREAI), Marie-Christine CARPENTIER (URIOPSS), Carole LE BECHEC (Réseau Cohérence), Joseph-Bernard ALLOUARD (Mouvement Agir Tous pour la Dignité), Mireille MASSOT (UNAASS), Michel LE DIREACH (Par accord CPAM-CAF-MSA), Claudine PERRON (Kevre Breizh), Patrice RABINE (SYNDEAC), Marine LE GALL-ELY (Universités de Bretagne), M'Hamed DRISSI (Conférence des directeurs des Grandes écoles de Bretagne), Antoine DOSDAT (IFREMER), Patrick HERPIN (INRA), Suzanne NOËL (EPL Bretagne-Pays de la Loire), Marie-Pascale DELEUME (Eau et rivières de Bretagne), Jean-Yves PIRIOU (Eau et rivières de Bretagne), Sylvie MAGNANON (Bretagne vivante), Jean-Luc TOULLEC (Bretagne vivante), Franck PELLERIN (Personnalité qualifiée), Anne LE MENN (Personnalité qualifiée), Bernard GAILLARD (Personnalité qualifiée)

Ont voté contre l'avis du CESER : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**



## Intervention de Jean-Luc PELTIER Comité régional CGT de Bretagne

Dans cette intervention la CGT s'exprimera sur le rapport des délégués de services publics pour l'exercice 2018, ainsi que sur le rapport de suivi des observations émises par la chambre régionale des comptes sur la gestion des DSP aéroportuaires.

Concernant le rapport des délégués de services publics force est de constater que si le contenu de celui-ci s'étoffe au gré des nouvelles compétences acquises par le Conseil régional dans le cadre de la loi NOTRe, les années se suivent et se ressemblent sans que ne soit pris en compte les propositions de notre organisation syndicale en ce qui concerne le volet social et environnemental.

Quasiment aucune communication ne figure en terme d'évolution de l'emploi, d'actions de formation des salariés et notamment en ce qui concerne la prise en charge des voyageurs notamment à mobilités réduites, ou encore sur la tenue des NAO...

Sur le volet environnemental, quelques données y figurent mais celles-ci sont trop éparses pour permettre une analyse objective de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre sur le secteur au niveau régional. Comme nous le soulignons les années précédentes ce rapport permet une lecture principalement économique mais compte tenu de la diversité des DSP, aucune lecture d'ensemble notamment sur les critères sociaux et environnementaux est permise.

Cela devient d'autant plus prégnant après l'adoption récente du SRADDET et de la démarche Breizhcop dont l'horizon est bien d'inscrire l'ensemble de nos territoires dans une dynamique favorable à un développement soutenable avec pour priorité de contribuer à limiter les émissions de CO2 notamment dans la logique des accords de Paris ! D'ailleurs qui d'autre que la puissance publique a les moyens de lutter efficacement contre le dumping social et environnemental qui sévit notamment dans le secteur des transports !

Dans une région où la place du transport routier domine quasi exclusivement l'ensemble des modes de transport avec un très large soutien économique des collectivités pour celui-ci, il est, pour la CGT, inconcevable que ce rapport ne tienne pas compte des enjeux socio-environnementaux ! La Région, dans son rôle de chef de file sur la question des transports, doit être « fer de lance » et se montrer exemplaire afin de permettre d'apprécier son engagement pour soutenir les pratiques vertueuses !

Sur le volet maritime, la CGT relève la baisse tendancielle du nombre de passages d'insulaires et nous aurions apprécié avoir des éléments d'analyses sur ce sujet. La CGT est obligée de se questionner sur les conséquences du renouvellement de DSP avec parfois une augmentation sensible des tarifs pour les îliens. Ce point doit être vigilé par la Région à l'occasion du renouvellement des DSP ! Pour la CGT c'est l'enjeu de la continuité territoriale sous maîtrise publique qui est posée !

Sur le volet aéroportuaire, la CGT note l'augmentation sensible du niveau de fréquentation des aéroports de Brest et Rennes. Cette évolution est porteuse là encore de contradiction avec l'affichage politique de l'exécutif régional. En effet cette croissance est principalement portée par l'ouverture de nouvelles lignes intérieures qui viennent concurrencer l'activité ferroviaire principalement pour répondre aux exigences des acteurs dit économiques... Là encore, compte tenu de l'engagement financier de l'Etat et des collectivités, la CGT reste dubitative sur les intentions

réelles des acteurs publics pour honorer les engagements pris en matière de lutte contre l'augmentation des GES. En effet, comment peut-on soutenir et justifier de la croissance du trafic aérien en Bretagne qui repose sur l'augmentation des vols intérieurs, c'est-à-dire les plus polluants dans une région disposant d'une liaison LGV ? Comment la puissance publique peut-elle soutenir des vols de la Bretagne vers Orly et Roissy alors même que nous disposons d'une desserte TGV que bien des régions nous envient ? Pour la CGT le Pacte d'accessibilité pour la Bretagne gagnerait en cohérence en soutenant sensiblement l'accès des bretonnes et bretons par voie ferroviaire vers les aéroports parisiens qui sont les vrais hubs internationaux ! A ce titre la modernisation de l'axe de contournement ferroviaire sud francilien doit être accéléré et l'Etat doit honorer ses engagements notamment financiers !

Sur le volet portuaire, la CGT, compte tenu de la situation dans la réparation navale, attire une nouvelle fois l'attention des décideurs publics sur les mesures de soutiens économiques à l'égard d'entreprises qui ont recours à une main d'œuvre détachée. Cette situation est intolérable et nous exigeons qu'une réflexion s'engage très rapidement sur ce sujet crucial pour la vie socio-économique dans les territoires concernés. Pour la CGT l'argent public qui est versé en soutien à l'activité économique doit d'abord profiter à l'emploi locale et non alimenter un dumping entres les salariés quelle qu'en soit l'origine ! En tout état de cause cela ne peut être un moyen d'accroître les bénéfices reversés aux actionnaires ou encore servir à financer la croissance des groupes publics ou privés. La CGT revendique la mise en place de contreparties sociales et environnementales pour les entreprises bénéficiant d'argent public.

Concernant le rapport de la CRC, la CGT relève que celle-ci ne semble guère s'inquiéter du volet emploi et environnemental concernant les projets de développement aéroportuaires. Il est pourtant à noter que la croissance des émissions de CO2 liés au trafic intérieur aérien a augmenté de 3,8% en 2018/2017 et que dans les émissions de CO2 liés à l'aérien près de 21% de celles-ci sont la conséquence du trafic intérieur !

La Région mène une réflexion sur l'avenir des aéroports bretons mais la CGT, comme d'autres acteurs de la société civile d'ailleurs, apprécierait en connaître la teneur et notamment les choix qui guident celle-ci. Sont-ils d'ordre purement économique ou intègrent-ils des critères socio-environnementaux ? En effet la question mérite d'être posée lorsque l'on apprend dans cette communication que la croissance à Rennes à l'horizon de 2035 tourne autour de 100% avec 2 millions de passagers envisagés ! Quelle prise en compte des nuisances sonores pour les riverains ? Quelle prise en compte de l'accroissement des émissions de GES ? Quelles interconnexions avec l'offre de transport public tous modes confondus alors qu'il n'est prévu à ce stade que l'accroissement du nombre de place de parking offert c'est-à-dire un accès à cet aéroport assis principalement sur l'usage de la voiture ?

Enfin, la CGT s'étonne que la Région envisage l'avenir de l'aéroport de Dinard en faisant de celui-ci la tête de pont de l'accès touristique à ces territoires. L'activité industrielle de l'entreprise SABENA justifie à elle seule le maintien de cette installation et la desserte TGV vers Saint Malo nous semble à priori performante. Est-il envisagé des évolutions de cette offre ? Pour la CGT le maintien de cette installation est une véritable exigence pour le maintien de l'emploi industriel local ! Concernant l'aéroport de Quimper, celui-ci semble souffrir de la concurrence de son voisin brestois dont l'impertinent niveau de croissance doit être analysé désormais à l'aune des engagements de la Breizhcop ! En effet, il nous semble que l'offre ferroviaire au départ du Finistère qui d'ailleurs bénéficie du soutien régional est, à ce jour, la seule en mesure de répondre aux exigences environnementales !

La CGT appelle de ses vœux la tenue d'un débat régional sur la question de l'évolution de l'offre de transport collectif et de l'accès de celle-ci par tous les territoires dans un cadre socio-environnemental soutenable !