

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Rapporteurs : Jean-Yves LABBÉ, Evelyne LUCAS, Michel BELLIER, Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Communication relative aux rapports des délégataires de service public pour l'exercice 2020 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

L'article L. 3131-5 du Code de la commande publique dispose que « *Le concessionnaire produit chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services* ». L'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) précise que « *Dès la communication du rapport mentionné à l'article L. 3131-5 du code de la commande publique, son examen est mis à l'ordre du jour de la plus prochaine réunion de l'assemblée délibérante qui en prend acte* ».

C'est dans ce cadre que sont communiqués les rapports annuels des délégataires. Ils retracent l'exécution des contrats de délégation de service public conclus par la Région Bretagne pour l'exercice 2020.

Le rapport n'ayant pas été transmis dans un délai permettant son examen à la date prévue (décembre 2021), le CESER a reporté son avis sur ce dossier à la présente session plénière.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

2.1. Les ports

Les rapports des délégataires concernent 14 ports, la plupart en multi-activités (transport de marchandises et de passagers, pêche, réparation navale, plaisance) dont 7 dans le Morbihan et 5 dans le Finistère.

Le CESER apprécie le détail des informations fournies. Toutefois, comme déjà exprimé l'an dernier, il regrette que dans l'introduction, la contextualisation des tendances nationale et régionale ne cible que les transports. Concernant la pêche et la plaisance, bien qu'une part significative de l'activité se situe dans les ports dont la Région n'est pas propriétaire, les évolutions tendancielle observées, indépendamment de la crise sanitaire, auront également des conséquences sur les activités des ports régionaux qu'il conviendrait d'analyser.

Concernant le transport de marchandises, dans le contexte de la crise sanitaire, si la baisse de trafic des ports de Lorient et de Brest s'avère sensiblement inférieure à la moyenne nationale, le trafic du port de Saint-Malo régresse fortement (-41%). Sa situation pourrait demeurer préoccupante dans le cadre des conséquences du Brexit.

Postérieurement à la présente communication du Conseil régional, la décision de la Commission européenne d'intégrer le port de Brest-Roscoff au réseau central du RTE-T (réseau transeuropéen de transport) ouvre de nouvelles perspectives en permettant à la Région d'accéder à d'importants financements européens réservés aux infrastructures portuaires et ferroviaires. Le CESER ne manquera pas de contribuer à l'élaboration des projets pour concevoir de nouvelles solutions logistiques respectueuses de l'environnement qui, en renforçant l'attractivité de la Bretagne, favoriseront le développement des activités économiques.

2.2. Les aéroports

Le CESER constate que les aéroports bretons ont subi comme les autres les effets de la crise Covid-19 avec une chute brutale du trafic causée par les mesures de confinement et de restriction des déplacements internationaux. Le CESER attire toutefois l'attention sur la contraction violente du trafic des aéroports de Dinard (-80%) et Quimper (-87%). Si ceux de Brest et Rennes connaissent des baisses historiques de fréquentation, ils ont pu relancer partiellement leur activité en fin d'année et conquérir de nouvelles compagnies aériennes et de nouvelles destinations. A l'inverse, les plateformes de Quimper et Dinard se révèlent d'autant plus fragiles face à cette crise que leur trafic dépend d'un opérateur aérien voire d'une destination unique.

Du point de vue économique, l'exercice 2020 est difficile pour les aéroports bretons. Malgré cela, plus de 15M€ ont été investis dont 10M€ dans l'investissement stratégique important de réfection de la piste de l'aéroport de Rennes.

La situation économique de l'aéroport de Rennes est la moins mauvaise du fait de son niveau important d'activité fret (8^{ème} place en France) qui, si elle a baissé de 12%, reste une activité bien plus porteuse que l'activité passagers qui a baissé en moyenne de 66,79% en Bretagne (de -62,64% pour Brest à -87,45% pour Quimper).

Face à la crise Covid, des efforts importants de gestion ont été entrepris sur les quatre plateformes qui, toutes, enregistrent une baisse importante de l'emploi (arrêt de l'intérim, cessation de CDD, plans de départ, non remplacement des départs). Une politique de baisse des coûts d'exploitation a été instaurée sur les quatre aéroports ; cette baisse a également été renforcée par les dispositifs d'aide au titre de l'activité partielle et par les autres différentes aides d'Etat.

Malgré ces efforts, du fait de la baisse des recettes, le montant cumulé de l'EBE (excédent brut d'exploitation) pour les quatre aéroports est très négatif (-4M€), sachant qu'aucun aéroport ne dégage d'EBE positif.

Le résultat d'exploitation négatif de 3M€ provient des deux aéroports de Brest et de Quimper (-4M€ à eux deux). Du fait des caractéristiques de son contrat de concession, le gestionnaire des aéroports de Rennes et de Dinard a pu reprendre un montant de 3,4M€ ce qui lui permet in fine d'obtenir un résultat comptable positif de 1M€.

Les pertes constatées excèdent les fonds propres des deux sociétés gérant Brest et Quimper qui, pourtant, avaient été fortement dotées en capital social par leurs actionnaires (plus de 2M€). Dès lors, compte tenu de la nature de la crise et celle des contrats, il apparaît nécessaire que soit pris en compte le traitement de la problématique des fonds propres des sociétés gestionnaires d'aéroports.

Le CESER sera attentif à la reprise de l'activité aéroportuaire en Bretagne, indispensable au développement régional. Après le séisme de 2020 pour le trafic aérien, les conditions devront être retrouvées pour conforter la place de chaque aéroport en fonction de son positionnement, permettant l'accueil d'éventuels nouveaux opérateurs.

2.3. Les liaisons maritimes

Le rapport d'activité 2020 témoigne à nouveau du fort impact de la crise sanitaire sur la desserte des îles bretonnes sur l'ensemble de l'année 2020. Le CESER relève par exemple une baisse de la fréquentation de -98% de l'île de Bréhat entre avril 2020 et avril 2019 du fait du premier confinement et, en moyenne sur l'année 2020 et toutes liaisons confondues, une diminution de la fréquentation des îles de l'ordre de -25%.

Le CESER note cependant une grande disparité de la fréquentation en fonction de la période et de la destination, avec une forte reprise à l'été 2020 pour les passagers, conforme à la fréquentation touristique de la Bretagne sur cette période. Le CESER note que pour l'île d'Arz, le rapport précise que c'est la clientèle de groupe qui a été la plus impactée par la crise sanitaire (-85,52%). Le CESER précise que ces groupes voyageant généralement en avant-saison, ils permettent de lisser la fréquentation touristique.

La desserte en marchandises a également été très affectée par la crise sanitaire, avec des effets de hausse des volumes transportés (par exemple concernant Bréhat en raison de l'arrêt des activités du transporteur privé concurrent), ou de baisse significative (par exemple concernant Batz en raison de l'arrêt de l'activité bâtiment pendant le premier confinement).

Le CESER relève en outre une grande disparité des cahiers des charges régissant les différentes liaisons vers les îles, concernant notamment la contribution de la Région Bretagne. Le contrat de DSP pour la liaison avec Bréhat ne prévoit pas de contribution financière de la Région. Pour l'année 2020, une concertation a donc été organisée afin d'envisager les besoins d'imprévision liés à la crise sanitaire. Le CESER note que le délégataire a pris des dispositions de gestion pour optimiser ses comptes : bien que les pertes d'exploitations sur la ligne régulière se soient élevées à 380 316 €, le bilan de la société était à l'équilibre grâce à l'activité privée, et la Région Bretagne n'a donc pas versé de compensation financière d'imprévision.

La liaison avec Belle-Île, Groix, Houat et Hoëdic présente quant à elle un résultat 2020 de -63 522 € après contribution financière de la Région à hauteur de 959 383 €, et ceci alors que la Région met déjà gratuitement à disposition du délégataire les installations et les cinq rouliers assurant le transport des passagers, véhicules et fret. Le CESER souligne ces disparités sensibles, sur lesquelles il souhaiterait avoir des éclairages complémentaires. A ce titre il aimerait connaître le détail du compte de résultat pour l'exercice 2020 de la compagnie assurant les liaisons vers Belle-Île en Mer, Groix, Houat et Hoëdic.

Le CESER apprécierait également avoir des éléments complémentaires tels que le compte de résultat d'exploitation concernant Batz, les grandes masses de comptes de charges concernant Molène, Ouessant et Sein.

2.4. Les transports terrestres

Le rapport de l'activité 2020 témoigne du fort impact de la crise sanitaire sur la fréquentation, en baisse de l'ordre de 30% sur les lignes régulières routières de transport de passagers.

Comme il l'avait déjà suggéré, le CESER apprécierait que soient 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.

L'interruption et l'adaptation de services pour la période comprise entre le 17 mars et le 11 mai 2020 intègre également la période de vacances scolaires de printemps initialement programmées du 25 avril au 9 mai 2020. Le CESER prend acte de l'économie de 2 millions d'euros correspondant à cette période non roulée.

Le CESER relève et salue le bon sens dont ont fait preuve tant le Conseil régional de Bretagne que les entreprises prestataires pour maintenir la continuité du service pour les usagers durant toute l'année 2020, tout en préservant l'équilibre économique global de l'activité et *in fine* les emplois.

2.4.1. Réseau de transport interurbain de voyageurs des Côtes d'Armor

Le rapport indique une baisse de recettes commerciales de 26,46% sur la période comprise entre septembre 2019 et fin août 2020. Le délégataire explique cette tendance par un transfert de compétences des lignes 24 et 32 au profit des agglomérations de Guingamp, Paimpol et Lamballe Terre et Mer à compter du 1^{er} janvier 2020. Le CESER aurait apprécié de connaître le volume de la recette commerciale desdites lignes afin de mesurer l'impact réel de la crise sanitaire.

Il y a lieu de constater que la fréquentation commerciale ne représente que 10% de l'ensemble des usagers pour 26 lignes régulières. Le rapport du délégataire ne fait pas état du nombre et de la fréquentation de réservation sur le transport à la demande.

2.4.2. Réseau de transport interurbain de voyageurs du Finistère

Le rapport d'exploitation est établi sur une période de 10 mois. Le CESER note un remboursement de taxes sur les salaires de l'ordre de 569K€. Cette économie substantielle permet également un non-assujettissement de la recette à la TVA.

Le tableau détaillant chaque lot du réseau permet une bonne lecture des différentes charges d'exploitation et recettes sur l'ensemble des cinq lots.

2.4.3. Réseau de transport interurbain de voyageurs de l'Ille-et-Vilaine

Le CESER prend bonne note du fait que l'année 2020 est une année de transition entre les anciens et les nouveaux contrats.

La crise sanitaire a fortement impacté la fréquentation commerciale, en baisse de 38%. Contrairement aux autres départements, les voyages commerciaux représentent un pourcentage important avec 64% des usagers. D'une façon générale, les services interurbains sont un bon complément des lignes TER et ferroviaires dans le cadre des trajets domicile-travail. Elles peuvent être ainsi considérées comme un réel outil d'aménagement du territoire.

Le tableau détaillant chaque lot du réseau permet une bonne lecture des différentes charges d'exploitation et recettes sur l'ensemble des quatre lots sur le premier semestre 2020 et des trois lots sur le second semestre 2020 ainsi que de l'information concernant la fréquentation commerciale et scolaire.

2.4.4. Réseau de transport interurbain de voyageurs du Morbihan

L'exploitation du réseau interurbain du Morbihan est différente des trois autres départements avec quinze délégations exploitées par huit entreprises de transport de voyageurs.

Il est à noter une fréquentation importante du réseau par les scolaires (89%), avec une augmentation de 0,7% pour les abonnés quotidiens et une légère baisse pour les élèves internes.

Le tableau détaillant chaque lot du réseau permet une bonne lecture des différentes charges d'exploitation et recette sur l'ensemble des lignes régulières.

2.4.5. Ligne routière de transport de voyageurs BreizhGo Rennes - Pontivy

Comme il est indiqué dans le rapport, cette ligne routière régionale avait pour principale vocation d'assurer les correspondances TGV au départ et à destination de Rennes pour les voyageurs en provenance de Pontivy, Josselin, Ploërmel et Guer.

Une baisse de 23% de voyageurs commerciaux majoritairement liée à la crise sanitaire est relevée comme pour l'ensemble du réseau. Cependant, il est important de noter une forte augmentation (+78%) de la fréquentation scolaire. Cette augmentation s'explique par la prise en charge, au titre des scolaires, des élèves brétiliens scolarisés dans le Morbihan.

Le CESER prend acte des recettes commerciales, des contributions financières annuelles de la Région et des charges d'exploitation ayant pour conséquence un résultat déficitaire de 107K€. Cependant, nous pouvons regretter l'absence de transparence du compte d'exploitation.

2.4.6. Ligne routière de transport de voyageurs BreizhGo Rennes / Dol – Le Mont Saint-Michel

Le CESER prend acte de la suppression de la ligne Rennes / Dol – Le Mont Saint-Michel, compte-tenu des différents événements et de la crise sanitaire.

2.4.7. Ligne routière de transport de voyageurs BreizhGo Saint-Brieuc – Pontivy – Vannes/Lorient

Cette ligne transversale a pour objectif de contribuer à l'aménagement du territoire pour les déplacements quotidiens domicile-travail ainsi que pour les étudiants. La baisse de 25% de fréquentation de voyageurs commerciaux est inférieure à la baisse générale constatée sur l'ensemble de la région Bretagne.

Avec un résultat d'exploitation positif de 191K€ après une contribution financière de la région de 1 277 799 € HT, le CESER aurait apprécié obtenir un compte d'exploitation détaillé de ladite ligne.

2.4.8. Transport « Le petit train de Bréhat »

Le CESER n'a pas d'observation particulière sur cette activité saisonnière, nécessaire au déplacement des scolaires ou groupe de personnes âgées pour la découverte de l'île. Il note une contribution financière de la Région à hauteur de 30 000 €. A nouveau nous pouvons constater un défaut de compte d'exploitation détaillé, sans autre observation à formuler.



Rapport des délibérations

Date : **lundi 14 février 2022**

CESER Bretagne - 14/02/2022

Président :

Secrétaire :

CESER de Bretagne

1- Communication relative aux rapports des délégués de service public pour l'exercice 2020.

Unanimité

Date du vote : 14/02/2022 - 12h18

Mode de scrutin : Public

Votants : 100

Voix exprimées : 100

Pour	100 Voix	100,0%
(ATD) ALLOUARD Joseph-Bernard		1 voix
(URSCOP) AMAUGER Isabelle		1 voix
(ERB) BAGEOT Jean-Pierre		1 voix
(CRC) BARBÉ Agnès par procuration à MAGNANON Sylvie		1 voix
(MEDEF) BELLIER Michel		1 voix
(FO) BONY Céline		1 voix
(SOLID) BOURBIGOT Sylvie		1 voix
(JA) BOUVIER Laëtizia par procuration à PLANCHAIS Cécile		1 voix
(CFDT) BRICARD Samuel		1 voix
(U2P) BUDET Nelly		1 voix
(CCIR) CABEDOCE David		1 voix
(ID4CAR) CAPITAO DA SILVA Sergio		1 voix
(CFDT) CARADEC Michel		1 voix
(MEDEF) CARPENTIER Marie-Christine		1 voix
(CASJ) CASU Michèle		1 voix
(CFDT) CHARLES-LE-BIHAN Danielle		1 voix
(REEB) CLECH Michel		1 voix
(FSU) CLERY Jean-Marc par procuration à CRÉACH Stéphane		1 voix
(CFTC) CLOAREC Daniel		1 voix
(SOLID) COCAULT David		1 voix
(MUT) COLAS Fabienne		1 voix
(CFDT) CONAN Isabelle		1 voix
(CGT) COSSON Nicolas		1 voix
(CFTC) COTTIER Annie		1 voix
(FEE) COUËTIL Anne		1 voix
(CGT) CRÉACH Stéphane		1 voix
(CERAFEL) DAGORNE Philippe		1 voix
(CPAM) DE DECKER André		1 voix
(ERB) DELEUME Marie-Pascale		1 voix
(CFDT) DEVOULON Joël		1 voix
(CDGEB) DRISSI M'hamed		1 voix
(CCIR) DUDOT Séverine		1 voix
(P ENV) DUPONT Jean-Philippe		1 voix
(CGT) FRANCOMME Michel par procuration à URVOAS Gaëlle		1 voix
(CFDT) FRISONI Béatrice		1 voix
(URAF) FROMAGEAU Françoise		1 voix
(P QUAL) GAILLARD Bernard		1 voix
(CFDT) GARAUD-LE-GARS Marie-Annick		1 voix
(CFDT) GOSSELIN Chantal par procuration à GUILLEAU Catherine		1 voix
(CFDT) GUILLEAU Catherine		1 voix
(FR-CIDFF) GUILLERME Annie		1 voix
(CFDT) HELLUY Norbert		1 voix
(UNIV) HITTI Éric		1 voix
(UNSA) JOUNEAUX Chantal par procuration à RIOU David		1 voix
(FO) KERHAIGNON Annie		1 voix
(NEB) KERHOAS Jean		1 voix
(UMIH) KHAN Karim		1 voix
(BPN) LABBÉ Jean-Yves		1 voix
(ENEDIS) LAURANS Bernard		1 voix
(CFDT) LAURENT Yves par procuration à BRICARD Samuel		1 voix
(CPME) LE CORNET Brigitte		1 voix
(FO) LE COURTOIS Éric		1 voix
(UNSA) LE DOEUFF Bertrand		1 voix
(MEDEF) LE GAL Marie-Christine par procuration à WESLY Martial		1 voix
(UNIV) LE GALL-ELY Marine		1 voix
(Insertion) LE GUEN Ronan		1 voix
(FCPE) LE HENANF Marie-Françoise		1 voix

(CRPM) LE NEZET Ronan	1 voix
(CGT) LE NEZET Olivier	1 voix
(UFC) LE PEZENNEC CHARRIER Maryvonne	1 voix
(UZP) LE ROUX Philippe	1 voix
(B-COM) LE TRAON Jean	1 voix
(CFDT) LEMETAYER Thierry	1 voix
(FO) LERESTIF Fabrice	1 voix
(CRESS) LIPS Marie-Martine	1 voix
(CFDT) LONEUX Catherine par procuration à HELLY Norbert	1 voix
(INRAE) LUCAS Héliène	1 voix
(CCIR) LUCAS Evelyne	1 voix
(CGT) MADEC Lindsay	1 voix
(B VIV) MAGNANON Sylvie	1 voix
(CFE-CGC) MAILLARD Catherine	1 voix
(CGT) MASSIEU Julie par procuration à LE NEZET Ronan	1 voix
(IFREMER) MAZAUURIC Valérie	1 voix
(P QUAL) MERRET Thierry	1 voix
(Planning Familial) MILLO Marion	1 voix
(CROS) MORIN Yannick	1 voix
(SOLHA) MORVANT Michel	1 voix
(CRAJEP) NOVAIS-DA-SILVA Antonio Filipe	1 voix
(P QUAL) PELLERIN Franck	1 voix
(CGT) PELTIER Jean-Luc	1 voix
(KEVRE) PERRON Claudine	1 voix
(COHER) PIRIO Dominique	1 voix
(FRSEA) PLANCHAIS Cécile	1 voix
(CNPL) QUILLÉROU Sylvère	1 voix
(SYNDEAC) RABINE Patrice	1 voix
(COORD) RENOUIARD Anne	1 voix
(FRSEA) RIAULT Jean-Paul	1 voix
(CFDT) RIOU David	1 voix
(CGT) SAOUTI Nadine	1 voix
(MEDEF) SAULNIER Annie	1 voix
(CJDE) SAUVÉE Yannick	1 voix
(FO) SIMON Pierrick	1 voix
(APEL) TEXIER Virginie	1 voix
(CCIR) THAUNIER Emmanuel par procuration à CABEDOCE David	1 voix
(URAPEI) THIMEUR Jean-Claude	1 voix
(B VIV) TOULLEC Jean-Luc par procuration à DELEUME Marie-Pascale	1 voix
(MEDEF) TUNIER Daniel	1 voix
(CFDT) UGUEN Jacques	1 voix
(CGT) URVOAS Gaëlle	1 voix
(FBF) WESLY Martial	1 voix