

Commission 1 "Dynamiques territoriales et mobilités"
Rapporteur·e·s : Frédéric ÉTÈVE, Jean-Luc PELTIER, Cathy VALLÉE,
Danielle CHARLES-LE BIHAN, Gérard HURÉ et Dominique PIRIO

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Communication relative aux rapports des délégataires de service public pour l'exercice 2024 »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Conformément au Code de la dépense publique, les délégataires produisent un rapport annuel sur l'exécution de leur contrat, détaillant l'ensemble de leurs opérations et analysant la qualité des ouvrages et des services. Ces Délégataires de service public (DSP) couvrent pour l'exercice 2024 : les réseaux routiers BreizhGo (lignes interurbaines et scolaires), les dessertes maritimes des îles, l'exploitation des ports régionaux, la gestion des aéroports de Brest, Rennes, Dinard et Quimper, la liaison aérienne Brest-Ouessant, ainsi que l'animation et la gestion du château de Kerampuilh.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

2.1. Les ports

Sur proposition de Danielle CHARLES-LE BIHAN et Cathy VALLÉE
Au nom de la commission « Dynamiques territoriales et mobilités »

A la lecture du bordereau, le CESER relève avec satisfaction que la gouvernance portuaire régionale semble désormais bien installée, mais repose toutefois sur des situations contrastées selon les sites. Il relève en particulier que plusieurs concessions présentent encore une forte sensibilité aux aléas économiques et géopolitiques, sans toujours disposer des marges financières nécessaires pour y faire face de manière autonome (déficit du port du Conquet, situation encore fragile de Roscoff et du Légué).

Il appuie fortement la montée en compétences des places portuaires sur les enjeux environnementaux, qui se traduit par une dynamique de certifications et de réduction des impacts (Brest, Lorient, plusieurs ports de plaisance), mais regrette l'hétérogénéité persistante des suivis, certaines concessions ne renseignant toujours pas les indicateurs environnementaux ou qualité pourtant contractuels.

Le CESER estime que la diversification des activités (notamment la réparation navale, les EMR, ou encore la croisière en développement à Concarneau et Lorient) doit s'accompagner d'une stratégie renforcée de valorisation économique au bénéfice des territoires portuaires.

Enfin, au regard des tensions budgétaires annoncées, le CESER appelle à sécuriser durablement les trajectoires d'investissement des concessions, afin d'éviter un ralentissement des projets structurants et de maintenir la compétitivité des ports bretons dans le contexte national et européen.

2.2. Les aéroports

Sur proposition de Danielle CHARLES-LE BIHAN et Cathy VALLÉE
Au nom de la commission « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le CESER souligne que la fragilité des plateformes de proximité s'aggrave encore, notamment à Quimper et à Dinard. Ces plateformes, notamment dédiées à l'aviation d'affaires (segment d'activité sur lequel le CESER avait déjà

formulé de nombreuses réserves¹), illustrent un modèle économique, principalement alimenté par des fonds publics, non soutenable à long terme et ne répondant que très partiellement aux besoins de mobilités du territoire.

À l'inverse, Brest montre en 2024 une capacité de rebond, notamment grâce à l'implantation d'une base low-cost et à la diversification des destinations, ce dont le CESER se félicite. En revanche, à Rennes, malgré une bonne qualité de service et des performances logistiques dans le fret, l'aéroport voit son trafic reculer fortement, accentuant l'écart entre les aspirations internationales dans la métropole et l'offre réellement disponible.

Le CESER apprécie grandement la montée en exigence environnementale des plateformes aéroportuaires et des progrès enregistrés dans les certifications, la maîtrise énergétique et la biodiversité. Mais il s'étonne des disparités préoccupantes dans la qualité des données et le suivi réalisé à Quimper.

Face aux transitions en cours et aux tensions budgétaires annoncées, le CESER appelle le Conseil régional, en accord avec la stratégie aéroportuaire, à clarifier rapidement les orientations stratégiques de chaque plateforme et à renforcer les articulations avec le ferroviaire, conformément à la trajectoire qu'il a préconisée dans son étude sur la desserte aérienne en Bretagne.

2.3. Les liaisons maritimes

Sur proposition de Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER
Au nom de la commission « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le CESER relève avec regret la légère baisse de fréquentation globale de l'ordre de 3 % sur l'ensemble de la desserte des îles par rapport à l'année 2023. Selon le Conseil régional celle-ci serait imputable notamment à la baisse de pouvoir d'achat des voyageurs·ses, ce sur quoi [le CESER avait notamment alerté le Conseil régional l'année passée](#) et les précédentes. Une nouvelle fois, le CESER attire ainsi l'attention du Conseil régional sur les effets des augmentations de tarifs des traversées et *in fine* de leurs impacts sur la fréquentation, qui se sont confirmés en 2024. Le CESER rappelle à cette occasion le surcoût du prix de la vie sur les îles de l'ordre de 38 % environ par rapport au continent. Le prix de plus en plus prohibitif des traversées pour les îliens·ennes et leurs familles repose la question des modalités de gestion de ces liaisons, actuellement en DSP, mais aussi en termes de continuité territoriale qui est un devoir de la collectivité gestionnaire. Si le CESER rappelle les enjeux insulaires liés à cette continuité territoriale, il souhaite également souligner les enjeux que ces dessertes recouvrent pour l'accès à l'offre des services publics de la santé, de l'éducation ainsi que pour la prise en charge de la dépendance d'une population vieillissante. Le CESER relève aussi avec étonnement que les augmentations tarifaires sont appliquées aux saisonniers·ères, ce qui l'interroge sur la finalité d'une telle démarche, compte tenu des difficultés de recrutement que rencontre le secteur du tourisme et qui sont connues du Conseil régional.

Le CESER relève l'effet d'opérateurs privés concernant notamment la desserte des îles des Côtes d'Armor (dépassement des quotas de passagers·ères fixés par le Maire de Bréhat entre autres). Il s'interroge sur l'intérêt de laisser s'opérer une telle concurrence qui impacte de fait la fréquentation des DSP, comme le pointe le dossier du Conseil régional.

Enfin, comme le rappelle chaque année le CESER, il apprécierait disposer d'éléments tangibles permettant d'apprécier qualitativement les actions menées sur les aspects sociaux (formation professionnelle, recrutement...) et environnementaux (renouvellement des flottes d'autobus et/ou autocars, utilisation de combustibles moins émetteurs de CO₂...).

¹ Dans son [étude sur la desserte aérienne](#) ou encore dans son [avis sur la stratégie aéroportuaire](#).

2.4. La desserte aérienne de Ouessant

Sur proposition de Danielle CHARLES-LE BIHAN et Cathy VALLÉE
Au nom de la commission « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le CESER rappelle que la desserte aérienne de Ouessant constitue un service complémentaire au service maritime essentiel à la continuité territoriale de l'île. Il se félicite de la forte progression du trafic en 2024/2025 (+54,47 % de passagers·ères), liée notamment à une meilleure accessibilité tarifaire pour les insulaires. Il appelle toutefois à sécuriser durablement les conditions de régularité et de qualité de service attendues sur cette liaison stratégique, conformément aux engagements du nouveau contrat de DSP.

2.5. Les transports terrestres

Sur proposition de Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER
Au nom de la commission « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le CESER relève avec satisfaction la bonne tenue de la fréquentation commerciale sur le réseau BreizhGo à l'exception du Finistère du fait, semble-t-il, de l'impact des travaux concernant la ligne de tramway numéro 2.

Plus globalement, une analyse exhaustive des différentes DSP paraît peu réalisable compte tenu du périmètre et de la teneur même des contrats entre les différents départements (rapport nombre de scolaires et voyages commerciaux). Néanmoins, le CESER se félicite de la proportion relativement importante de voyages commerciaux en Ille-et-Vilaine par rapport aux autres départements bretons. Le bordereau ne permet cependant pas d'apprécier la nature de ces voyages : s'agit-il principalement des déplacements domicile-travail ou plutôt des voyages de loisirs ?

Le CESER s'étonne, à l'instar de l'année passée, de la forte différence du taux de couverture des charges par les recettes allant de 10,9 % dans les Côtes d'Armor à 71 % dans le Morbihan, quand dans l'Ille-et-Vilaine celui-ci est d'environ 25 %. Le CESER apprécierait disposer des éléments de compréhension expliquant de telles disparités.

Aussi, il relève avec intérêt que l'offre de transport à la demande (TAD) peut parfois déboucher sur la mise en place d'une offre régulière à l'instar des lignes BreizhGo 2 et 5 dans les Côtes d'Armor.

Le CESER s'étonne grandement de l'originalité du contrat de DSP concernant le « petit train de Bréhat » pour lequel l'exploitant ne transmet aucune donnée chiffrée au Conseil régional, ceci pour la 5^{ème} année consécutive. Quelle action le Conseil régional entend-t-il intenter auprès du délégataire ?

Enfin, le CESER aurait apprécié disposer d'un panorama des actions régionales à la faveur d'une décarbonation progressive de l'offre de transports collectifs, ceci en cohérence avec les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et de la BreizhCop.

2.6. Le château de Kerampuilh

Sur proposition de Gérard HURÉ et Dominique PIRIO
Au nom de la commission « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le CESER observe avec satisfaction la reprise de l'activité du centre d'hébergement à son niveau d'avant COVID-19 et ce, dès l'année 2022.

Il souligne avec intérêt le dynamisme de la structure qui poursuit son développement tant au niveau des activités que des partenariats. Selon le bordereau du Conseil régional, l'exploitation du centre d'hébergement par le délégataire AILES semble avoir trouvé un équilibre budgétaire et organisationnel qui se traduit par une progression du chiffre d'affaires et la constatation d'excédents d'exploitation. Néanmoins, en s'appuyant sur les derniers

rapports de la Cour des comptes, le CESER s'interroge sur la trajectoire financière du site de Kerampuilh. De fait, les déficits cumulés, dont la presse régionale s'est fait le relais, sont éludés du rapport.

Le CESER aurait souhaité disposer du contrat de délégation pour apprécier les résultats présentés dans le dossier du Conseil régional et avoir des précisions sur les données sociales de l'association délégataire (évolution des emplois, répartition par genre, bénéficiaires de l'obligation d'emploi, politique d'insertion, rémunérations, etc...).

Le CESER aurait également souhaité avoir des précisions quant aux évolutions envisagées par les parties prenantes s'agissant de son modèle économique, des effets sur l'activité des partenaires (notamment sur la population ciblée) et sur les conséquences éventuelles sur le montant de la contribution forfaitaire versée par le Conseil régional.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Communication relative aux rapports des délégataires de service public pour l'exercice 2024 »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adopté à l'unanimité