

Commission 1 « Dynamiques territoriales et mobilités »

Rapporteur·e·s : Jean-Luc PELTIER, Frédéric ÉTÈVE, Danielle CHARLES-LE BIHAN et Cathy VALLÉE

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Communication relative aux rapports annuels des délégataires de service public pour l'exercice 2023 »

### 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.

Pour l'exercice 2023, il concerne les domaines suivants : le transport régional de voyageurs, les dessertes maritimes des îles, la gestion, l'exploitation et l'aménagement des ports et des aéroports, l'exploitation de services aériens entre Brest et Ouessant, la gestion et l'animation du centre d'hébergement de Kerampuilh à Carhaix.

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

#### 2.1. Les ports

Sur proposition de Danielle CHARLES-LE BIHAN  
au nom de la Commission 1 « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le rapport annuel 2023 des délégataires de service public situe les activités de transport de marchandises et de passagers des ports bretons impactés par le Brexit, le COVID, la faiblesse de l'économie européenne, la guerre en Ukraine, dans leur contexte national et régional en présentant des tableaux comparatifs très précis.

Le CESER apprécie la qualité des tableaux qui, pour chaque catégorie de concessions (commerce, pêche, plaisance, réparation navale), renseignent avec précision les différentes rubriques. Il constate néanmoins que dans la rubrique « Effectifs », la répartition hommes-femmes est rarement énoncée. Il en va de même pour la formation (sauf pour la pêche à Lorient). Le CESER suggère, notamment au regard des engagements pris pour les ports à l'occasion du Plan égalité adopté lors de cette même session, que ces données figurent à l'occasion du prochain rapport des délégataires. Par ailleurs, les rubriques « Environnement » (non communiqué pour le port de commerce de Vannes et de Port-Maria Quiberon, ainsi que Brest pour la réparation navale) et « Qualité » (non traité pour Brest et la réparation navale) sont inégalement prises en compte. Le CESER en appelle à l'éclairage du Conseil régional pour comprendre ces niveaux de données inégaux entre les places portuaires.

#### 2.2. Les aéroports

Sur proposition de Danielle CHARLES-LE BIHAN et Cathy VALLÉE  
au nom de la Commission 1 « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le CESER apprécie la qualité synthétique des tableaux qui présentent la mise en application des contrats de concession de service public entre la Région et les délégataires des quatre aéroports de Brest, Quimper, Rennes et Dinard. Il constate, avec satisfaction, l'enrichissement pour l'exercice 2023 de la rubrique « Effectifs ». En effet, celle-ci comporte désormais, pour les quatre aéroports, la répartition des emplois entre les femmes et les hommes en pourcentage et la nature des contrats est précisée. Le CESER s'en réjouit en ce qu'il avait appelé de ses vœux à l'occasion de [son avis l'an dernier](#), l'inscription de cette donnée dans le rapport : « *Si les évolutions du trafic sont clairement explicitées dans le rapport, le CESER souhaiterait obtenir des précisions sur l'évolution et la répartition des effectifs, et en particulier sur la répartition hommes-femmes* ».

## 2.3. Les liaisons maritimes

Sur proposition de Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER  
au nom de la Commission 1 « Dynamiques territoriales et mobilités »

Concernant la desserte maritime, le CESER relève la légère baisse de fréquentation par rapport à l'année 2022. Si la baisse du nombre de touristes en 2023 peut justifier cette évolution, le CESER attire l'attention du Conseil régional sur les effets des augmentations de tarifs des traversées et leurs impacts sur la fréquentation. Le CESER rappelle les conséquences pour les îliens et leurs proches, avec des prix qui peuvent être prohibitifs, en plus d'un surcoût global de la vie insulaire (estimé à +38% par rapport au continent). Cela touche aussi l'équilibre socio-économique des îles concernées. Par ailleurs le CESER aimerait avoir en sa possession des éléments de compréhension concernant les disparités importantes qui apparaissent entre DSP en termes de compensations/contributions financières du délégant.

Le CESER apprécierait disposer, dans ce rapport annuel des délégataires, d'éléments objectifs permettant d'apprécier les actions menées sur les aspects sociaux (formation professionnelle, recrutement...) et environnementaux (renouvellement des flottes maritimes, utilisation de combustible moins émetteur de CO2...).

## 2.4. La desserte aérienne de Ouessant

Cette partie n'appelle pas de remarque particulière de la part du CESER.

## 2.5. Les transports terrestres

Sur proposition de Frédéric ÉTÈVE et Jean-Luc PELTIER  
au nom de la Commission 1 « Dynamiques territoriales et mobilités »

Le CESER souligne, une nouvelle fois, l'importante fréquentation des usagers sur l'ensemble du réseau BreizhGo. Pour lui, cette situation est à apprécier compte tenu des contraintes liées à l'historique de l'exploitation des différentes Délégations de service public (DSP), avec des tarifications et usages différents en fonction des départements. Le déploiement de la billettique Korrigo semble désormais unifier l'offre sur le réseau. La complémentarité entre les modes train/car/bateaux semble rester le fer de lance de l'offre de transport du Conseil régional, ce qui est à saluer. Pour le CESER, celle-ci est sans doute une des explications possibles à l'augmentation parfois sensible de la fréquentation, constatée notamment en Ille-et-Vilaine. Il aurait apprécié avoir des éléments plus exhaustifs pour expliquer cette hausse de fréquentation et son incidence (suroccupation, renforts matériels...).

L'an passé, le Conseil régional réaffirmait que les caractéristiques des futurs contrats devraient être en cohérence avec les documents d'orientations et schémas régionaux (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), Schéma de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables (SPASER)) et les travaux de la Breizh COP. Ce fait n'est plus souligné cette année. Qu'en est-il concernant le renouvellement des futures DSP ?

Par ailleurs, le CESER relève une grande disparité des recettes des délégataires provenant des usagers, illustrée notamment par le taux de couverture de charges, avec parfois l'intégration des recettes émanant des scolaires à l'instar du Morbihan, alors que cela n'est pas le cas pour les autres départements. Le CESER aurait apprécié savoir pourquoi la présentation du taux de charge varie d'un département à l'autre. Plus globalement, la répartition des fréquentations (commerciales/scolaires), les montants unitaires de compensations scolaires, les moyennes unitaires de recettes commerciales apparaissent comme très disparates. Le CESER trouverait utile que la présentation soumise éclaire plus finement ces problématiques afin, notamment, d'en dégager les pratiques qui paraissent bonnes et les autres moins intéressantes, et ainsi globalement, orienter les équilibres entre service rendu, coût aux usagers, coût à la collectivité et résultats économiques des délégataires.

Le CESER s'interroge aussi sur le nombre de concessions propre à chaque département avec par exemple 15 DSP pour le département du Morbihan et 2 pour le département d'Ille-et-Vilaine, alors que ce dernier dispose d'un

réseau bien plus dense. Le CESER note là encore la différence de recettes commerciales entre les différents réseaux et notamment la prépondérance de celles-ci en Ille-et-Vilaine par rapport aux autres départements. Comment le Conseil régional justifie-t-il ces disparités ?

Le CESER aurait apprécié avoir des éléments sur les effets du renouvellement des contrats de DSP dans les Côtes d'Armor, ceci compte tenu de la baisse de fréquentation observée sur certaines lignes en 2023. Il relève que la situation de pénurie de conducteurs a conduit à la mise en œuvre d'un plan de transport adapté sur le réseau interurbain en Ille-et-Vilaine. Cela a-t-il été le cas sur les autres départements ? Le CESER aurait apprécié disposer, dans ce rapport, d'éléments tangibles sur les impacts de cette situation, ceci pour toutes les concessions.

S'il est fait état de déploiement de véhicules GNV (Gaz naturel pour véhicules) sur certaines liaisons du réseau BreizhGo, il n'est pas fait état des exigences exprimées par le Conseil régional lors du renouvellement des DSP. Qu'en est-il réellement ?

## Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Communication relative aux rapports annuels des délégués de service public pour  
l'exercice 2023 »

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

**Adopté à l'unanimité**