

→ Dessertes îliennes - Calibrage des offres publiques et privées

Propos introductifs :

12 îles sont situées dans le ressort géographique de la Région Bretagne. Elles sont :

- Soit autonomes administrativement (Bréhat, Ouessant, Sein) ;
- Soit elles constituent un EPCI insulaire (Belle-Ile-en-Mer) ;
- Soit elles sont intégrées à un EPCI sur le continent (Arz, Batz, Groix, Hoëdic, Houat, Ile-aux-Moines, Les Glénan, Molène).

→ Elles ne disposent donc pas toutes du même degré de compétence ni de la même répartition des pouvoirs de police (environnement, déchets, etc.).

→ Leurs territoires peuvent faire l'objet de différents régimes de protection (parcs et réserves naturelles essentiellement).

En temps normal, à l'exception de l'îlot de Gavrinis, il n'existe pas de *numerus clausus* s'agissant du nombre de visiteurs des îles bretonnes.

Au regard de la crise sanitaire qui frappe le territoire depuis 2020, on relèvera cependant la prise d'arrêtés de police (Maire ou Préfet) tendant à limiter l'accès à certaines îles et interdire les locations saisonnières et mises à disposition gratuites de logements ou hébergements de tous types. Les liaisons maritimes avaient été réduites en conséquence.

→ Le transport de passagers et marchandises relève d'une activité économique sur le champ concurrentiel.

→ Le sujet implique de distinguer « offre publique » et « offre privée ».

→ Dessertes îliennes - Calibrage des offres publiques et privées

I-) L'offre publique :

L'article L.5431-1 du Code des transports fonde la compétence régionale en matière de transport maritime.

La Région Bretagne dessert – via des délégataires privés – la majorité des îles (10/12) relevant de son ressort géographique au titre du service public (SP) de transport maritime (personnes + marchandises).

Qu'est-ce qu'un contrat de délégation de service public (DSP) ?

Cf. article L.1411-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT ; DSP = concession de services)

Cf. article L.1121-1 du Code de la commande publique (CCP ; transfert du risque d'exploitation au titulaire du contrat de DSP)

Ces contrats se caractérisent par un certain équilibre financier (garantie conditionnée pour le cocontractant + permet d'assurer la continuité du SP).

Il existe 3 grandes catégories de ressources pour les délégataires :

- Les tarifs perçus sur l'utilisateur ;
- Les recettes générées par des activités complémentaires ou accessoires ;
- Les contributions financières forfaitaires de l'autorité délégante en contrepartie des exigences de SP assumées.

→ **Considérant le rapport annuel obligatoirement établi par ses délégataires, la Région Bretagne peut influencer librement à la hausse ou à la baisse le nombre de visiteurs en révisant le niveau de service (= nombre de rotations), l'exposant cependant au risque de voir sa contribution financière majorée mécaniquement, en l'absence de recettes pour le délégataire.**

→ Dessertes îliennes - Calibrage des offres publiques et privées

I-) L'offre publique (suite) :

Quels seraient les risques encourus par la Région Bretagne en cas de niveau de service sous-estimé en réponse aux souhaits d'un tourisme raisonné ?

- Les réactions des clientèles concernées dont les logiques sont parfois paradoxales et irréconciliables ;
- Un risque de report sur les compagnies privées ;
- Un impact certain sur le cycle financier annuel des contrats de DSP (avec, en creux, la question du risque d'exploitation).

Dans quel cadre la tarification pourrait-elle être révisée ? Cf. jurisprudence administrative

Le tarif est déterminé avec l'accord de la Région Bretagne. Il s'agit d'une redevance pour service rendu à l'usager (cf. tarif établi selon des critères objectifs et rationnels dans le respect du principe d'égalité entre usagers du SP et des règles de la concurrence). *Normalement égalité de traitement*

Il est possible de tenir compte des différences de situation entre usagers, voire de discriminer ceux-ci, lorsque cela est justifié par un motif d'intérêt général (mais la différence de traitement ne doit pas être excessive).

→ Il est envisageable de faire payer plus cher des touristes que des insulaires ou résidents semi-permanents.

→ Dessertes îliennes - Calibrage des offres publiques et privées

II-) L'offre privée :

Par principe, les sociétés privées s'administrent et définissent librement leur offre et niveau de service (dans le respect toutefois du cadre légal et réglementaire applicable à leur statut et activités).

→ La Région Bretagne pourrait-elle unilatéralement encadrer la concurrence privée dans le secteur du transport maritime ?

C'est très délicat en raison de l'impact du droit de la concurrence (européen et national – cf. principe de liberté du commerce et de l'industrie et libertés composantes), lequel s'applique également aux DSP. Concrètement, les collectivités n'ont pas d'obligation positive d'assurer la concurrence mais leurs actes doivent éviter de la fausser.

→ D'éventuelles mesures de police administrative sont-elles envisageables ?

Pour la Région Bretagne, seules des mesures de police portuaire seraient envisageables (sous réserve qu'elle soit gestionnaire du port dans lequel la liaison maritime arrive - cf. loi NOTRe - et respecte les règles fixées par l'arrêt Fromentine du Conseil d'Etat : cf. CE, 30/06/2004, req. n°250124) . Hors ce cas de figure, la mobilisation des pouvoirs de police impliquerait de se tourner vers d'autres autorités.

→ Le calibrage de l'offre privée s'opèrerait donc au moyen d'un dialogue avec les professionnels concernés ? (Cf. Gentleman agreement ? Yield management ?) → *Panc National de Port Crois*



Attention alors au risque d'« entente illicite », prohibée tant en droit interne qu'eupéen, mais uniquement reconnue pour l'instant à l'encontre du secteur privé.

→ Dessertes îliennes - Calibrage des offres publiques et privées

Conclusions :

- **S'agissant du calibrage de l'offre publique de transport maritime de passagers**, la Région Bretagne peut en effet abaisser le niveau de service (= nombre de rotations prévues) et/ou revoir les tarifs à la hausse afin de limiter le nombre de passagers transportés mais cela causerait en pratique, outre un mécontentement de la clientèle, une hausse mécanique de la contribution financière régionale destinée à compenser le caractère déficitaire de l'activité ainsi qu'un report sur l'offre privée ;
- **S'agissant du calibrage de l'offre privée**, aucun moyen juridique unilatéral n'est mobilisable par la Région Bretagne à l'exception d'une éventuelle mesure de police portuaire. Piloter cet aspect aboutirait d'ailleurs probablement à la constitution d'une « entente illicite » entre les compagnies maritimes concernées si celles-ci parvenaient à un accord concernant leur niveau de services et/ou leur tarification ;
- ***In fine***, cette question gagnerait sans doute à être réglée directement par les exécutifs communaux (ou intercommunaux le cas échéant au vu de la répartition des compétences exercées et pouvoirs de police afférents et d'autres autorités telles le préfet) sur la base de mesures de police spéciales (environnement, déchets, etc.), l'autorité gestionnaire du port, etc.