Révision du RGEC (aides d'État) : extension aux ports et aéroports

Mai 2016

CONTRIBUTION DE LA REGION BRETAGNE

à la consultation de la Commission européenne sur la révision du « règlement n°651/2014 relatif à la compatibilité de certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité »

Préambule

La Région Bretagne partage l'objectif de la Commission européenne de simplification et de diminution des charges administratives afin de faciliter l'octroi d'aides contribuant à un marché unique plus dynamique et plus concurrentiel. Dans cet objectif, il semblerait opportun de limiter et de simplifier dans son contenu le « texte intégral » à produire en complément du formulaire électronique nécessaire à la procédure d'exemption.

Comme la commission l'a affirmé lors du lancement de la consultation, les infrastructures portuaires et aéroportuaires sont de surcroît essentielles pour la croissance économique et le développement régional.

Pour une région périphérique maritime comme la Bretagne, ces infrastructures sont vitales : accessibilité du territoire pour les flux de marchandises et de passagers, approvisionnement et autonomie énergétiques, croissance équilibrée, de l'est à l'ouest, compétitivité des industries bretonnes et en particulier agroalimentaires.

Les ports sont en effet les « pierres angulaires » de l'organisation logistique de nos industries et permettent à nos filières de s'ouvrir à l'international via leurs importations et leurs exportations.
Ils sont aussi le siège d'activités industrielles stratégiques pour l'Union Européenne, comme celle des énergies marines renouvelables ou de l'industrie navale.

Dans le cadre de sa stratégie portuaire adoptée en 2010, la Bretagne a choisi de positionner les ports comme des outils au service des filières économiques et d'un développement du territoire équilibré, en parfaite adéquation avec les objectifs de la stratégie Europe 2020 pour un développement polycentrique et inclusif des territoires de l'Union européenne.

La mobilité des personnes, à la fois en tant que levier de développement de territoires et comme liberté constitutive du marché commun, repose en partie sur la proximité d'infrastructures aéroportuaires connectées au reste de l'Europe et du Monde.

La politique aéroportuaire régionale s'inscrit dans une stratégie globale de transport, qui veille à favoriser la complémentarité entre plate-formes, mais également entre modes, notamment ferroviaires et maritimes.

Le réseau aéroportuaire régional est et doit demeurer une des composantes de l'offre de transport en régions, parce qu'il rend possible une qualité d'accessibilité aux capitales régionales et européennes qu'aucun autre mode de transport ne peut aujourd'hui assurer.

Avec ces objectifs, la Région Bretagne souhaite participer à la consultation de la Commission européenne en présentant ses observations concernant les dispositions contenues dans le projet de règlement relatif aux catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur.

Propositions de la Région Bretagne

I - Dispositions relatives aux ports

1. Champ d'application:

Article 13 du RGEC :

En tant qu'outil de développement économique, les infrastructures portuaires accueillent une part croissante d'activités non directement liées au transport, mais qui souhaitent bénéficier de la proximité de ces outils logistiques. Ces filières industrielles doivent en outre faire face à une concurrence extra européenne très forte.
Ainsi, les ports sont au cœur d'une révolution industrielle majeure s'agissant des EMR et qui concourt à l'indépendance énergétique de l'Union Européenne ainsi qu'à sa compétitivité économique et sa performance environnementale (diminution du recours aux énergies fossiles).
De la même façon, la construction réparation navale européenne devrait être considérée comme un secteur stratégique pour l'Union. La compétitivité industrielle de ce secteur d'activités doit pouvoir bénéficier d'aides pour les projets d'investissement en infrastructures et en équipements.

Les coûts d'investissement, non liés aux transports, mais bénéficiant à des activités industrielles navales et de production d'énergie produite à partir de sources renouvelables devraient pouvoir être admissibles à l'exemption de notification.

2. Montant maximal des aides admissibles :

Paragraphe 8 du préambule, article 4.ee, article 56 ter du RGEC :

S'agissant des ports, il ne semble pas cohérent avec les objectifs de cohésion économique, sociale et territoriale, et de construction d'un espace européen unique des transports affichés par la Commission Européenne dans la stratégie Europe 2020, de faire une distinction entre ports du réseau central et ports du réseau global.
Ces derniers participent en effet à la construction d'une chaîne de transport maritime intégrée, et surtout économe en ressources (acheminement des marchandises par cabotage au plus près des bassins de consommation).
Les ports du réseau global sont d'autant moins des vecteurs de distorsion de concurrence qu'ils ne peuvent se développer qu'en complémentarité avec les ports du réseau central, au travers du cabotage ou du feedering. Les ports bretons, pour exemple, réalisent entre 30 % (pour le port de Saint-Malo positionné sur un important trafic ferry) et 65 % (pour le port de Brest) de leur trafic annuel avec des ports du réseau central.

De plus, le montant maximal affiché de 120 M€ ne semble pas refléter la réalité des investissements portuaires futurs qui s'imposeront avec le développement de la taille des navires, mais aussi celui de nouvelles filières industrielles (navire du futur, EMR).

Le montant maximal des coûts admissibles devrait ainsi s'appliquer à l'ensemble des ports du réseau global et central du RTE-T.

Ce montant maximal devrait en outre être porté à 220 M€, pour s'adapter à la réalité des investissements portuaires nécessaires et répondre aux nouveaux besoins de l'économie maritime.

3. Admissibilité des coûts :

3.1 *Équipements mobiles :*

Article 56 ter 2.c

Les Équipements mobiles sont essentiels au bon fonctionnement de l'infrastructure, en proposant des services logistiques participant à une meilleure compétitivité des ports de l'Union Européenne ainsi qu'à une meilleure intégration des ports du réseau central et global dans une chaîne logistique portuaire globale.

Les équipements mobiles devraient pouvoir bénéficier de l'exemption de notification, dans le respect des critères du présent règlement (intensité de l'aide, seuils des coûts admissibles).

3.2 Dragage portuaire :

Article 56 ter 2.d :

Le dragage d'entretien est essentiel pour maintenir la capacité des accès nautiques et par conséquent la qualité de service apportée aux armateurs pour l'ensemble de l'espace maritime européen.
Cette activité est imposée pour le bon fonctionnement du port et le respect des conditions de sécurité de la navigation.
Un dragage d'entretien régulier permet en outre d'avoir un impact favorable sur l'environnement, en permettant de rétablir les équilibres hydrosédimentaires limitant l'accumulation de pollution dans les sédiments, en adéquation avec les objectifs fixés par la directive cadre stratégie pour le milieu marin.

Le dragage devrait pouvoir bénéficier de l'exemption de notification, qu'il soit de nature régulière ou faisant partie d'un programme d'investissement spécifique, s'il respecte les critères du présent règlement (intensité de l'aide, seuils des coûts admissibles).

II - Dispositions relatives aux aéroports

1. Aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux

Article 56 bis :

A compter de mars 2007 et après conclusions de conventions avec l'Etat passées dans le cadre de la loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004, la Région Bretagne est devenue propriétaire et responsable de l'entretien, de l'aménagement et de la gestion de quatre aéroports : ***« Rennes-Saint-Jacques », « Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo », « Brest-Bretagne » et « Quimper-Pluguffan ».***

Nonobstant leur proximité, les quatre plate-formes aéroportuaires doivent être pérennisées, exploitées et développées afin de concourir à l'aménagement équilibré du territoire breton, au développement économique et social de la Bretagne, dans le respect de l'environnement. Cette ambition est partagée par l'ensemble des acteurs économiques et politiques. La consultation en cours relative au renouvellement des concessions aéroportuaires de Quimper et Brest démontre les attentes de la Région Bretagne en matière de développement local et d'attractivité du territoire. Ainsi, le choix de retenir prochainement un opérateur économique unique pour l'exploitation des deux aéroports a été effectué afin de pérenniser la plate-forme de Quimper jugée indispensable pour le territoire. Cette stratégie de retenir un opérateur unique a pour objectif la recherche de mutualisations économiques et financières entre les deux plate-formes et traduit aussi la volonté de développer des stratégies commerciales complémentaires et pas concurrentielles. De la recherche de ces objectifs émergent de nouveaux modèles économiques qui s'éloignent peu à peu des traditionnels mécanismes concessifs relatifs à l'exploitation d'une unique plate-forme aéroportuaire. Les offres et les propositions d'exploitation doivent se penser désormais à l'échelle d'un « territoire aéroportuaire ». Malgré ces optimisations d'exploitation, eu égard au trafic passagers de ces 4 aéroports et compte tenu des investissements nécessaires pour maintenir la sécurité aéroportuaire (nouvelles normes AESA), les collectivités locales ne pourront probablement pas être exemptes d'un accompagnement financier au financement des investissements.

Ainsi, les particularités territoriales des régions dotés d'un ensemble cohérent de plate-formes aéroportuaires doivent pouvoir être appréhendées avec plus de souplesse en considération de la réalité de terrain. La Région Bretagne souhaite une adaptation de la définition de la zone d'attraction des aéroports en fonction de la configuration du territoire, afin de rationaliser les procédures (aéroports situés à une distance de 50 km ou à un maximum de 30 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant).

Il conviendrait également d'intégrer au régime d'exemption de notification le cas particulier des aéroports appartenant à la même zone d'attraction et gérés par un opérateur unique. En effet, le critère lié à la zone d'attraction a pour objectif la prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges. Or, de fait, si plusieurs aéroports de la même zone d'attraction sont gérés par le même opérateur, il ne peut y avoir de distorsion de concurrence.

La rentabilité des aides devrait être appréciée à l'échelle de la concession (contrat). Une approche par contrat et non par projet d'investissement reflète davantage les effets sur la concurrence. C'est bien la synergie de plusieurs projets/investissements qui permet la création de valeur.

Contact:
Délégation Permanente de la Bretagne à Bruxelles
14 Rond-point Schuman, 1040 Bruxelles
Tél : 0032 (0)2 282 61 90
Courriel : delegation.bruxelles@bretagne.bzh