



**CPMR
CRPM**

**CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE**

6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
email : secretariat@crpm.org – web : www.cpmr.org

Mai 2016

Réponse à la consultation de la Commission sur les dispositions simplifiant l'exécution des aides d'Etat non problématiques en faveur des ports et aéroports

Aides au fonctionnement à finalité régionale mises en œuvre dans les RUP et les zones à faible densité de population

Le présent RGEC exempte de notification certains types d'aides relatives à l'investissement et au fonctionnement et au développement urbain. Les régimes d'aides au fonctionnement sont exemptés s'ils servent à compenser les surcoûts liés au transport de marchandises dans les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population, et à compenser les surcoûts de fonctionnement autres que ceux liés au transport de marchandises supportés dans les régions ultrapériphériques.

La proposition de modification du RGEC de la Commission reconnaît tout d'abord que l'application de règles différentes pour la compensation des surcoûts liés au transport et les autres surcoûts est inappropriée et ne permet pas de pallier aux handicaps des régions visées par l'article 349 du traité.

On note que :

- La modification proposée par la Commission se traduit par **une simplification des dispositions concernant les RUP, pour lesquelles** les surcoûts liés au transport et les surcoûts autres que ceux liés au transport ne sont plus différenciés, voir tableau comparatif ci-dessous. Pour les zones à faibles densité de population, la compensation des surcoûts liés au transport reste identique.

Règlement GEC existant	Propositions de modification apportées par la Commission
Article 15§1 Les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale mis en œuvre dans les RUP et les zones à faible densité de population sont compatibles (...)	<i>La substance reste identique</i>
Article 15§2 Les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale servent à compenser : a) Les surcoûts liés au transport des marchandises produites ainsi que des marchandises transformées dans les zones admissibles (...) b) Les surcoûts de fonctionnement autres que les coûts liés au transport supportés dans les régions ultrapériphériques (...)	Article 15§2 Dans les zones à faible densité de population, les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale compensent les surcoûts liés au transport des marchandises produites ainsi que des marchandises transformées dans ces zones (...) Article 15§3 Dans les RUP, les régimes d'aides au fonctionnement compensent les surcoûts de fonctionnement supportés dans ces régions (...)

- La compensation des surcoûts liés au transport qui ne concernent plus que les zones à faible densité de population conservent des conditions d'exemption et une intensité d'aide identique à celle du règlement existant.
- Pour ce qui est de la compensation des surcoûts de fonctionnement concernant les RUP, les conditions sont modifiées car la Commission a réuni les surcoûts des transports et les autres surcoûts induits par la condition d'Ultra-périphérie et propose de faire une différenciation du montant de l'aide par bénéficiaire. Dans la proposition de la Commission, le montant de l'aide par bénéficiaire au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement est différencié : pour les entreprises exerçant des activités de fabrication et les entreprises exerçant d'autres activités. Le montant d'aide annuel maximum dans le règlement actuel est de soit 15% de la valeur ajoutée brute, de 25% des coûts annuels du travail supporté par le bénéficiaire ou de 10% du chiffre d'affaires annuel réalisé. Les montants maximums ne sont pas précisés dans la proposition de modification du RGEC. Ces derniers doivent être complétés par la Commission à l'aide des résultats d'études menées par les Etats membres concernés par ce sujet.

Eléments de réponse

La CRPM se félicite de la décision de modifier l'article 15 du RGEC pour les aides au fonctionnement dans les régions ultrapériphériques destinée à compenser tous les coûts subis par les entreprises en raison de leur éloignement et à modifier les seuils autorisés pour prendre en compte de manière réaliste, selon les données fournies par chaque région, tous les régimes d'aides qui ont été mis en œuvre jusqu'à présent.

La CRPM demande à la Commission de prendre en compte les difficultés rencontrées par ces Régions lors de la justification des aides par bénéficiaire compte tenu de la nature horizontale et fiscale des régimes applicables aux régions ultrapériphériques, tel que reconnu par les articles 349 et 107 TFUE.

Plafonds d'aides	
Règlement GEC existant	Propositions de modification apportées par la Commission
<p>Article 15§3.i.ii Le montant d'aide annuel par bénéficiaire au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement n'excède pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> -15% de la valeur ajoutée brute (...) -25% des coûts annuels du travail supporté par le bénéficiaire (...) -10% du chiffre d'affaires annuel réalisé (...) 	<p>Article 15§3.i.ii Le montant d'aide annuel par bénéficiaire au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement n'excède pas :</p> <p>i) pour les entreprises exerçant des activités de fabrication :</p> <ul style="list-style-type: none"> -[...] % de la valeur ajoutée brute (...) -[...] % des coûts annuels (...) -[...] % du chiffre d'affaires annuel (...) <p>ii) pour les entreprises exerçant d'autres activités</p> <ul style="list-style-type: none"> -[...] % de la valeur ajoutée brute (...) -[...] % des coûts annuels (...) -[...] % du chiffre d'affaires annuel (...)
	<p>Article 15§3.iii Les pourcentages fixés aux points i et ii peuvent être majoré de [...] points de pourcentage dans les RUP qui sont situés à plus de 4000 km de la capitale de l'Etat membre</p>

- Ce nouveau règlement introduit une majoration en point de pourcentage pour les RUP situées à plus de 4000 kilomètres de la capitale de l'Etat membre concerné. La valeur de cette majoration n'est pas encore définie.

Éléments de réponse

La CRPM demande une meilleure prise en compte des surcoûts liés aux transports pour les régions insulaires. L'article 174 du traité établissant le principe de « cohésion économique, sociale et territoriale » reconnaît le caractère spécifique de certains territoires souffrant de handicaps naturels parmi lesquels les îles. Les territoires insulaires sont des marchés limités et isolés où les options en termes de transport sont plus restreintes que sur le continent. Les contraintes géographiques et le déséquilibre des flux subi par les transporteurs engendrent des coûts de livraison plus élevés. Les entreprises insulaires sont majoritairement de petites et moyennes tailles et ne peuvent générer d'économie d'échelle et le marché sur lequel elles s'appuient est limité par la taille de l'île. Les aides octroyées aux transporteurs maritimes ou aériens dans le cadre de missions de services public ne suffisent pas pour mettre les industries insulaires à parité avec celles du continent.

Afin de palier à ce problème, **un régime d'aides au fonctionnement aux entreprises insulaires devrait pouvoir être mis en place afin de compenser les surcoûts de transport.** Dans le cadre des lignes directrices des aides à finalité régionale et du RGEC ce type d'aides devrait pouvoir être autorisé et exempté au même titre que les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.

Aides aux aéroports régionaux

La modification du RGEC proposée par la Commission se base sur l'intégration de nouvelles catégories d'aides dont celle des Aides aux aéroports régionaux. Le cadre des types d'aides exemptés de notification s'appuie sur l'expérience de la Commission mais respecte également les termes des lignes directrices sur les aides d'Etats aux aéroports et aux compagnies aériennes adoptées en 2014.

Les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux introduites dans le RGEC concernent les aéroports dont le trafic annuel ne dépasse pas 3 millions de passagers ou 200 000 tonnes de fret. Considérant que l'incidence sur le marché dépend de la taille de l'aéroport, aucun seuil de notification n'a été établi. Les intensités d'aide sont proportionnelles à la taille de l'aéroport et reflète les termes des lignes directrices.

On note que :

- L'aide n'est pas octroyée à un **aéroport situé à une distance de 100 kilomètres ou à un maximum de 60 minutes** en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers (..) sont exploités.

Éléments de réponse

▪ Les limites de cette zone autour de l'aéroport sont toutefois considérées dans les lignes directrices sur les aides d'états aux aéroports et aux compagnies aériennes comme **variables en fonction des caractéristiques de l'aéroport parmi lesquelles sa localisation** (voir champ d'application et définitions du règlement). A ce titre, la zone d'attraction devrait tenir compte dans le RGEC des particularités territoriales qui définissent les Régions périphériques, Ultrapériphériques et insulaires en réduisant ou adaptant les limites de cette zone en faveur de ces territoires.

▪ Les caractéristiques d'exclusion pourraient portées préjudices à la stratégie de développement d'aéroports situés dans une **même zone d'attraction et gérés par un opérateur unique**. Il convient d'inclure cette exception au règlement.

▪ Le critère de 100 kilomètres de distance devrait être réduit de moitié et ainsi passé à 50 kilomètres et la discontinuité territoriale devrait être prise en compte pour les aéroports situés sur des territoires non connectés. Il convient de considérer qu'à partir d'une distance inférieure à 50 kilomètres sur le même territoire, l'alternative devient réelle pour les utilisateurs.

▪ Il est regrettable que ne figure pas dans les propositions la possibilité d'accorder une aide sur la base du RGEC à la catégorie des aéroports dont le volume de passagers est compris entre 3 et 5 millions de passagers annuel. Ce critère est pourtant présent dans les lignes directrices des aides aux aéroports et aux compagnies aériennes et affecte certains aéroports de régions périphériques.

- La zone d'influence définie précédemment ne s'applique pas aux **aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel de 50 000 passagers au maximum.**

Eléments de réponse

L'exclusion du règlement d'exemption conditionné par la zone d'attraction ne tient pas suffisamment compte des maillages aéroportuaires denses composés de nombreuses petites plateformes et dont les retombées économiques et sociales sont significatives pour leur territoire. La limite de 50 000 passagers par an ne permet pas à suffisamment d'aéroports composants ce maillage d'entrer dans le cadre du règlement d'exemption et devrait faire l'objet d'une révision à la hausse.

Tableau récapitulatif des éléments de réponses précédents :

Proposition de la Commission		<i>Eléments de réponse</i>
Considérations	Articles	
paragraphe (4) Il convient de ne pas octroyer d'aides aux aéroports situés à proximité d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers sont exploités étant donné que de telles aides comportent un risque de distorsion de la concurrence et devraient être notifiées à la Commission,	(56 bis paragraphe 4) L'aide n'est pas octroyée à un aéroport situé à une distance de 100 kilomètres ou à un maximum de 60 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil sont exploités.	<p>- Du aux spécificités territoriales des régions périphériques et maritimes, la zone d'attraction de l'aéroport devrait être réduite de moitié dans ces territoires soit 50 kilomètres et 30 minutes.</p> <p>- Le paragraphe 4 ne devrait pas s'appliquer aux aéroports qui sont situés dans une même zone de chalandise et qui sont gérés par un opérateur unique ni à ceux qui sont situés sur des territoires non connectés.</p> <p>-La limite de 50 000 passagers annuels du paragraphe 7 excluant l'application du paragraphe 4 devrait être portée à 100 000 passagers.</p>
Exception , sauf si elles sont octroyées à de très petits aéroport (50 000 passagers par an maximum), pour lesquels toute distorsion de concurrence significative est exclue compte tenu du très faible trafic.	(56 bis paragraphe 7) Le paragraphe 4 ne s'applique pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passager annuel de 50 000 passagers au maximum au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée, à condition que l'aide ne soit pas censée permettre à l'aéroport d'augmenter son trafic de passagers annuel moyen au-delà de 50 000 passagers.	

En ce qui concerne les aides au fonctionnement et aides au démarrage :

Eléments de réponse

La CRPM demande à ce que soient exemptés certains types d'aides au fonctionnement et aides au démarrage. Seule la catégorie des aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux est intégrée au RGEC. **Les aides au fonctionnement octroyées aux aéroports, et les aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes ne sont pas couvertes par la proposition de la Commission.** Elles sont pourtant **des éléments essentiels de maintien de la connectivité des régions périphériques et insulaires** et devrait à ce titre être introduites au même

titre que les aides à l'investissement. Cela permettrait en outre d'optimiser la réactivité des pouvoirs publics dans la mise en œuvre de nouvelles lignes dépendantes de la saisonnalité du trafic.

Aides en faveur des ports

La proposition de la Commission d'intégration au RGEF de la catégorie d'aides en faveur des ports se compose des aides à l'investissement en faveur des ports maritimes et des aides à l'investissement en faveur des ports intérieurs.

Les termes définissant les coûts admissibles et le montant de l'aide sont identiques dans les deux types de ports. Les coûts admissibles exclus : les équipements mobiles et le dragage d'entretien.

Coûts admissibles		Sont exclus
Investissements dans la construction ou modernisation :	-d'infrastructures et de superstructures portuaires	-les équipements mobiles
	-d'infrastructures d'accès	-le dragage d'entretien

Eléments de réponse

Les investissements liés au dragage d'entretien doivent pouvoir être exemptés de notification, encore davantage que le dragage visant l'accroissement des capacités d'accueil, plus coûteux. Cette activité est vitale au bon fonctionnement de l'infrastructure encore plus que pour sa compétitivité. Le dragage d'entretien ne devrait pas être exclus des coûts admissibles à l'investissement.

Les coûts d'investissement relatifs aux activités non liées au transport, y compris à des installations de production industrielle actives dans le périmètre du port, à des bureaux ou à des commerces, ne sont pas admissibles.

Eléments de réponse

En tant qu'outil de développement économique, les infrastructures portuaires accueillent une part croissante d'activités non liées aux transports et doivent faire face à une concurrence extra-européenne très forte. Ces investissements s'avèrent donc d'autant plus nécessaires à la compétitivité et au bon fonctionnement de l'infrastructure. Dans le cadre du développement des **énergies marines renouvelables**, l'**exemption devrait être étendue** à ce secteur d'activité pour l'investissement dans les ports.

L'intensité maximale de l'aide est dégressive au fur et à mesure que les coûts admissibles augmentent.

Intensité maximale de l'aide	Coûts admissibles :	
	< ou = à 20 millions €	100% des coûts
	20 M€ > x < 50 M€	80% des coûts
	50 M€ > x < 100 M€	50% des coûts
Pour les ports inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central	>120 M€	50% des coûts

Eléments de réponse

La discrimination faite entre ports du réseau central et ports du réseau global est inadmissible et va à l'encontre des principes d'accessibilité, et notamment car les ports du réseau global contribuent également à la réalisation du réseau transeuropéen de transport. Les ports du réseau global sont d'autant moins des vecteurs de distorsion de la concurrence que ne le sont les ports du réseau central. Les coûts admissibles jusqu'à 120 millions d'€ devraient être étendu à l'ensemble du réseau RTE-T.

Les intensités d'aides définies précédemment peuvent être **majorées pour les investissements effectués dans des zones assistées** ; soit de 10 points de pourcentages dans le cas des zones relevant des conditions de l'article 107.3.a du traité de 5 points pour celles relevant de l'article 107.3.c.

Éléments de réponse

Il est satisfaisant de voir qu'une disposition particulière est prise en faveur des territoires définis par les zones assistées, cependant l'ensemble des territoires souffrant de handicaps géographiques faisant face à des difficultés de développement et au maintien de leurs activités de transport n'est pas couvert. **Il conviendrait d'étendre la mesure de majoration en points de pourcentages aux territoires insulaires, périphériques et ultrapériphériques.**

Tableau récapitulatif des éléments de réponses précédents :

Proposition de règlement	<i>Éléments de réponse</i>
Article 4 §1.ee et Article 56ter -Aides à l'investissement en faveur des ports maritimes 100 millions d'euros ou 120 millions pour les ports maritime inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central.	-Extension des coûts admissibles de 120 millions d'euros à l'ensemble des ports du réseau central et global.
Article 56ter §2.d -Les coûts d'investissement admissible dans la construction ou la modernisation d'infrastructures d'accès, incluent le dragage et excluent le dragage d'entretien.	-Exemption de notification pour les travaux de dragage, y compris ceux d'entretien
Article 56ter §2 -Les coûts d'investissement relatifs aux activités non liées au transport, y compris à des installations de production industrielle actives dans le périmètre du port (...) ne sont pas admissibles.	-Exemption de notification pour les activités industrielles dans le secteur des Energies Marines Renouvelables dans le périmètre du port
Article 56ter §5 Les intensités d'aides peuvent être majorées de 10 points de pourcentages pour les investissements effectués dans les zones assistées sous 107.3.a et de 5 points sous 107.3.c	-Extension de la majoration de 10 points de pourcentages à l'ensemble des régions périphériques , telles que définies dans le RGEC ¹ ..

¹ Régions périphériques : les régions ultrapériphériques, Malte, Chypre, Ceuta et Melilla, les îles appartenant au territoire d'un État membre et les zones à faible densité de population.