



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

CRPM : Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (n° ID - 5546423688-07)

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

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. La modification initialement 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 sont considérés conjointement, en accord avec l'article 349 du Traité.

Modifications apportées par la seconde proposition de révision du RGEC

- De nouvelles considérations sont introduites dans le règlement afin de palier au dépeuplement des zones faiblement peuplées. Ainsi pour les zones à **faible densité de population**, la condition selon laquelle « les bénéficiaires exercent leur activité de production dans ces zones » pour les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale servant à compenser les surcoûts liés au transport est supprimée.
- Un nouveau paragraphe est introduit dans le cadre de cette 2^{ème} consultation concernant les zones à **très faibles densité de population qui exempte les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale servant à empêcher ou à réduire le dépeuplement**. La définition de ces zones à **très faible densité de population est introduite** dans le règlement : soit les NUST2 comptant moins de 8 habitants au km².
- Pour les RUP, la **distinction de plafond d'aides proposée lors de la première consultation entre les « entreprises exerçant des activités de fabrication » et « entreprises exerçant d'autres activités » est abandonnée**.
- Les montants annuels de l'aide par bénéficiaire octroyée au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement sont définis : [25%] de la valeur ajoutée brute, [30%] des couts annuels du travail et [20%] du chiffre d'affaires annuel. **Ces montants d'aides qui n'avaient pas été décrits**

lors de la première consultation dépassent de 5 à 10 points de pourcentage les montants du règlement actuel.

- Le montant annuel de l'aide peut être majoré de 10 points de pourcentage pour les entreprises enregistrant un chiffre d'affaires annuel maximum de 300 000€.
- La majoration proposée de ces montants lors de la première consultation pour les **RUP situés à plus de 4000 km de la capitale de l'Etat membre concerné est abandonnée.**

Eléments de réponse CRPM

La CRPM accueille avec satisfaction l'incorporation d'un paragraphe exemptant **les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale servant à empêcher ou à réduire le dépeuplement au bénéfice des zones à très faibles densité de population.** Ce genre de considération permet de faire face aux difficultés connues et spécifiques de ces territoires.

La règle d'assouplissement introduite lors de la proposition de la Commission pour les entreprises enregistrant un chiffre d'affaires annuel maximum de 300 000€ et permettant un montant annuel de l'aide majoré de 10 points de pourcentage, devrait être **étendue à l'ensemble des micro entreprises (chiffre d'affaires inférieur à 2 millions d'euros),** comme définies dans le RGEC.

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

L'intégration de la catégorie d'aides aux aéroports régionaux dans le RGEC 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 reflètent les termes des lignes directrices.

Modifications apportées par la seconde proposition de révision du RGEC

La seconde proposition concernant les aides aux aéroports régionaux apporte quelques changements notamment en termes de plafond d'exclusion pour les très petits aéroports. Voici les éléments notables relatifs à la réponse de la CRPM à la première consultation :

- Concernant la catégorie d'aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux, la 2^{sd} proposition de règlement maintient **les critères de la non compatibilité de l'aide aux aéroports situés à une distance de 100 kilomètres ou 60 minutes** en voiture, bus, train ou TGV d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers sont exploités.
- Dans cette seconde proposition, les conditions définissant les très petits aéroports qui sont exclus de l'application des précédents critères est portée de **50 000 passagers annuel maximum à 150 000**.
- Comme lors de la première consultation, la seconde proposition de révision du règlement inclue **seulement les aides à l'investissement** et n'introduit toujours pas certains types d'aides au fonctionnement et aides au démarrage de nouvelles lignes.

Éléments de réponse CRPM

La CRPM regrette que les critères de distance et de temps définissant la zone d'attraction des aéroports n'aient pas été révisés à la baisse. La CRPM demandait et maintient le souhait émis lors de la première consultation que **la distance définissant la non compatibilité de l'aide séparant deux aéroports soit portée au lieu d'un rayon de 100 kilomètres à un rayon de 50 kilomètres, et au lieu d'une durée de 60 minutes une durée de 30 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse ; distance ou durée auxquelles l'alternative entre aéroports est plus évidente.**

De plus, ce critère pourrait pénaliser un aéroport situé sur une île qui se trouve dans un rayon de 100 kilomètres d'un autre aéroport qui est situé sur une autre île ou sur le continent et auquel l'accès est donc impossible **par la route**. Ces **critères d'exclusion basés sur la distance ne doivent donc pas s'appliquer au cas où une discontinuité territoriale existe** et le manque d'alternatives en termes de moyen de transport (voiture, bus, train ou train à grande vitesse) ne permet pas l'accès aux aéroports situés sur une autre île ou sur le continent.

La CRPM propose que le paragraphe 4, de l'article 56 bis soit modifié comme suit :

4. L'aide n'est pas octroyée à un aéroport situé dans un rayon de **50** kilomètres **par la route** ou à **30** 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 sont exploités.

Les lignes directrices sur les aides d'états aux aéroports et aux compagnies aériennes définissent les zones d'attraction des aéroports comme variables en fonction des caractéristiques de l'aéroport parmi lesquelles sa localisation. Il convient à ce titre **que le RGEC tienne compte des particularités propres aux régions ultrapériphériques, périphériques, insulaires et à faible densité de population en réduisant ou adaptant l'application et/ou les limites de cette zone en faveur de ces territoires.**

La CRPM réitère sa demande **d'exclure de l'application du paragraphe 4, les aéroports qui sont situés dans une même zone de chalandise et qui sont gérés par un opérateur unique** car une telle disposition pourrait porter préjudice à la stratégie de développement desdits aéroports et des territoires sur lesquels ils se trouvent.

La CRPM accueille avec satisfaction **cette augmentation de 50 000 à 150 000 passagers annuels définissant les aéroports pour lesquels toute distorsion de concurrence significative est exclue** compte tenu du très faible trafic.

La CRPM regrette que ne soit toujours pas inclus dans cette seconde proposition les aides à l'investissement pour les **aéroports dont le volume du trafic est compris entre 3 et 5 millions de passagers annuels. Cette catégorie d'aéroport est pourtant bien présente dans les lignes directrices des aides aux aéroports et aux compagnies aériennes et affecte certains aéroports de régions périphériques. De plus dans le cas des aéroports situés dans les régions périphériques telles que définies dans les lignes directrices*, il n'existe pas réellement d'alternative en termes d'accès aux autres aéroports situés dans l'espace européen.**

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 devraient 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.

** Régions Ultrapériphériques, Malte, Chypre, Ceuta et Melilla, autres îles qui font partie du territoire d'un Etat membre et les régions à faible densité de population.*

Concernant les aides en faveur des ports

La proposition de la Commission d'inclure au RGEC 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. En termes de coûts admissibles, d'exclusion d'activités et de montant de l'aide, les modifications apportées sont identiques pour les ports intérieurs et les ports maritimes cependant les critères définissant l'intensité de l'aide restent quant à eux différents.

Modifications apportées par la seconde proposition de révision du RGEC

La seconde proposition concernant les aides en faveur des ports apporte quelques changements notables au texte proposé initialement lors de la première consultation. Voici les éléments relatifs à la réponse CRPM à la première consultation :

- La seconde proposition inclus dans les coûts admissibles : **les coûts d'investissements liés au remplacement** d'infrastructures portuaires maritimes et d'infrastructures d'accès dans la zone portuaire.
- **Les équipements mobiles ne sont plus exclus de ces coûts admissibles.**
- **Le dragage d'entretien reste exclu des coûts d'investissements admissibles.**
- Les termes définissant la durée de concession ou de mandat sont modifiés **passant de 30 ans** lors de la première proposition à un « **laps de temps raisonnablement escompté par ce tiers pour recouvrer les investissements réalisés** pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires pour réaliser les objectifs contractuels spécifiques ».
- Sont intégrés de nouvelles dispositions concernant les aides de faibles intensités n'excédant pas **5 millions d'euros pour les ports maritimes et 2 millions d'euros pour les ports intérieurs pour lesquelles le montant maximal de l'aide peut être fixé à 80% des coûts admissibles. Dans ce cas le barème initial et les majorations accordée aux zones assistées ne sont pas applicables, ainsi que** la règle de calcul définissant l'intensité de l'aide maximale comme la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation.
- Le paragraphe attribuant une majoration aux zones assistées reste identique à la première proposition. « **Les intensités d'aides peuvent être majorées de 10 points de pourcentages pour les investissements effectués dans les zones assistés sous 107.3.a et de 5 points sous 107.3.c.** ».

Éléments de réponse CRPM

La CRPM considère satisfaisant **l'introduction des équipements mobiles dans les coûts admissibles ainsi que la notion de remplacement des infrastructures**. Cependant, le dragage d'entretien reste vital au bon fonctionnement de l'infrastructure plus encore que le dragage visant l'accroissement des capacités d'accueil. C'est pourquoi le **dragage d'entretien ne devrait pas être exclus des coûts admissibles à l'investissement**.

La CRPM regrette dans cette seconde proposition que **perdure la distinction faite entre ports du réseau central et ports du réseau global. Cette distinction 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 étendus à l'ensemble du réseau RTE-T.

La CRPM accueille avec contentement les dispositions particulières prises en faveur des zones assistées définies sous couvert des articles 107.3.a et 107.3.c. Cependant l'ensemble des territoires souffrant de handicaps géographiques faisant face à des difficultés de développement et au maintien de leurs activités de transports n'est pas couvert. **Il conviendrait d'étendre la mesure de majoration en points de pourcentage à l'ensemble des territoires insulaires et périphériques tels que définis dans le RGEC***.

** Régions Ultrapériphériques, Malte, Chypre, Ceuta et Melilla, autres îles qui font partie du territoire d'un Etat membre et les régions à faible densité de population.*