



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DE L'OUTRE-MER ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES
SECRETARIAT D'ÉTAT CHARGÉ DE L'OUTRE-MER

PARIS, LE 16 JUIN 2008

DIRECTION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES,
SOCIALES ET CULTURELLES DE L'OUTRE-MER

Sous-direction des affaires économiques

Affaire suivie par: Martine LEVY

TEL. : 01 53 69 27.38

FAX : 01 53 69 20 11

martine.levy@outre-mer.gouv.fr

DAESC/AE/ML/N° 21

Le secrétaire d'Etat chargé de l'outre-mer

à

Messieurs les préfets de la région Guyane,
Guadeloupe, Martinique et Réunion

A l'attention des secrétaires généraux aux
affaires régionales

Objet : Mise en œuvre du régime de soutien au fret (N 199/2007).

P. - J. : Décision de la Commission du 20 mai 2008.

La Commission européenne a approuvé le 20 mai dernier le régime de soutien au fret. Sa décision précise les modalités et conditions à prévoir pour respecter le droit communautaire.

Ce courrier a pour objet d'appeler votre attention sur divers éléments du dispositif approuvé et d'en éclairer les conséquences pratiques.

1. NATURE DE L'AIDE

Le régime de soutien au fret est une *aide au fonctionnement* qui, à ce titre, vise à compenser les surcoûts d'éloignement, donc de transport correspondant aux dépenses éligibles (voir §2) dans la limite de leur compensation à 100 % en l'absence d'autres aides allégeant les mêmes coûts (voir §3.2).

La question des taux plafonds d'intensité d'aide fixés par les lignes directrices à finalité régionale de 2005 ne se pose pas car elle concerne les seules aides à l'investissement.

Il s'agit d'un *régime cadre* qui permet à chaque région d'adopter des adaptations ou des dispositions plus restrictives que la définition nationale concernant notamment le champ, le niveau d'intervention comme les modalités concrètes d'attribution de l'aide dans les seules limites autorisées par la Commission européenne.

Vous noterez ainsi que le *projet de loi de développement économique de l'outre-mer* comporte un article qui va permettre à l'Etat de *cofinancer ce régime* tel que prévu dans le programme opérationnel de chacune des régions d'outre-mer.

J'appelle votre attention sur le plan de financement de la mesure FEDER de votre programme opérationnel qu'il vous sera possible de modifier en 2009, si notamment vous n'avez pas prévu de cofinancement public national de la mesure, lorsque les fonds d'Etat seront disponibles. Des informations complémentaires sur ce point vous seront adressées après le vote de la loi.

L'attribution de l'aide, dans le respect des conditions prévues par la décision, ne nécessite pas de notification complémentaire, notamment individuelle à la Commission européenne.

2. CHAMP D'APPLICATION

Le régime concerne le *transport* principalement maritime mais aussi aérien *de tous types de marchandises* qui entrent dans, ou sont issues d'un processus de production de biens par les entreprises locales relevant d'activités éligibles.

Les équipements ainsi que les matières premières ou les composants sont donc éligibles au titre d'intrants pour les seuls coûts éligibles définis dans les paragraphes suivants.

Toutes les entreprises locales de production, quelles que soient leur taille, origine ou nationalité sont, sans discrimination, éligibles au régime. Il en résulte qu'au regard des modalités usuelles du transport maritime par conteneur de marchandises de nature diverse, la faiblesse du volume ou taux d'occupation d'un conteneur par une entreprise particulière ne doit pas conduire à son exclusion du bénéfice de l'aide, mais va impliquer de justifier sur facture, des conditions de partage d'une même unité de transport, retenue pour le contrôle de la tarification de référence (voir §3.2).

2.1 Secteurs et produits

Les secteurs réglementés (industrie automobile, fibres synthétiques, sidérurgie et industrie charbonnière), les produits minéraux(charbon, pétrole) sont **exclus** de l'application du dispositif ainsi que les **produits agricoles de l'annexe de 1 du Traité** de l'Union européenne et les **produits de la pêche**¹.

2.2 Dépenses éligibles

2.2.1. En termes *géographique*

Les dépenses de transport concernent exclusivement les liaisons entre une région d'outre-mer et le continent européen à l'exception de la Guadeloupe pour laquelle le transport inter îles est éligible.

2.2.2. En termes de **période temporelle**

Le régime couvre toute la période des programmes opérationnels à savoir du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2013 au même titre que les autres mesures du programme.

¹ Une erreur matérielle s'est glissée dans le texte de la note de bas de la page 7 qui cite les engrais alors qu'ils ne figurent pas dans la liste des produits de l'annexe 1. On trouvera à des fins pratiques en annexe la liste des produits agricoles transformés hors annexe 1.

Si la publication du régime sur les sites Internet est vivement recommandée pour des raisons de transparence, la décision n'en fait pas une obligation, ni de surcroît ne saurait constituer une condition de l'application du régime.

Le caractère « **rétroactif** » de la décision, tient aux conditions initiales de la notification et au délai de négociation ayant abouti à la décision.

Une certaine **prudence** doit toutefois être observée dans l'application du dispositif dès 2007, alors même que les modalités de gestion et de suivi n'étaient pas définies mais devront dans ce cas trouver à s'appliquer pleinement.

C'est pourquoi une application sur une **enveloppe annuelle de soutien au fret** par bénéficiaire donnant lieu à justificatifs successifs semble devoir opportunément être mise en œuvre sur l'année 2008 s'agissant d'un dispositif expérimental et dérogatoire soumis à évaluation et contrôles.

2.2.3. En termes de *catégories de dépenses*

Le coût du transport maritime ou aérien inclut les **assurances**, les **frais de manutention et de stockage temporaire avant enlèvement** au port ou à l'aéroport.

Il ne prend pas en compte les frais d'acheminement, ni du producteur métropolitain ou continental au port ou à l'aéroport, ni du port ou de l'aéroport domien au producteur local. Il n'inclut pas davantage le coût induit par la durée du transport ou celui lié au stockage autre que celui temporaire lié à l'enlèvement des marchandises au port ou à l'aéroport.

Les taxes ne sont pas éligibles.

La formule de la décision² en rend compte et peut être utilisée à des fins de gestion ou de contrôle.

2.3. *Calcul des coûts éligibles*

Le montant de l'aide est proportionnel aux seuls coûts du transport tels que définis précédemment.

La base de calcul du coût de transport quel que soit le port ou aéroport européen d'origine correspond au coût d'un transport équivalent entre le DOM et la France continentale.

L'encadrement des coûts de transport fait référence en 2008 à un **plafond de prix du transport**. Il résulte **ensuite d'un processus de mise en concurrence des transporteurs** selon des modalités dont il devra être rendu compte dans le cadre d'un suivi annuel. Ces exigences satisfont l'objectif de **prévenir toute inflation des montants unitaires** présentés en justification de l'attribution de l'aide, qui risquerait de **détourner le bénéfice** d'une aide destinée aux producteurs locaux **vers les transporteurs**.

² $S = T_m$ ou plus rare $S = T_a$

I. pour les intrants : T_m (ou T_a) = $P_{om} - P_{am}$

II. pour les extrants : T_m (ou T_a) = $P_{vom} - P_{vol}$

S est le montant du surcoût, T_m est le coût du transport maritime (T_a aérien) avec les assurances, les frais de manutention et de stockage temporaire avant enlèvement qui lui sont liés du port (ou de l'aéroport) de métropole jusqu'au port d'un DOM ou du port (ou de l'aéroport) du DOM jusqu'au port (ou aéroport) de métropole dans le cadre des fourchettes tarifaires indiquées par unité de calcul.

P_{om} est le prix d'achat HT de la marchandise par l'entreprise domienne au port (ou aéroport) de destination domien ; P_{am} est le prix de vente HT de la marchandise par l'entreprise du continent européen ; P_{vom} est le prix de vente HT de la marchandise rendue au port de destination à l'acheteur européen ; P_{vol} est le prix de vente HT de la marchandise à un acheteur local.

Deux phases du calendrier doivent donc être distinguées compte tenu de la réglementation :

- **Jusqu'au 18 octobre 2008**, la référence pour le prix des transports dont les composantes de coûts sont précisées au paragraphe précédent est constituée par les **tarifs des Conférences maritimes** des Antilles et de Guyane définis pour la période allant jusqu'au terme de la validité juridique desdites Conférences³.

Deux éléments sont à retenir : d'une part l'utilisation de la référence des tarifs de la Guyane pour La Réunion et d'autre part l'absence de processus d'actualisation des tarifs compte tenu de leur application temporelle.

Le tableau ci-suivant rend compte de ces références.

Zone	Catégorie de container				
	20'*	40'	40'HC**	20' spéciaux	40' spéciaux
Antilles ⁽¹⁾	1809 à 1859	3438 à 3538	3278 à 3698	1474 à 1839	3178 à 3278
Guyane ⁽²⁾	2250	4395	4575	1940 à 2145	4070 à 4375

* mesure en pieds ; ** containers de grande hauteur (1) tarif pour 2008 ; (2) tarif 2005

Ces références tarifaires s'appliquent aux seuls coûts de transport maritime du transporteur et n'incluent pas les autres frais éligibles (assurance, manutention et stockage temporaire avant enlèvement au port).

- **Après le 18 octobre 2008**, l'encadrement des prix sera **explicitement piloté à partir du suivi** du dispositif tel que précisé au § 3.1.
- Il vous est toutefois possible d'opter dès 2008 pour une application du dispositif de mise en concurrence obligatoire en 2009 .

3. MODALITES DE SUIVI ET DE CONTROLE

Au regard des dispositions en usage pour la gestion du FEDER, la décision prévoit des exigences spécifiques en matière de suivi des prix et de contrôle des cumuls d'aide.

3.1. Suivi des prix

La maîtrise de la tarification des coûts de transport a conduit la Commission européenne à exiger un bilan annuel des prix appliqués avec des modalités différenciées selon l'importance et la régularité des volumes de fret des entreprises locales.

Cette obligation doit se traduire par la constitution d'une **annexe spécifique au rapport annuel d'exécution** de la convention d'attribution du FEDER à remettre par chaque bénéficiaire du dispositif. Je vous remercie de m'adresser copie du document élaboré par vos services.

³ Les conférences maritimes ont fait l'objet du règlement d'exemption 4086/86 du conseil du 22 décembre 1986 ayant déterminé les modalités d'application des articles 85 et 86 du Traité CE au transport maritime en prévoyant une exemption de groupe en faveur desdites conférences maritimes. L'article 4 de ce règlement prévoyait notamment la publication de tarifs. Ces dispositions restent applicables jusqu'au 18 octobre 2008 date à laquelle s'achève la période transitoire prévue par le nouveau règlement 1049/2006 qui a supprimé l'exemption par catégorie dont ont bénéficié les conférences en matière de fixation des prix.

Il vous appartient en effet d'assurer la mise en œuvre des modalités suivantes retenues par la Commission :

- les **entreprises bénéficiaires d'un accord de groupe**, par exemple négocié par des membres d'un groupement professionnel, devront présenter **annuellement** les **3 propositions tarifaires** alternatives soumises aux contractants en vue du choix de l'armement relevant de l'accord. Ces données seront connues exclusivement de l'entreprise cliente et du groupement professionnel ayant négocié, le cas échéant, les conditions tarifaires. Une copie de ces documents sera conservée par vos services à des fins de suivi comparé de l'évolution des prix ;
- les **petites entreprises n'effectuent pas leurs achats de transport en direct** et passent par un transitaire, qui procède au choix de l'armement aux conditions fixées et acceptées par l'entreprise pour le transport de ses marchandises.

La décision prévoit que chaque bénéficiaire devra fournir un **récapitulatif des tarifs moyens pratiqués dans l'année** pour chaque catégorie de produits transportés et pour chaque route maritime par au moins deux (trois en fonction de l'offre de transport existante) armements.

Un **modèle type lui sera fourni en annexe de la convention** pour faciliter leur établissement. Ces données seront connues exclusivement de l'entreprise cliente et de son transitaire. Les entreprises feraient remplir ce document par **leur transitaire**. Le document viendra à l'appui des factures et de la justification des dépenses éligibles correspondant aux importations (ou envois) réalisées dans l'année. Une copie de ces documents sera conservée par vos services à des fins de suivi comparé de l'évolution des prix.

S'agissant d'un **dispositif expérimental**, j'appelle votre attention sur la nécessité de veiller à la qualité de la mise en œuvre et à l'analyse des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation en continu du programme opérationnel de votre région.

3.2. Contrôle des cumuls d'aide

La question des cumuls ne se pose qu'avec les autres aides au fonctionnement qui ont pour objet de compenser le même surcoût. Ce sont :

- **la prime à la création d'emplois (N568/2006)** en 2007 pour laquelle on nous recense qu'un nombre très limité de bénéficiaires et qui n'a plus de dotation budgétaire en 2008 en attendant sa suppression par un prochain décret.
- **La TVA- NPR (N524/2006)** pour la période du 1er janvier 2007 jusqu'à la suppression de ces éléments d'aide au fonctionnement avec son recentrage sur l'investissement en étant réservée aux seuls biens immobilisés, comme prévu par le projet de loi de développement économique de l'outre-mer.

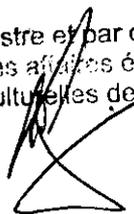
Dans cette **période intérimaire** qui précède l'adoption de la loi pour le développement économique et la promotion de l'excellence outre-mer, nous nous sommes engagés à ce que **lorsque ces deux aides portent sur des biens semblables et un même coût de transport**, à ce qu'il n'y ait pas de cumul entre l'aide au fret et la TVA NPR.

Je vous demande de bien vouloir vous assurer que ces conditions sont effectivement respectées. Des **instructions** vont être adressées par la **direction générale des impôts** aux services fiscaux de votre région pour en préciser les modalités de mise en œuvre. L'intervention du trésorier payeur régional doit permettre de garantir les échanges d'informations nécessaires avec les services en charge de la gestion du programme FEDER.

Les autres formes de contrôle n'appellent pas d'observation particulière puisqu'elles relèvent des modalités applicables à l'ensemble des interventions cofinancées par le FEDER.

Mes services sont à votre disposition pour toute information complémentaire.

Pour le ministre et par délégation
Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer



Philippe LEYSSENE