Région
Nord Pas de Calais - Picardie

REPONSE A LA CONSULTATION LANCEE POUR LA REVISION DU RGEC (règlement (UE) n°651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité)

- La Région Hauts-de-France salue l'initiative de la Commission Européenne de réviser le Règlement Général d'exemptions par catégories, pour intégrer des dispositions concernant les aides d'Etat aux ports et aéroports.

    - La Région dispose en effet du 2ème ensemble portuaire de France : elle est propriétaire des ports maritimes de Boulogne-Calais et bénéficie de la présence du port de Dunkerque sur son territoire. L'idée générale qui sous-tend la proposition de la Région concernant les ports est que les atteintes à la libre concurrence ne dépendent pas que de la taille des projets, mais également de la taille des ports. Nous proposons donc une définition des plus gros ports, qui seront exclus du bénéfice du RGEC, ainsi qu'un changement dans le seuil de notification des projets, changement qui devrait permettre à la Commission de n'avoir à contrôler que les plus gros projets. Par ailleurs, les activités de dragages ne doivent pas être considérées comme des activités économiques soumises à la réglementation des aides d'Etat.

    - La Région compte également 3 aéroports régionaux : Beauvais-Tille, Lille-Lesquin, Méaulte, ce qui la rend légitime pour se positionner sur cette proposition de révision du RGEC. Elle souhaiterait que soit reprises des dispositions figurant dans les lignes directrices concernant les aéroports ayant enregistré un trafic de passagers annuel moyen de trois à cinq millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée, et que soient précisés les critères d'évaluation des distances entre les différents aéroports sur une même zone.

- La Région est également la plus grande autorité de gestion de fonds structurels en Europe : elle accueille 3 programmes européens de coopération territoriale, et une Initiative Communautaire (Actions Urbaines Innovantes), outre les programmes régionaux FEDER et FSE.

  La Région souhaiterait également profiter de cette occasion de la révision du RGEC pour revenir sur les dispositions prévues pour la coopération territoriale européenne.
  En effet, le risque de voir ces aides aux projets de coopération territoriale européenne porter atteinte à la concurrence paraît limité du fait :
  -de la gestion partagée et de l'implication de plusieurs Etats membres dans le processus de sélection des projets,
  -des critères de sélection dans le cadre de ces programmes : sont sélectionnés des projets présentant une valeur ajoutée transfrontalière et pas uniquement nationale ou individuelle,
  -des montants attribués, qui sont relativement limités : à titre d'exemple, dans le cadre des trois Programmes de CTE gérés par la région Hauts-de-France, le budget moyen attendu par bénéficiaire s'élève à 250 K€.
  Il serait donc légitime de considérer l'ensemble des aides à la coopération territoriale européenne comme hors du champ des aides d'Etat, puisqu'un des critères cumulatifs des aides d'Etat n'est pas respecté.

Si la Commission ne partage pas cette analyse et ne souhaite pas exclure totalement les aides à la coopération territoriale européenne des aides d'Etat, nous proposons qu'au moins l'article 20 du RGEC soit modifié. En effet, il s'agit de l'article dédié à la coopération territoriale européenne, mais il ne s'applique qu'aux PME, et donc pas à tous les partenaires potentiels des projets INTERREG. Il est possible d'utiliser d'autres catégories d'aides du RGEC (aide à la recherche, au développement et à l'innovation, aide à la protection de l'environnement, …), voire d'autres règlements (par exemple le règlement de minimis) pour financer les autres types de partenaires présents dans les projets de CTE. Cependant, l'application des règles en matière d'aides d'Etat aux projets de CTE se révèle complexe : en effet, un projet de CTE implique plusieurs partenaires situés dans différents États membres, chaque partenaire étant chargé de plusieurs activités dans le cadre du projet, ces activités pouvant relever de catégories d'aides différentes. L'application du RGEC peut ainsi conduire à appliquer le taux d'intervention le plus bas à toutes les activités menées par un bénéficiaire, y compris celles qui pourraient être considérées comme hors des aides d'Etat. Cette situation représente un réel risque de dissuasion des potentiels bénéficiaires qui pourraient se sentir découragés par la complexité et le risque financier pris en participant à un projet de coopération territoriale. Les statistiques montrant le faible taux de candidature aux premiers appels à projets pour certain Programmes ont déjà témoigné de cette réalité.

Il s'agirait donc d'élargir cet article 20 en le rendant utilisables pour toutes les entreprises, et pas uniquement les PME, tout en étendant le nombre de secteurs économiques autorisés à bénéficier de cet article 20, pour tenir compte du fait que les programmes INTERREG s'adressent à tous les secteurs, sans exclusion.

Enfin, il faudrait aussi, pour rendre ces programmes attractifs :

- ✓ soit aligner l'intensité maximale d'aide sur l'intensité maximale prévue à l'article 120 du règlement 1303/2013 pour le Programmes CTE, qui s'élève à 85%.
- ✓ soit supprimer le taux d'intervention maximale en se fixant comme plafond d'intervention 2 millions d'euros par bénéficiaire et par opération.

L'idée est au final de favoriser la participation d'un maximum d'entreprises aux programmes de coopération territoriale européenne, afin d'augmenter leur compétitivité.

Annexe 1 : Proposition de modifications des dispositions concernant les ports figurant dans le projet de règlement modificatif du RGEC (Règlement (UE) n°651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité)

Contenu du projet de règlement modificatif du RGEC	**Modifications à apporter au projet de règlement modificatif du RGEC**
Considérant :	
(7) Les conditions d'exemptions applicables aux aides en faveur des ports devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien des conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en assurant la proportionnalité du montant d'aide. Pour être proportionnées, les aides ne devraient pas excéder l'intensité maximale autorisée prévue par le présent règlement, laquelle varie, pour les ports maritimes, en fonction de la taille du projet d'investissement. Le montant de l'aide ne devrait pas excéder la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. Il convient également de garantir un accès ouvert et non discriminatoire aux infrastructures.	(7) Les conditions d'exemptions applicables aux aides en faveur des ports devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien des conditions équitables dans le marché intérieur. Pour être proportionnées, les aides ne devraient pas excéder l'intensité maximale autorisée prévue par le présent règlement, laquelle varie, pour les ports maritimes, en fonction de la taille du projet d'investissement. **L'incidence d'une mesure d'aide sur la concurrence dépend principalement de la taille du port et pas uniquement de la taille de l'investissement.** Le montant de l'aide ne devrait pas excéder la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. Il convient également de garantir un accès ouvert et non discriminatoire aux infrastructures.
Article 1er, paragraphe 3 : modification de l'article 4 du RGEC portant sur les seuils de notification	
L'article 4 est modifié comme suit […] ii) Les points suivants sont ajoutés […] ee) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des ports maritimes : 100 millions d'euros par projet d'investissement unique (ou 120 millions d'euros par projet d'investissement unique dans un port maritime inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central tel que visé à l'article 47 du règlement (UE) n°1315/2013 du Parlement européen et du Conseil) ;	L'article 4 est modifié comme suit […] ii) Les points suivants sont ajoutés […] ee) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des ports maritimes : **15 millions** d'euros par opération **<u>Justification de la modification :</u>** Ce seuil permettrait la réalisation des opérations courantes sans notification, et obligerait à notifier les opérations d'envergure qui sont celles qui sont le plus susceptibles d'avoir un impact sur le développement du port, et donc sur son positionnement concurrentiel. **<u>Illustration par un exemple :</u>** Moyenne des investissements prévus par projet au plan d'investissement du concessionnaire du port de Boulogne Sur Mer Calais sur la période 2015-2019 : 1,7 M€ ; maximum de 5 M€ ; Total de 53 M€ sur la période 2015-2019 ; un

	projet de réalisation d'infrastructures dédiées à la construction / réparation navale a été évalué entre 15 et 40 M€. Projet Calais Port 2015 : 863 M€ Les projets d'investissement « courants » (maintenance lourde, rénovation de quai, jetée, digue,…) réalisés sur les infrastructures portuaires existantes représentent généralement des montants par projet de l'ordre de 5 à 10 M€ maximum. Les investissements de développement d'ampleur limitée peuvent être évalués à des montants de l'ordre de quelques dizaines de millions d'euros. Seuls les investissements exceptionnels (extension de port, création d'écluses, …) dépassent dans le cas du port de Boulogne sur Mer Calais, 100 M€.
Article 1er, paragraphe 17 : addition de sections au RGEC concernant les ports et les aéroports **SECTION 15 : Aides en faveur des ports** Article 56 ter	
<u>Paragraphe 1.</u> Les aides à l'investissement en faveur des ports maritimes sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.	**<u>Paragraphe 1)</u>** Les aides à l'investissement en faveur des ports maritimes sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies. **L'aide n'est pas octroyée aux ports qui ont enregistré un trafic de fret annuel moyen de plus de 100 Millions de tonnes au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée**. **<u>Justification de la modification :</u>** L'incidence d'une mesure d'aide sur la concurrence dépend principalement de la taille du port et pas uniquement de la taille de l'investissement. Nous proposons donc d'inclure des exclusions concernant certains types de ports, ceux qui ont un important trafic de fret.

Paragraphe 2. Coûts admissibles Les coûts admissibles sont les coûts (y compris de planification) des investissements : (a) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures et de superstructures portuaires maritimes, à l'exception d'équipements mobiles; et (b) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures d'accès, **incluant le dragage et excluant le dragage d'entretien**, destinées à des infrastructures portuaires maritimes exploitées à des fins commerciales. 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.	**Paragraphe 2. Coûts admissibles** Les coûts admissibles sont les coûts (y compris de planification) des investissements : (a) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures et de superstructures portuaires maritimes, à l'exception d'équipements mobiles; et (b) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures d'accès, destinées à des infrastructures portuaires maritimes exploitées à des fins commerciales. 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. **Justification de la modification :** Il est proposé de supprimer la mention du dragage, qu'il soit d'entretien ou non, le dragage relevant de prérogatives de puissance publique et ne devant pas être soumis à la réglementation des aides d'Etat.
Paragraphe 4. Intensité maximale de l'aide : L'intensité maximale de l'aide pour les investissements visés au paragraphe 2, point a), n'excède pas : a) si les coûts admissibles s'élèvent à **20 millions d'€ maximum: 100 % des coûts admissibles**; b) si les coûts admissibles sont compris **entre 20 millions d'€ et 50 millions d'€: 80 % des coûts admissibles**; c) si les coûts admissibles sont compris **entre 50 millions d'€ et 100 millions d'€ : 50 % des coûts admissibles**; d) si les coûts admissibles s'élèvent à **120 millions d'€ pour les ports maritimes inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central** tel que visé à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil: **50 % des coûts admissibles.** L'intensité maximale de l'aide pour les investissements définis au point 3. b) (infrastructures d'accès), ne dépasse pas 100 % des coûts admissibles. Les intensités d'aide peuvent être majorées de 10 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de	**Paragraphe 4. Intensité maximale de l'aide :** L'intensité maximale de l'aide pour les investissements visés au paragraphe 2, point a), n'excède pas **100% des coûts admissibles**. L'intensité maximale de l'aide pour les investissements définis au point 3. b) (infrastructures d'accès), ne dépasse pas 100 % des coûts admissibles. Les intensités d'aide peuvent être majorées de 10 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point a), du traité et de 5 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité **Justification de la modification :** S'agissant d'une aide limitée à 15 M d'euros, une intensité maximale d'aide de 100% est possible, puisqu'il s'agit d'investissements d'ampleur limitée.

l'article 107, paragraphe 3, point a), du traité et de 5 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité	
<u>Paragraphe 6. Notion de projet d'investissement unique</u> Tout investissement engagé par le même bénéficiaire au cours d'une période de **trois** ans commençant à la date de début de travaux réalisés grâce à un autre investissement ayant bénéficié d'une aide dans le même port maritime est considéré comme faisant partie d'un projet d'investissement unique.	Nous proposons la suppression de cette notion d'investissement unique **<u>Justification de cette modification :</u>** Cette notion de projet d'investissement unique ne permet pas de faire la différence entre les investissements de rénovation/ modernisation « courante » réalisés par un concessionnaire et les investissements d'envergure, modifiant les capacités d'accueil du port : avec cette définition et les seuils retenus dans le projet de règlement initial, un investissement d'ampleur de 50 M€ est traité de la même manière que 5 opérations d'investissement courants de 10 M€ chacune réalisées sur une période de 3 ans, alors que ces deux cas ne sont pas susceptibles d'avoir un impact identique sur la concurrence. De même, la notion de bénéficiaire unique introduit un biais en défaveur des ports n'ayant concédé leurs activités qu'à un concessionnaire, par rapport aux ports ayant concédé leurs activités à plusieurs concessionnaires, qui représentent autant de bénéficiaires.
<u>Paragraphe 7. Règle concernant les concessions</u> Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location de l'infrastructure et de la superstructure portuaires est attribuée sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire, dans le respect des règles de l'Union sur les marchés publics [et du règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports *], le cas échéant. La durée d'application de toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la location ou l'exploitation de l'infrastructure ne peut pas dépasser une durée maximale de **30** ans. *Le règlement est actuellement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil.	**<u>7. Règle concernant les concessions</u>** Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location de l'infrastructure et de la superstructure portuaires est attribuée sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire, dans le respect des règles de l'Union sur les marchés publics [et du règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports *], le cas échéant. La durée d'application de toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la location ou l'exploitation de l'infrastructure ne peut pas dépasser une durée maximale de **50 ans (ou 30 ans, sachant que cette durée peut être portée au maximum à 50 ans si le concessionnaire réalise des investissements d'un montant supérieurs à 300 M d'euros)** *Le règlement est actuellement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil.

	<u>Justification de la modification :</u> La concession du port de Boulogne sur Mer Calais est d'une durée de 50 ans, justifiée par l'ampleur des investissements confiés au concessionnaire (plus de 850 M€ financés à hauteur de 270 M€ par des fonds publics). Il pourrait être souhaitable que la durée maximale prévue par le règlement soit étendue à 50 ans, ou dépende de l'ampleur des investissements confiés au concessionnaire (30 ans sans investissements, 50 ans en cas d'investissements supérieurs à 300 M€ par exemple).

Annexe 2 : Proposition de modifications des dispositions concernant les aéroports figurant dans le projet de règlement modificatif du RGEC (Règlement (UE) n°651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides d'Etat compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité)

Contenu du projet de règlement modificatif du RGEC	Modifications à apporter au projet de règlement modificatif du RGEC
Article 1er, paragraphe 17 : addition de sections au RGEC concernant les ports et les aéroports **SECTION 14 : Aides en faveur des aéroports régionaux** **Article 56 bis**	
<u>Paragraphe 4.</u> L'aide n'est pas octroyées à un aéroport situé à une distance de 100km ou à un maximum de 60 minutes en voiture, bus, train ou train grande vitesse d'un aéroport existant à partir duquel des services réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil sont exploités.	**<u>Paragraphe 4.</u>** L'aide n'est pas octroyées à un aéroport situé à une distance de 100km ou à un maximum de 60 minutes en voiture, bus, train ou train grande vitesse d'un aéroport existant à partir duquel des services réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil sont exploités. **Cette distance s'entend porte à porte, tous modes de transports publics nécessaires confondus. En ce qui concerne la distance de 100 km, celle-ci s'entend par le plus court chemin, et non à vol d'oiseau.** **<u>Justification de la modification :</u>** Cette clarification rendra l'application du RGEC plus commode et sécurisera les aides attribuées dans ce cadre. A défaut, nous proposons que ce critère ne s'applique pas dans les zones densément peuplées (avec une densité de population supérieure à 160 habitants/km²).
<u>Paragraphe 11. Intensité de l'aide</u> Le montant de l'aide ne dépasse pas : (a) 50% des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen d'un à trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée. (b) 75% des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen d'un million de passagers au maximum au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée	**<u>Paragraphe 11. Intensité de l'aide</u>** Le montant de l'aide ne dépasse pas : (a) **25% des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de trois à cinq millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée**. (b) 50% des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen d'un à trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée. (c) 75% des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un

	trafic de passagers annuel moyen d'un million de passagers au maximum au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée **<u>Justification de la modification :</u>** Cette possibilité d'aider les aéroports d'une taille comprise entre 3 et 5 millions de passagers est prévue dans les lignes directrices et pourrait donc être reprise dans le RGEC.

Annexe 4 : Proposition de modifications des dispositions concernant la coopération territoriale européenne figurant dans le RGEC (Règlement (UE) n°651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides d'Etat compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité)

Dispositions concernant la coopération territoriale européenne : il est proposé que les aides à la coopération territoriale européenne soient considérées hors du champ des aides d'Etat. A défaut, les modifications suivantes du RGEC sont proposées :	
Contenu de l'article premier du chapitre I du RGEC	**Modifications à apporter au contenu de l'article premier du chapitre I**
<u>Paragraphe 3)</u> Le présent règlement ne s'applique pas **:** a) aux aides octroyées dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, qui relève du règlement (UE) n°1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n°1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n°104/2000 du Conseil, exception faite des aides à la formation, des aides visant à favoriser l'accès des PME au financements, des aides à la recherche et au développement, des aides à l'innovation en faveur des PME et des aides en faveur des travailleurs défavorisés et des travailleurs handicapés.	**<u>Paragraphe 3)</u>** Le présent règlement ne s'applique pas **:** a) aux aides octroyées dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, qui relève du règlement (UE) n°1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n°1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n°104/2000 du Conseil, exception faite des aides à la formation, des aides visant à favoriser l'accès des PME au financements, des aides à la recherche et au développement, des aides à l'innovation en faveur des PME, **des aides à la coopération territoriale** et des aides en faveur des travailleurs défavorisés et des travailleurs handicapés. **<u>Justification de la modification :</u>** L'article 20, dans sa version actuelle, ne couvre pas tous les secteurs économiques visés par les Programmes de coopération territoriale européenne, et notamment pas les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Cette modification permettrait d'aider, au titre de cet article 20 **tous les secteurs économique liés au développement régional.**

Contenu de l'article 20 du RGEC	Modification à apporter au contenu de l'article 20 du RGEC
Paragraphe 1. Opérations concernées Les aides couvrant les coûts de coopération supportés par les **PME** participant à des projets de coopération territoriale européenne relevant du règlement (UE) n°1299/2013 sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.	**Paragraphe 1. Opérations concernées** Les aides couvrant les coûts de coopération supportés par les **entreprises** participant à des projets de coopération territoriale européenne relevant du règlement (UE) n°1299/2013 sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies. **Justification de la modification :** La rédaction actuelle de l'article 20 fait mention des PME uniquement. Cependant, les organisations qui seront impliquées dans les Programmes CTE pour la période 2014-2020 sont de différente nature, et pas uniquement des PME. Cela permettrait une lecture plus large de ce même article et faciliterait son **application à d'autres organisations participant aux Programmes de coopération territoriale européenne que les PME.**
Paragraphe 3. Intensité de l'aide L'intensité de l'aide n'excède pas **50% des coûts admissibles.**	**Paragraphe 3. Intensité de l'aide** L'intensité de l'aide n'excède pas **85% des coûts admissibles ou bien l'aide ne dépasse pas 2 millions d'euros par bénéficiaire et par opération.** **Justification de la modification :** La majorité des taux de financement FEDER des Programmes CTE en Europe dépasse largement ce pourcentage de financement de 50%. Il s'agirait donc, soit d'aligner la limite du taux d'intervention de l'article 20 au taux FEDER maximal de 85% tel que prévu pour le Programmes CTE dans l'article 120 du règlement 1303/2013, soit de supprimer le taux d'intervention maximal tout en gardant le plafond de 2 millions d'euros par bénéficiaire et par opération.