

CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE PARTENARIAT

POUR LA MISE EN ŒUVRE DU CPER 2015-2020

Entre

Le Grand Port Maritime de Marseille, Établissement public, 23 place de la Joliette, 13 002 Marseille, représenté par la Présidente du Directoire, Madame Christine CABAU WOEHREL, dûment habilitée par le décret en date du 13 mars 2014,

Ci-après dénommé le « GPMM »,

Et

La Métropole Aix-Marseille Provence, représentée par sa Vice-Présidente, Madame Martine Vassal, dûment habilitée par la délibération du Conseil Métropolitain en date du

Ci-après dénommée « la Métropole »,

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE QUE :

Le Contrat de plan a été signé par l'État et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, le 29 mai 2015. Le processus de revoyure du Contrat, initié par l'État et la Région à l'issue des élections régionales de décembre 2015, a conduit à engager une large concertation avec l'ensemble des Départements et des EPCI appelés à bénéficier des projets structurants portés par le CPER et à s'impliquer financièrement dans leur mise en œuvre.

Dans le but de sécuriser l'exécution des opérations contractualisées, la Métropole a décidé de mobiliser ses financements en complément des financements de l'État et de la Région, lors de son Conseil Métropolitain du 17 octobre 2016. A cette fin, une Convention spécifique d'application du CPER a été conclue entre l'État, la Région et la Métropole.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des travaux programmés par le GPMM dans le cadre du CPER 2015-2020.

Est exclu du champ de cette convention la Porte 4, qui fait l'objet d'une convention particulière entre l'État, la Région, le Conseil Départemental et la Métropole.

Article 2 : DESCRIPTION, COUT ET PLAN DE FINANCEMENT DES TRAVAUX

La répartition du financement de la Métropole se décline comme suit, conformément au texte de la convention spécifique d'application du CPER 2015-2020, volet « Portuaire et fluvial » (pages 18 à 21, chiffres d'octobre 2016 pour les autres partenaires):

Libellé de l'opération	Coût total (M€)	Etat (M€)	Région (M€)	MAMP (M€)	Autres (M€)
Bassins Est					
Etude de faisabilité et pré-opérationnelle pour la mise en œuvre de la « Charte Ville – Port »	1	0,2	0,2	0,15	0,45
Terminal de Transport Combiné de Mourepiane	29	1,50 (+14,3 hors CPER)	4,9	2	6,30
Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb	41	14 (+ 0,8 hors CPER)	6,15	1,60	19,25
Desserte routière Porte 4*	10,5	0	2,50	4	4
Bassins Ouest					
Développement multimodal des Bassins Ouest	23,20	0,3 (+4,6 hors CPER)	5,90	4,30	8,10
Aménagement et modernisation des terminaux à conteneurs de la Darse 2	40	12	7	3	18
PIICTO <i>Innovex</i> phase 1	3	0,5	0,5	0,5	1,50

* Pour mémoire. Fait l'objet d'un conventionnement à part

BASSINS EST :

1 – Études de faisabilité et pré-opérationnelles de la Charte Ville-Port

Il s'agit d'un budget dédié au financement d'études de faisabilité et pré-opérationnelles d'aménagements à l'interface avec l'espace portuaire, dans le cadre de la mise en œuvre de la charte Ville-Port : études d'aménagement des abords du port, des accès au port, études socio-économiques etc.

La Métropole pourra notamment participer, dans le cadre de cette rubrique du CPER, à des études menées par le GPMM et en partenariat avec celui-ci.

2- Réorganisation du pôle Corse et transfert du pôle Maghreb

Cette mesure vise à adapter les bassins Est aux nouveaux navires (augmentation de la taille des navires, développement des RoPax (navires mixtes accueillant des trafics passagers et roulier), aux activités industrielles et logistiques, ainsi qu'à permettre une mutation des espaces Sud entre le Fort Saint Jean et la place de la Joliette.

Elle repose sur deux projets majeurs consistant à relocaliser, restructurer et moderniser les deux grands terminaux à passagers des bassins Est :

- Le terminal Corse doit être repositionné plus au Nord, près des Terrasses du port ;
- Le terminal Maghreb doit être déplacé sur le site du cap Janet, afin de permettre la libération des espaces entre le Fort Saint Jean et la place de la Joliette.

Des premiers travaux touchant les deux secteurs sont déjà en cours pour un montant de 3,3 M€.

Les aménagements mis en œuvre sur la période permettront un transfert progressif des flux internationaux opérés à la Joliette au Cap Janet. Ils comprennent un programme de 35 M€ sur le terminal international, échelonné dans le temps jusqu'en 2020. L'objectif est la mise en service du nouveau terminal International à l'horizon de la saison 2019-2020. Sur le terminal Corse à la Joliette et à Arenc, un investissement de 2,7 M€ portera sur les aménagements terrestres du terminal. Il vise à concentrer les contrôles d'entrée et à redéfinir les emprises des différents terminaux.

Dans le CPER suivant, seront engagés les aménagements nautiques des terminaux Corse à la Joliette et à Arenc, sur la base des stratégies de flotte engagées par les compagnies maritimes et des potentiels de croissance des trafics.

En lien avec le transfert du pôle Maghreb, une opération spécifique avec la Métropole est engagée sur la desserte routière de la Porte 4 et fait l'objet d'une convention spécifique.

➤ Coût et plan de financement : 41 M€ HT

Les partenaires sont engagés respectivement à hauteur de :

ÉTAT : 14 M€, auxquels s'ajoutent 0,8 M€ hors CPER
GPMM : 18,45 M€
REGION : 6,15 M€
MAMP : 1,6 M€

3 - Terminal de transport combiné de Mourepiane

Le projet consiste à la modernisation et au développement du terminal de transport combiné à Mourepiane. À la suite de l'échec d'un premier projet en 2015, un projet reconfiguré et phasé aura pour vocation dans un premier temps de moderniser et développer la desserte ferroviaire du terminal maritime *Med Europe* et de traiter les trafics conteneurisés maritimes. Dans un second temps, les trafics continentaux terrestres pourront être traités du fait du basculement de l'activité du terminal de transport combiné du Canet, destiné à être fermé pour permettre l'extension d'Euroméditerranée 2.

Ce projet s'inscrit dans une dynamique de développement durable par le report modal, d'amélioration des dessertes terrestres du terminal à conteneurs de Mourepiane et donc de contribution au développement de son activité. Ce projet contribue aussi à la mutation urbaine du site de l'actuel terminal de transport combiné du Canet telle que prévue dans le protocole cadre de partenariat pour l'extension d'Euroméditerranée de décembre 2010.

➤ Coût et plan de financement : 29 M€ HT

Le soutien financier de la Métropole, de 2 M€, porte sur la totalité du projet d'un montant de 29 M€ dont la réalisation est donc prévue en deux phases :

- Phase 1 : 13 M€ (dont une phase préparatoire déjà réalisée d'un montant de 2, 20 M€)
- Phase 2 : 16 M€. Des études seront lancées sans tarder pour en préciser le calendrier.

Les partenaires sont engagés respectivement selon le schéma suivant :

	Total	Phase 1	Phase 2
PROJET	29,00	13,00	16,00
État	12,95	5,18	7,78
ENFF*	6,85	2,90	3,95
Plan de Relance	4,60	1,70	2,90
CPER	1,50	0,58	0,92
Région PACA	4,90	1,88	3,02
Conseil Départemental	1,80	1,80	-
Métropole	2,00	0,77	1,23
FEDER	0,77	0,77	
TOTAL SUBVENTIONS	22,43	10,40	12,02
Fonds Propres GPMM	6,57	2,60	3,98

*Engagement National pour le Fret Ferroviaire

BASSINS OUEST :

1 – Aménagement et modernisation des infrastructures des terminaux à conteneurs de la Darse 2

Après la mise en service de Fos 2XL, l'adaptation des infrastructures de la Darse 2 aux nouvelles flottes de navires et aux prestations de services appropriés à un port de dimension internationale apparaît comme un enjeu stratégique majeur pour le GPMM (massification des escales, augmentation de la capacité des navires, exigences de productivité opérationnelle).

Les aménagements prévus au titre de ce programme sont le comblement de la « rotule » entre les deux terminaux à conteneur de Fos 2 XL, l'approfondissement de la Darse 2 et du chenal d'accès, l'allongement du quai de Fos 2 XL Sud et le renforcement du quai historique.

Le projet phare consiste au comblement de la « rotule », l'espace de 240m qui coupe actuellement la Darse entre *Seayard* et *Port Synergie*, permettant une continuité des quais pour accueillir en simultané les navires de grandes tailles de dernière génération et permettre un développement des trafics grâce à un quai porté à 2,6 km. Ce qui en fera un des quais conteneurs les plus importants d'Europe.

➤ Coût et plan de financement : 40 M€ HT

ÉTAT : 12 M€
GPMM : 15 M€
RÉGION : 7 M€
CD 13 : 3 M€
MAMP : 3 M€

2 – Développement des dessertes multimodales

En lien avec le développement de la filière conteneurs et des zones logistiques, les aménagements pour moderniser les pré et post acheminements du GPMM sont stratégiques, en particulier pour développer le report modal vers le mode ferroviaire.

Ces opérations s'inscrivent dans la continuité du terminal Fos 2XL et visent à moderniser et optimiser le système ferroviaire de la ZIP de Fos sur Mer sur les terminaux maritimes de Fos 2 XL, à développer des capacités de transfert ferroviaire dans la zone de Ventillon et à améliorer la productivité ferroviaire.

Les opérations concernent les travaux de rénovation et de modernisation des dessertes multimodales, notamment le projet d'un terminal de transport combiné mutualisant les trafics entre terminaux, le déploiement du système de régulation et de communication sans fil *GSM-R* afin de répondre aux obligations européennes d'interopérabilité des systèmes de sécurité, de signalisation et de supervision des transports ferroviaires.

➤ Coût et plan de financement : 23.2 M€ HT

ÉTAT : 0,3 M€
GPMM : 8,4 M€
RÉGION : 5.9 M€
CD13: 4.3 M€
MAMP: 4,3 M€

3- PIICTO Innovex phase 1

Cette opération s'inscrit dans la volonté de réindustrialisation de la ZIP de Fos sur Mer, avec l'ambition de relever les défis des mutations industrielles et de lutte contre la destruction des emplois, par l'accueil de nouveaux projets dans le champ de la transition énergétique.

Dans ce cadre, le GPMM a engagé un grand projet, nommé « PIICTO », qui bénéficie de l'accompagnement des industriels regroupés au sein de l'association PIICTO. Il consiste en l'aménagement d'une « Plate-forme Industrielle d'Innovation Caban Tonkin » (PIICTO), dont l'objet est la mutualisation de services et fournitures, le développement de synergies entre acteurs et d'une gouvernance partagée, l'accueil de démonstrateurs préindustriels. Elle se situe sur la zone Caban Tonkin et comprend deux grands volets :

-d'une part le projet emblématique est la création d'un « réseau vapeur » pour un montant de 26 M€ qui s'inscrit dans la synergie entre industries productrices et industries consommatrices dans ce secteur.

-d'autre part, l'aménagement dans cette zone d'une plate-forme Industrielle d'Innovation dite « INNOVEX », de 12 hectares, dédiée à l'accueil de démonstrateurs préindustriels. Une première tranche de 4 hectares a été lancée afin d'accueillir le projet « JUPITER 1000 » de GRT-Gaz, qui a choisi ce site qui présente l'avantage d'être situé à proximité d'industriels locaux émetteurs du CO² nécessaire pour la réaction de méthanisation et qui offre aussi un tissu industriel local propice au déploiement du *Power to Gas*.

Cette première tranche représente un coût d'aménagement de 3 M€.

➤ **Coût et plan de financement : 3 M€ HT**

ÉTAT : 0,5 M€

GPMM : 1 M€

RÉGION : 0,5 M€

CD13 : 0,5 M€

MAMP : 0,5 M€

Article 3 : NATURE ET MONTANT DE L'INTERVENTION

La Métropole notifiera au GPMM la présente convention signée. Des dépenses engagées par le GPMM antérieurement à la prise d'effet de la présente convention pourront cependant être prises en compte dans le cadre de l'application de la présente convention.

La participation de la Métropole, dans le cadre de cette convention, s'élève jusqu'à 11,55 M€ pour concourir au développement de l'activité portuaire au titre du CPER 2015-2020.

À noter également que la Métropole participe pour 4 M€, aux côtés de la Région PACA et du Conseil Départemental, à l'amélioration des accès de la Porte 4 dans les bassins Est.

Article 4 : MODALITES DES DEMANDES ET VERSEMENTS DE LA SUBVENTION

La participation de la Métropole sera appelée proportionnellement à l'avancement physique des travaux et aux dépenses effectuées.

Le paiement des subventions de la Métropole sera effectué sur des états de situation des travaux produits par le GPMM accompagnés des justificatifs des dépenses.

En cas de dépassement des coûts des travaux initialement estimés, les subventions seront plafonnées aux montants prévus par la convention. En cas de coûts de travaux inférieurs, les subventions seront réduites au prorata du montant des travaux réalisés.

Article 5 : MODALITES DE SUIVI

Le GPMM s'engage à répondre à la Métropole sur toute demande de celle-ci concernant la teneur et le suivi des investissements et opérations objets de la présente convention.

La Métropole est membre du Comité Technique de suivi du CPER 2015-2020 au sein duquel le GPMM rend compte deux fois par an de l'état d'avancement des opérations auxquelles participent ses différents partenaires.

Article 6 : INFORMATIONS ET PUBLICITE

Le Grand Port Maritime de Marseille s'engage à informer le public le plus régulièrement possible du soutien qu'il reçoit de la part de la Métropole. Il veillera à le faire au travers de ses outils de communication Internet, lors de ses communications vers les médias et sur le site des opérations cofinancées via des panneaux d'informations.

Pour les opérations les plus significatives et porteuses en termes d'image de marque, quand le Grand Port Maritime de Marseille procédera à des inaugurations officielles des installations cofinancées, il sollicitera la participation et la représentation des collectivités locales partenaires du projet.

Article 7 : DUREE DE LA CONVENTION

La convention initiale est établie pour la période d'application du Contrat de Projet 2015-2020.

Elle prendra fin avec l'achèvement des travaux visés à l'article 2 sans pouvoir excéder 2020, sauf dispositions particulières inhérentes au déroulement des projets concernés.

Fait en 2 exemplaires originaux,

à Marseille, le :

Le Président de la Métropole

Aix Marseille Provence

Martine VASSAL

La Présidente du Directoire du

Grand Port Maritime de Marseille

Christine CABAU WOEHREL

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Economie, Nouvelles Technologies, Enseignement Supérieur

■ Séance du 28 Juin 2017

3945

■ Approbation d'une convention avec le Grand Port Maritime de Marseille- Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Approbation de créations, revalorisations et affectation des opérations d'investissement correspondantes.

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

La Métropole d'Aix-Marseille-Provence a décidé lors de la séance de son Conseil du 17 octobre 2016, d'être un acteur essentiel du Contrat de Plan Etat-Région (CPER), signé entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 29 mai 2015. Instrument majeur de la planification des investissements structurants, le Contrat de Plan 2015-2020 fixe le cap de l'action de l'État et de la Région pour les six ans à venir en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en synergie avec les partenaires locaux. L'engagement financier de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence s'élève globalement à 111,66 millions d'euros au titre d'une « convention spécifique » d'application du CPER.

Cette convention spécifique doit désormais être déclinée, en ce qui concerne le volet portuaire des engagements de la Métropole, par une contractualisation directe avec le Grand Port Maritime de Marseille Fos.

La convention spécifique avait identifié précisément l'ensemble des opérations sur lesquelles la Métropole est désormais engagée et les montants associés, aux côtés des autres partenaires du CPER.

Ces opérations touchent à la fois aux bassins Est du Port et aux bassins Ouest, respectivement pour 7,75 millions d'euros à l'Est et 7,8 millions d'euros à l'Ouest et concernent donc les Conseils de Territoire Marseille Provence et Istres Ouest Provence. L'effort de la Métropole porte donc au total sur un montant de 15,55 millions d'euros dans la convention spécifique.

Du côté des Bassins Est, deux opérations sont traitées à part. Il s'agit de l'élargissement de la Passe Nord et de la reconfiguration de la Porte 4.

L'élargissement de la Passe Nord est une opération traitée hors CPER. Une convention particulière a déjà été votée en 2016 avec une autorisation de programme correspondante (N°2016103000 – « Etudes et travaux de la passe Nord »). Cette AP est de 2 452 500 euros, avec des crédits de paiement entièrement positionnés sur 2017. La convention est signée, le GPMM appellera dans quelque temps les fonds, soldant l'opération cette année comme prévu.

S'agissant de la Porte 4, dans le cadre du nouveau terminal international du Cap Janet et qui fait partie du CPER pour un montant de 4 millions d'euros, une convention spécifique a été adoptée en 2016 par la

Métropole et ses partenaires. En effet, la Métropole est directement maître d'ouvrage d'une partie de cet investissement, ce qui nécessitait un montage spécifique.

Premier Port français et 5ème port européen, le GPMM est un des grands éléments structurants de notre système métropolitain, de son attractivité, de son économie, de sa conformation particulière et même de son identité propre.

Avec la mise en place de la Métropole, celle-ci est désormais représentée par un siège au sein du Conseil de Surveillance du Port, même si cette représentation pourrait, devrait même, être plus importante, comme cela se pratique ailleurs en Europe. La Métropole a désormais vocation à prendre toute sa place dans la gouvernance portuaire et comme partenaire du Grand Port.

La Métropole a donc décidé, au travers du CPER, d'accompagner le Grand Port sur plusieurs grands dossiers d'investissements, correspondant aussi à ses propres préoccupations pour son territoire.

Il y a d'abord la compétitivité du Port de Marseille-Fos dans son hinterland, qui doit être résolument conforté et étendu, sujet sur lequel les ports français ont pris du retard par rapport à leurs concurrents et objet des efforts principaux à déployer. Ceci passe notamment par le renforcement des dessertes ferrées des terminaux portuaires. Les activités marchandises sont en effet le principal moteur du Port et l'effort est d'autant plus nécessaire avec l'érosion de la « rente pétrolière » du côté des Bassins Ouest.

La Métropole s'engage donc sur l'amélioration de la desserte portuaire des Bassins Ouest, et sur la modernisation de la Darse 2, spécialement au travers du projet dit « rotule ». La darse est actuellement coupée en deux, entre Seayard et PortSynergy, par un espace de 240m qui sera comblé et construit. La réalisation de cette jonction, avec un tel linéaire de quai de 2,6 km, fera de Fos 2XL un des plus importants terminaux conteneurs d'Europe. Différents investissements sont aussi prévus pour améliorer la desserte ferroviaire des Bassins Ouest.

Dans les Bassins Est, la Métropole s'engage sur le terminal conteneurs de Mourepiane. Il s'agit de moderniser et agrandir le faisceau ferroviaire pour développer dans un premier temps les trafics portuaires.

Dans un deuxième temps, les trafics maritimes et terrestres seront regroupés sur le même site, ce qui consolidera la fermeture du terminal terrestre obsolète du Canet, dont la disparition est programmée pour la réalisation de l'opération Euroméditerranée.

Toujours dans les Bassins Est, un autre grand dossier majeur pour l'avenir concerne le profond réaménagement des terminaux passagers à la Joliette et au Cap Janet, avec le regroupement des trafics internationaux au Cap Janet et de la Corse à la Joliette. Ce dossier, qui touche aussi directement à la relation « Ville-Port » à Marseille, comprend l'amélioration des accès à la Porte 4 pour le nouveau terminal international du Cap Janet.

Enfin, s'agissant du développement économique, le projet de plateforme industrielle et d'innovation sur le site de Caban Tonkin «PIICTO», avec son incubateur d'entreprises « Innovex », dédié à la transition énergétique, positionne la ZIP de Fos et la Métropole en leader de la filière hydrogène, avec les retombées futures qu'on peut espérer.

Toutes ces opérations sont détaillées dans la convention soumise au vote du Conseil de la Métropole et ci-annexée, qui reprend les engagements contractés au travers de la convention spécifique d'application du CPER.

Parallèlement à l'adoption de cette convention, il est nécessaire de créer ou modifier plusieurs autorisations de programme. Ces opérations concernent à la fois les Bassins Ouest et Est du Grand Port et donc les territoires de Marseille Provence et d'Istres Ouest Provence.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;

- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Le Contrat de Plan signé par l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 29 mai 2015 ;
- La délibération FAG 005-1009/16/CM du Conseil Métropolitain en date du 17 octobre 2016 ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence ;
- L'avis du Conseil de Territoire Istres-Ouest Provence ;

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- L'intérêt majeur du Grand Port Maritime pour le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la convention de financement et de partenariat pour la mise en œuvre du CPER 2015-2020 avec le Grand Port Maritime de Marseille-Fos.

Article 2 :

L'engagement financier de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence s'élève à 11 550 000 euros ventilés dans les différentes opérations d'investissement programmées sur la période 2015-2020.

Article 3 :

Sont approuvées la création et l'affectation de l'opération d'investissement relative à « Aménagement et modernisation des terminaux à conteneurs de la Darse 2 » sur le budget principal d'un montant total de 3 000 000€ TTC.

Article 4 :

Les crédits seront pris sur les lignes budgétaires du Budget de la Métropole Aix-Marseille-Provence présentant les disponibilités nécessaires.

L'échéancier des crédits de paiement s'établit comme suit :

Année 2017 : 281 900 € TTC

Année 2018 : 986 700 € TTC

Année 2019 : 900 900 € TTC

Année 2020 : 830 500 € TTC

Article 5 :

Sont approuvées la revalorisation et l'affectation au Budget Principal de l'opération d'investissement N°2017100300 « Aménagements ferroviaires bassin ouest » renommée « Développement multimodal des Bassins Ouest ». Le montant total de l'opération est porté de 2 000 000 à 4 300 000 € TTC.

Article 6 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au Budget de la Métropole Aix-Marseille-Provence – Nature : 204182 – Fonction : 854

L'échéancier des crédits de paiement s'établit comme suit :

Année 2017 : 233 845 € TTC
Année 2018 : 1 355 551 € TTC
Année 2019 : 1 355 551 € TTC
Année 2020 : 1 355 053 € TTC

Article 7 :

Sont approuvées la revalorisation et l'affectation de l'opération d'investissement N°2016103300 « Transport combiné gare Mourepiane ». Le montant total de l'opération est ramené de 3 500 000 à 2 000 000 € TTC.

Article 8 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au budget principal de la Métropole Aix-Marseille-Provence – Nature : 204182 – Fonction : 854

L'échéancier des crédits de paiement s'établit comme suit :

Année 2018 : 570 000 € TTC
Année 2019 : 200 000 € TTC
Année 2020 : 1 230 000 € TTC

Article 9 :

Sont approuvées la revalorisation et l'affectation de l'opération d'investissement N°2016102900 « Aménagement terminaux passagers Corse Maghreb ». Le montant total de l'opération est porté de 1 049 000 à 1 600 000 € TTC.

Article 10 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au budget de la Métropole Aix-Marseille-Provence – Nature : 204182 – Fonction : 854

L'échéancier des crédits de paiement s'établit comme suit :

Année 2017 : 480 000 € TTC
Année 2018 : 694 634 € TTC
Année 2019 : 320 000 € TTC
Année 2020 : 105 366 € TTC

Pour enrôlement,
La Vice-Présidente Déléguée
Stratégie et Attractivité économique

Martine VASSAL