

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

Séance du 21 décembre 2015

Monsieur Guy TEISSIER, Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 117 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Christian AMIRATY - René AMODRU - Robert ASSANTE - Colette BABOUCHIAN - René BACCINO - Mireille BALOCCO - Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre BAUMANN - Yves BEAUVAL - Sabine BERNASCONI - Jean-Pierre BERTRAND - Solange BIAGGI - Roland BLUM - Jean-Louis BONAN - Patrick BORE - Nicole BOUILLLOT - Valérie BOYER - Laure-Agnès CARADEC - Marie-Arlette CARLOTTI - Eugène CASELLI - Michel CATANEO - Sophie CELTON - Catherine CHAZEAU - Gérard CHENOZ - Alain CHOPIN - Frédéric COLLART - Monique CORDIER - Vincent COULOMB - Sandrine D'ANGIO - Michel DARY - Anne DAURES - Christophe DE PIETRO - Dominique DELOURS - Anne-Marie D'ESTIENNES D'ORVES - Eric DIARD - Nouriati DJAMBAE - Emilie DOURNAYAN - Sandra DUGUET - Michèle EMERY - Josiane FOINKINOS - Arlette FRUCTUS - Josette FURACE - Jean-Claude GAUDIN - Samia GHALI - Karim GHENDOUF - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - André GLINKA-HECQUET - Vincent GOMEZ - José GONZALES - Marcel GRELY - Andrée GROS - Albert GUIGUI - Louisa HAMMOUCHE - Daniel HERMANN - Garo HOVSEPIAN - Michel ILLAC - Bernard JACQUIER - Christian JAILLE - Paule JOUVE - Fabrice JULLIEN-FIORI - Albert LAPEYRE - Eric LE DISSES - Annie LEVY-MOZZICONACCI - Marc LOPEZ - Laurence LUCCIONI - Antoine MAGGIO - Patrick MAGRO - Bernard MARANDAT - Hélène MARCHETTI - Bernard MARTY - Janine MARY - Florence MASSE - Martine MATTEI - Guy MATTEONI - Danielle MILON - Richard MIRON - André MOLINO - Claudette MOMPRIVE - Virginie MONNET-CORTI - Jean MONTAGNAC - Yves MORAINÉ - Roland MOUREN - Marie MUSTACHIA - Lisette NARDUCCI - Jérôme ORGEAS - Nadine PADOVANI-FAURE-BRAC - Grégory PANAGOUDIS - Christyane PAUL - Elisabeth PHILIPPE - Claude PICCIRILLO - Marc POGGIALE - Guy PONTOUS - Véronique PRADEL - Marlène PREVOST - Stéphane RAVIER - Maryvonne RIBIERE - Jean ROATTA - Carine ROGER - Georges ROSSO - Lionel ROYER-PERREAUT - Roger RUZE - Sandra SALOUM-DALBIN - Guy SAUVAYRE - Isabelle SAVON - Marie-Xavière SCOTTO DI UCCIO - EMMANUELLE SINOPOLI - Guy TEISSIER - Dominique TIAN - Jean-Louis TIXIER - Lionel VALERI - Claude VALLETTE - Martine VASSAL - Josette VENTRE - Brigitte VIRZI-GONZALEZ - Didier ZANINI - Karim ZERIBI.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Hélène ABERT représentée par Janine MARY - Anne CLAUDIUS-PETIT représentée par Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre GIORGI représenté par Marlène PREVOST - Martine GOELZER représentée par Véronique PRADEL - Régine GOURDIN représentée par André GLINKA-HECQUET - Annie GRIGORIAN représentée par Andrée GROS - Nathalie LAINE représentée par Lionel VALERI - Laurent LAVIE représenté par Grégory PANAGOUDIS - Christophe MASSE représenté par Eugène CASELLI - Patrick MENNUCCI représenté par Samia GHALI - Marine PUSTORINO représentée par Laure-Agnès CARADEC - Nathalie SUCCAMIELE représentée par Claudette MOMPRIVE - Maxime TOMMASINI représenté par Daniel HERMANN - Cédric URIOS représenté par Roland MOUREN - Patrick VILORIA représenté par Guy MATTEONI.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Mireille BENEDETTI - Jacques BESNAÏNOU - Laurent COMAS - Yann FARINA - Bruno GILLES - Roland POVINELLI.

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

Monsieur Le Président a proposé au Conseil d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

VOI 009-1676/15/CC

■ Réalisation d'une bretelle routière souterraine entre le boulevard Schloesing et l'entrée du tunnel Prado-Carénage à Marseille 8ème et 10ème arrondissements - Approbation de l'avenant n°2 au contrat de délégation de service public pour la réalisation et l'exploitation du Tunnel Prado Sud, de l'avenant n°9 au contrat de délégation de service public pour la réalisation et l'exploitation du tunnel Prado Carénage et d'une convention tripartite avec les deux sociétés concessionnaires DGMOB 15/14278/CC

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

1. DESCRIPTION DES CONCESSIONS DE TUNNELS ROUTIERS A MARSEILLE

Dans le prolongement d'un axe routier souterrain majeur en provenance de l'autoroute A55 constitué par le tunnel public du Vieux-Port mis en service en 1967 (prolongé depuis vers l'A55 par les tunnels publics de la Major, et de la Joliette) la ville de Marseille, à laquelle s'est substituée la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (la Communauté urbaine) en 2000, a poursuivi son objectif d'une traversée en souterrain du cœur de la ville, reliant entre elles les autoroutes A50 (à l'est) et A55 (au nord) d'entrée et de sortie de la ville, plus sûre et plus rapide, permettant de fluidifier la circulation dans la ville et de réduire la pollution en résultant.

Elle a ainsi envisagé dans les années 80 de créer une voie souterraine reliant l'autoroute A50 empruntant le tracé de l'ancien tunnel ferroviaire Prado-Carénage désaffecté, qui deviendra le tunnel routier Prado-Carénage. Ensuite, en cohérence avec le plan de déplacement urbain établi en 2005 par la Communauté Urbaine, celle-ci a décidé de désenclaver les quartiers sud de la ville grâce à un accès souterrain rapide et sécurisé aux autoroutes A50 et A55, tout en diminuant le flux de circulation en surface, qui deviendra le tunnel Prado Sud.

Compte tenu des montants importants d'investissement en jeu, la ville et la Communauté Urbaine ont successivement fait le choix de confier la réalisation et l'exploitation de ces deux tunnels au secteur privé dans le cadre de concessions de tunnels routiers urbains.

A l'instar des concessions autoroutières ou de tunnels autoroutiers, ces concessions sont des contrats de délégation de service public par lesquels la Communauté Urbaine, autorité concédante a confié à un opérateur économique, le concessionnaire, le financement, la construction, l'entretien, l'exploitation d'un tunnel routier à ses risques et périls, en contrepartie de la perception de péages pour une durée déterminée.

Les coûts de la construction des tunnels sont essentiellement financés par voie d'emprunts, dont le remboursement est assuré par les recettes de péage. Conformément à la réglementation en vigueur, la durée de ces concessions a été calculée pour permettre l'amortissement des coûts d'études et de construction, des coûts de financement, des coûts d'entretien et d'exploitation dans des conditions normales d'exploitation. A la fin normale des concessions, les ouvrages sont remis gratuitement par les concessionnaires à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, à qui ils appartiennent.

La concession constitue un mode particulier de gestion du service public, le concessionnaire étant dans l'obligation de respecter les principes généraux qui en gouvernent le fonctionnement. Ainsi, le cahier des charges des concessions impose et organise la continuité de ce service dans le temps en obligeant les

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

concessionnaires notamment à assurer tout au long de l'année, sans interruption, la liberté de circulation sur les ouvrages. L'égalité des usagers devant le service public est rappelée dans les règles de fixation des tarifs de péage. Les concessionnaires sont également tenus d'assurer l'adaptation du service public, afin de respecter toutes exigences d'intérêt général.

1.1 Concession Prado-Carénage

Le 5 octobre 1987, le conseil municipal de la ville de Marseille a lancé un concours de concession pour la réhabilitation du tunnel Prado-Carénage aux fins de circulation automobile et son exploitation, en vertu de l'article L. 153-1 du code de la voirie routière. Après analyse des offres remises le 29 juillet 1988, et après que le projet a été déclaré d'utilité publique, la ville de Marseille a désigné la Société marseillaise du tunnel Prado-Carénage (SMTPC), constituée par les sociétés Borie Sae, Campenon Bernard et Sogea, concessionnaire chargé du financement, de la conception, de la construction et de l'exploitation du tunnel routier Prado-Carénage pour une durée de 30 ans à compter de la mise en service qui a eu lieu le 18 septembre 1993. Le contrat de concession a été signé le 27 septembre 1990 (la Concession Prado-Carénage).

Le tunnel Prado-Carénage est un tunnel routier d'une longueur totale de 2 450 mètres, à deux niveaux de circulation unidirectionnels comprenant chacun 2 voies de 3 m de large. Il permet de traverser la ville de Marseille facilement et rapidement sans quitter l'autoroute. Il relie:

- Depuis le nord de Marseille, l'Autoroute A55 (provenance Aix, Montpellier...) et le centre-ville, les quartiers sud de la ville (Stade Vélodrome, plage du Prado, le Parc du 26ème Centenaire) ;
- Depuis l'est de Marseille, l'Autoroute A50 (provenance Aubagne, Toulon...) et le centre-ville, via le tunnel du Vieux Port et l'autoroute du littoral, le Vieux Port, et Euroméditerranée – Les Docks – Les Ports.

En définitive, le coût initial des investissements (hors frais financiers) s'est élevé à 226 millions d'euros HT¹, valeur 2015.

L'exploitation du tunnel Prado-Carénage (entretien, maintenance, gros entretien-renouvellement, sécurité et traitement des informations relatives au trafic, opérations de perception du péage, etc.) est assurée directement par SMTPC.

Par arrêté préfectoral du 7 juillet 2000, la Communauté Urbaine s'est substituée à compter du 1^{er} janvier 2001, à la ville de Marseille, comme autorité concédante du tunnel Prado Carénage.

Depuis 2004, SMTPC est une société anonyme cotée sur Euronext Paris (compartiment B) à hauteur de 33,79 %, et dont les autres actionnaires de référence sont Vinci et Eiffage qui détiennent respectivement 33,29 % et 32,92 % du capital et des droits de vote de SMTPC. L'introduction sur le marché de SMTPC résulte du financement, qui avait été retenu, de la concession par voie d'émission de titres subordonnés convertibles en actions, et de l'engagement correspondant de la société à proposer à terme la possibilité de convertir ces titres en actions cotées sur un marché réglementé.

La Concession Prado-Carénage a été modifiée à plusieurs reprises :

- Par délibération n° 93/414/E du 28 juin 1993, le conseil municipal de la Ville de Marseille a approuvé l'avenant n° 1 au contrat de concession autorisant notamment SMTPC (i) à concéder pour la durée du contrat sur une surface d'environ 2000 m² dans l'échangeur du Prado, une station-service et (ii) à procéder à des adaptations temporaires de la tarification, applicables dès la mise en service de l'ouvrage et jusqu'au 30 septembre 2014.

¹ Montant tiré des comptes de SMTPC.

- Par délibération n° 94/280/E du 29 avril 1994, le conseil municipal de la Ville de Marseille a approuvé l'avenant n° 2 au contrat de concession autorisant des adaptations temporaires de la tarification applicables du 1^{er} octobre 1994 au 30 septembre 1996.
- Par délibération n° 94/676/E du 19 décembre 1994, le conseil municipal de la Ville de Marseille a approuvé l'avenant n° 3 au contrat de concession pour régularisation des travaux supplémentaires nécessaires à la réalisation du tunnel du fait notamment des sujétions imprévues du chantier, et allongement de la durée de la concession de deux ans.
- Par délibération n° 96/309 du 24 juin 1996, le conseil municipal de la Ville de Marseille a approuvé l'avenant n° 4 au contrat de concession autorisant les adaptations temporaires de la tarification applicables du 1^{er} octobre 1996 au 30 septembre 1997.
- Par délibération n° 97/654 du 29 août 1997, le conseil municipal de la Ville de Marseille a approuvé l'avenant n° 5 au contrat de concession fixant les tarifs applicables aux différentes catégories d'usagers.
- Par délibération n° 00/534 du 29 mai 2000, le conseil municipal de la Ville de Marseille a approuvé l'avenant n° 6 au contrat de concession supprimant l'obligation selon laquelle le total des droits de vote détenus par les entreprises de travaux publics dans SMTPC devait être inférieur à 50%.
- Par délibération n° TRA 17/416/CC du 27 juin 2003, le conseil de la Communauté Urbaine a approuvé l'avenant n° 7 au contrat de concession adaptant le contrat de concession afin de permettre le refinancement des financements externes.
- Par délibération n° VOI 5/580/CC du 27 juin 2005, le conseil de la Communauté Urbaine a approuvé l'avenant n° 8 au contrat de concession ayant pour objet (i) de confier à SMTPC la réalisation des aménagements intérieurs de la liaison souterraine au niveau de la gare du Prado dite « Rège » dont le génie civil a été réalisé par la Communauté Urbaine et (ii) d'entériner les conditions tarifaires après le passage à l'euro et revoir la formule de révision des tarifs du fait de la suppression des indices figurant à l'article 43 du cahier des charges de la Concession.

SMTPC assume à ses seuls risques et périls les investissements et l'exploitation du tunnel Prado Carénage, grâce aux recettes de péage permettant d'amortir l'ensemble de ses charges sur la durée du contrat de concession (coûts d'exploitation : maintenance, GER et personnel, etc. ; frais financiers ; impôts et taxes).

SMTPC verse chaque année à la Communauté Urbaine 0,4 % de son chiffre d'affaires au titre de frais de contrôle.

Le trafic est en moyenne à ce jour de 47 000 véhicules par jour, attendu en baisse d'environ 27 % après la mise en service de la rocade L2.

Le tarif normal de péage de l'utilisation du tunnel Prado-Carénage est de 2,80 euros TTC au 1^{er} janvier 2015.

1.2 Concession Prado-Sud

Par délibération VOI n° 1/1068/CC du 18 décembre 2006, le Conseil de la Communauté Urbaine a approuvé le principe du recours à une délégation de service public sous forme d'une concession de service public en vue de la réalisation et de l'exploitation du tunnel Prado Sud à Marseille, ouvrage de liaison à péage permettant de relier le Tunnel Prado Carénage et l'autoroute A50 avec l'avenue du Prado et le boulevard Michelet (le Tunnel Prado Sud).

Au terme de la procédure de consultation, menée conformément aux articles L1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, le conseil de la Communauté Urbaine a par une délibération VOI n° 001-242/08/CC du 08 février 2008 retenu comme concessionnaire le groupement constitué des sociétés Vinci Sa, Vinci Concessions et Eiffage.

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

La convention de Délégation de Service Public pour la réalisation et l'exploitation du Tunnel Prado Sud a été signée le 6 mars 2008 et notifiée le 14 mars 2008 entre la Communauté Urbaine et la Société Prado Sud (SPS), (la Concession Prado Sud).

Le Tunnel Prado Sud est un ouvrage routier souterrain à péage d'une longueur de 1 500 mètres, à deux sens de circulation séparés comportant deux voies de circulation par sens (duplex). Le tunnel Prado Sud permet de relier :

- Au nord, le tunnel Prado Carénage, et ainsi les autoroutes A50 et A55, et la voirie locale ;
- Au sud, l'avenue du Prado II, le boulevard Michelet et la voirie locale.

SPS exploite à ses risques et périls le Tunnel Prado Sud, et est rémunérée par la perception des recettes du péage, sur la base des tarifs approuvés par la Communauté Urbaine, pour couvrir notamment le coût total initial des investissements qui représente un montant total de 198 millions d'euros HT, valeur 2015 (hors frais financiers), et les charges d'exploitation correspondant au prix du contrat d'exploitation-maintenance signé le 30 septembre 2008 avec la Société Marseillaise du Tunnel Prado-Carénage (SMTPC). A ce titre, SMTPC collecte au nom et pour le compte de SPS les recettes de péage du Tunnel Prado Sud.

SPS verse à la Communauté Urbaine une redevance annuelle comprenant une part fixe et une part variable indexée sur le chiffre d'affaires. De plus, elle s'est engagée sur un partage des fruits de la concession au-delà de la 5ème année d'exploitation.

Pendant la phase de conception et de réalisation du Tunnel Prado Sud, SPS a dû réaliser des études et travaux modificatifs qui n'étaient pas initialement prévus dans la Concession, à la demande de la Communauté Urbaine et du fait de sujétions ou aléas extérieurs.

Conformément à la Concession, une commission de conciliation a conclu que les demandes d'indemnisation correspondantes émises par SPS au titre de ces modifications étaient justifiées à hauteur de 68 074 325 euros. Dans ces circonstances, un avenant n°1 à la Concession a été signé le 16 septembre 2013 a eu pour objet (i) de modifier la Concession afin de tirer les conséquences sur le calendrier et la réalisation des études et travaux et (ii) de convenir du versement à SPS par la Communauté urbaine de la somme de 24 394 573 euros HT sous forme de subventions d'investissements au titre de l'indemnisation d'une partie des études et travaux modificatifs.

Le Tunnel Prado Sud a été mis en service le 16 novembre 2013.

Le trafic annuel est en moyenne à ce jour de 11 500 véhicules par jour, contre 18 000 estimés dans le cadre des études de trafic. Au 1^{er} janvier 2015, le tarif normal de péage de l'utilisation du tunnel Prado Sud est de 1,70 euros TTC.

La Concession Prado Sud et son avenant figurent en Annexe 5.2.

2. DESCRIPTION DU PROJET SCHLOESING

Le plan des déplacements urbains approuvé le 28 juin 2013 par la Communauté Urbaine prévoit, pour la période 2013-2023, le prolongement de son réseau de tramway. A l'horizon 2017, une ligne de tramway doit notamment desservir la place du Général Ferrié.

Cette place est un carrefour par lequel transitent des trafics très importants, directement sur la place et via des passerelles au-dessus de la place. Pour les besoins de la réalisation du tramway, ces passerelles doivent être supprimées. Or, leur suppression entraînera un report au sol de la circulation concernée, de nature à engorger la circulation sur la place et par voie de conséquence, vers les autoroutes A50 et A 55.

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

Compte tenu de l'importance des flux circulatoires en jeu, le passage du tramway n'est envisageable qu'en déviant une partie de cette circulation en souterrain.

Dans un projet global d'aménagement du secteur Rond-Point du Prado / Rabatau, la Communauté Urbaine veut par ailleurs renforcer l'attractivité du territoire et désenclaver les quartiers les plus densément peuplés au sud-est de la ville, dont la desserte actuelle vers les autoroutes A50, et A55 et le centre-ville (par le chemin de l'Argile, voie de desserte de quartier, dans un sens et le boulevard Rabatau Nord et les passerelles, dans l'autre sens) est saturée.

L'objectif d'une nouvelle bretelle souterraine qui serait construite sous le Parc du XXVIème Centenaire et la place Ferrié, reliant le boulevard Schloesing et l'accès au péage du tunnel Prado Carénage est de poursuivre le parfait achèvement du réseau routier souterrain actuel pour permettre :

- La desserte de la zone de la Capelette réaménagée, le Pôle d'équipements de Sainte-Marguerite, et les quartiers sud-est et est de Marseille ;
- La liaison avec l'autoroute A50, et avec le tunnel Prado-Carénage (et au-delà, l'axe littoral et les autoroutes A55 et A7).

Ce projet permet ainsi de connecter un nœud d'échange autoroutier sur le réseau structurant de voiries que constitue l'itinéraire tunnel Prado Carénage, tunnel Vieux-Port, tunnel Major et tunnel Joliette, tout en soulageant très sensiblement la circulation sur le chemin de l'Argile et le boulevard Rabatau Nord, et en offrant l'opportunité d'une requalification de ces axes au profit de modes doux de déplacement.

Le projet répond ainsi aux objectifs de la Communauté Urbaine posés dans le plan des déplacements urbains qui prévoit que « la stratégie globale du schéma multimodal d'infrastructures routières repose en premier lieu sur l'achèvement du réseau primaire avec la réalisation de la rocade L2, et la création, le complément ou la reconfiguration de certains échangeurs autoroutiers sur lesquels viendra se connecter le réseau maillé de voies structurantes (...). Ce système a pour objectif premier de rétablir les connexions entre le système autoroutier et le réseau local sur des voies adaptées, plutôt que sur des voies urbaines et étroites aujourd'hui engorgées. Les flux de circulation ainsi réorientés permettront de requalifier les voies auparavant saturées et de donner aux autres modes de déplacement la place qui leur est due ».

Au-delà des fonctions strictement circulatoires précitées, ce projet offre donc l'opportunité d'une requalification urbaine majeure d'un espace très dégradé : mise en place de circulations piétonnes et cyclables, végétalisation, etc.

3. MONTAGE CONTRACTUEL RETENU

C'est dans ce contexte qu'il a été considéré qu'une nouvelle bretelle souterraine construite sous le parc du XXVIème Centenaire et la place Ferrié, reliant le boulevard Schloesing et l'accès au péage du tunnel Prado Carénage (la Bretelle Schloesing) relevait d'une extension du périmètre de la Concession Prado-Carénage, par le biais d'un avenant (l'Avenant n°9).

A l'issue des études de faisabilité commandées à SMTPC, la Bretelle Schloesing, ne disposant d'aucune autonomie fonctionnelle propre, offre une prestation de nature identique à celle de la Concession Prado-Carénage, améliorant le service rendu essentiellement aux usagers du tunnel Prado Carénage, de portée limitée au regard de ses dimension et coût en comparaison avec ceux du tunnel Prado-Carénage.

Les principales caractéristiques de la Bretelle Schloesing sont en effet les suivantes :

- Cadre bidirectionnel à une voie de circulation par sens reliant directement le boulevard Schloesing et l'accès du péage du tunnel Prado Carénage;
- Une longueur de 845 mètres, (hors trémie d'entrée/sortie) ;
- Dont l'usage sera gratuit.

La bretelle inclut par ailleurs une réservation permettant de connecter sans travaux importants sur l'ouvrage un éventuel tunnel de liaison avec le boulevard Rabatau nord si celui-ci s'avérait un jour nécessaire.

L'objet de l'avenant n° 9 à la Concession Prado-Carénage est donc de charger SMTPC de (i) financer, (ii) construire la Bretelle Schloesing, qui suppose les travaux d'aménagement du Tronçon Prado Sud, la démolition des passerelles au-dessus de la Place Ferrié, la déviation des réseaux, et les travaux de remise en état de la partie du parc du XXVIème centenaire et de la voirie, impactées par la réalisation du Projet (côté avenue Cantini), et (iii) de l'entretenir et l'exploiter.

Pour faire face aux nouvelles dépenses d'investissements correspondantes, estimées à 96,525 millions d'euros HT, SMTPC devra recourir à l'emprunt et supporter seule les charges financières correspondantes.

D'une part, compte tenu de leur coût, ces investissements ne peuvent pas être réalisés directement par la Communauté Urbaine pour des questions budgétaires. En effet, l'équilibre budgétaire de la Communauté urbaine ne permet pas d'envisager de dégager une capacité d'autofinancement suffisante sans un recours excessif à l'augmentation de la fiscalité locale. C'est également ce qui explique que la communauté urbaine n'apporte aucune contribution financière au Projet Schloesing.

D'autre part, l'usage de la Bretelle Schloesing devant être gratuit, SMTPC ne percevra aucune recette de péage en contrepartie de son exploitation.

Enfin, la Bretelle Schloesing ne peut pas non plus être considérée comme une extension de la concession du tunnel Prado Sud, bien que la Bretelle Schloesing sera connectée à une section relevant actuellement du périmètre de la Concession Prado Sud. L'opération projetée a pour objet de relier dans les deux sens de circulation le boulevard Schloesing et le tunnel Prado-Carénage, pour accéder aux autoroutes A50 et A55. Les deux sens de circulation de la Bretelle Schloesing n'ont donc vocation qu'à délester le trafic, précédemment porté notamment par les passerelles de la Place Ferrié, en direction du tunnel Prado Carénage, en tant qu'il dessert les deux autoroutes A 50 et A 55.

Dans ces circonstances, l'amortissement du montant des investissements et les surcoûts d'exploitation nécessaires pour la réalisation du Projet Schloesing sur la durée restante de la Concession Prado-Carénage jusqu'en 2025 conduirait soit à instaurer un péage pour l'usage de la seule Bretelle Schloesing, soit à augmenter les tarifs actuels de péage du tunnel Prado-Carénage. Or une telle augmentation contribuerait à baisser l'acceptabilité du péage par les usagers (le tunnel Prado-Carénage est l'un des plus chers de France au kilomètre), et n'apporterait qu'un gain très marginal de recettes compte tenu de l'élasticité du trafic au péage, comme le démontre l'étude de trafic réalisée par SETEC, bureau d'étude spécialisé et indépendant. Il en résulte que l'augmentation raisonnable des tarifs de péage n'est pas possible pour compenser le coût d'investissement et d'exploitation généré par la réalisation de la Bretelle Schloesing d'autant qu'il est imposé pour cette dernière un accès gratuit, et que la Communauté Urbaine n'apporte aucune contribution financière.

Seul un allongement proportionné de la durée de la Concession Prado-Carénage permettra à SMTPC de continuer de remplir les obligations de service public qui lui incombent au titre de la Concession Prado-Carénage ainsi modifiée, dans le respect de son équilibre économique initial. Sur le fondement des simulations financières réalisées à partir de critères clairs, objectifs et raisonnables, la durée de l'allongement nécessaire s'élève à 11 ans et 2 mois, prolongeant ainsi la Concession Prado-Carénage jusqu'au 16 novembre 2036.

C'est dans ce cadre qu'il a été décidé de confier à SMTPC le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien-maintenance de la Bretelle Schloesing, dans le prolongement du tunnel Prado-Carénage, après avoir approuvé le 10 avril 2015 le bilan de la concertation qui s'est déroulée en mars 2015.

Compte tenu notamment (i) du caractère indissociable du tunnel Prado Carénage et de la Bretelle Schloesing, dont la séparation technique ou économique poserait un inconvénient majeur à la Communauté Urbaine, tant d'un point de vue économique, que de conception, réalisation et exploitation, et (ii) de la faible dimension de l'ouvrage et dont le montant n'excède pas 50 % du montant initial de la concession, la réalisation de la Bretelle Schloesing et sa compensation par l'allongement de la durée de la concession du tunnel Prado Carénage, le temps d'amortir les nouveaux investissements nécessaires, peut intervenir par voie d'avenant à la Concession.

Par ailleurs, pour des raisons techniques, la Bretelle Schloesing partira d'une section qui relève actuellement du périmètre de la Concession Prado Sud, sur une distance de 360 mètres, située à l'extrémité du tunnel Prado Sud (le Tronçon Prado Sud). L'extension du tunnel Prado-Carénage à la Bretelle Schloesing nécessite donc que le Tronçon Prado Sud soit transféré dans le périmètre de la Concession Prado-Carénage.

Ce transfert interviendra dans le cadre d'une convention tripartite (la Convention Tripartite), à la demande de la Communauté urbaine propriétaire du Tronçon Prado Sud, en contrepartie du paiement par SMTPC à SPS d'une indemnité calculée sur la base d'une méthode validée par un expert indépendant et correspondant à sa valeur nette comptable telle qu'elle apparaît dans ses comptes sociaux établis selon les règles et principes comptables français, à hauteur de 49,825 millions d'euros valeur 31 décembre 2015.

Un avenant n° 2 à la Concession Prado Sud (l'Avenant n°2) doit donc tirer les conséquences du retrait du Tronçon Prado Sud du périmètre de la Concession Prado Sud.

L'ensemble de ces contrats concourant à la réalisation du Projet Schloesing, ils ont été conçus de manière à rester indissociables les uns des autres :

- Ils n'entreront en vigueur qu'à la plus tardive des dates suivantes : (i) la date de l'accord donné par les créanciers financiers de SMTPC au titre des financements externes au premier tirage sur les financements de la Bretelle Schloesing, et (ii) la date d'obtention de la décision favorable de la Commission européenne sur la compatibilité du Projet Schloesing avec les règles d'aides d'Etat en matière de compensation de service public ;
- En cas de recours contre l'un d'entre eux, les conséquences de ce recours seront appréciées globalement sur l'ensemble des actes, donnant lieu soit à la suspension, soit à la poursuite, soit à l'abandon de l'ensemble des actes.

Enfin, par l'intermédiaire de l'État, par la voie d'une pré-notification, la Commission européenne a été saisie pour obtenir son avis sur la compatibilité des modifications apportées aux Concession Prado Carénage, notamment concernant l'allongement de sa durée, et Prado Sud avec les règles d'aides d'État en matière de compensation de service public.

4. CONTENU ET INCIDENCES DES CONTRATS A CONCLURE

4.1 Avenant n°9 à la Concession Prado-Carénage

(i) Contenu de l'Avenant n°9 à la Concession Prado-Carénage

L'Avenant n°9 a pour objet de définir les conditions et modalités dans lesquelles la Communauté Urbaine confie à SMTPC le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien-maintenance de la Bretelle Schloesing, et de modifier en ce sens le périmètre de la Concession du tunnel Prado-Carénage.

L'Avenant n°9 prévoit notamment que :

- La durée de la Concession est prolongée de 11 ans et 2 mois pour permettre au Concessionnaire d'amortir les investissements et coûts supplémentaires nécessaires à la réalisation de la Bretelle Schloesing dans le respect de l'équilibre économique et financier de la Concession Prado-Carénage (article 5 de l'Avenant n°9) ;

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

- Le coût global de réalisation de la Bretelle Schloesing supporté par le Concessionnaire est estimé à 96,525 millions d'euros HT (dont coût des travaux de conception et de construction de 41,7 millions d'euros HT valeur octobre 2016, indemnité de transfert du tronçon Prado Sud de 49,825 millions d'euros HT valeur décembre 2015, coûts des études de 5 millions d'euros HT valeur octobre 2016) et sera financé par le Concessionnaire (article 6 de l'Avenant n°9) ;
- Les travaux de réalisation de la Bretelle Schloesing commenceront à compter de la plus tardive des dates suivantes (i) la date à laquelle la Collectivité disposera valablement des droits sur les terrains nécessaires à la réalisation du projet, (ii) le 15 juillet 2016, date de fin du championnat d'Europe de Football, (iii) la date à laquelle la déclaration de projet aura acquis un caractère définitif, et (iv) 6 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de l'Avenant afin de permettre la réalisation des sondages de reconnaissance et des études de conception (article 8 de l'Avenant n°9) ;
- La Bretelle Schloesing sera mise en service dans un délai de 39 mois à compter de la date de commencement des travaux, sous peine de l'application de pénalités de retard, sous réserves des causes légitimes prévues (article 8 de l'Avenant n°9) ;
- La Communauté Urbaine met à la disposition de SMTPC tous les terrains et ouvrages, nécessaires à la réalisation de la Bretelle Schloesing, libres de toute occupation et servitudes, au plus tard le 15 juillet 2016 (article 4 de l'Avenant n°9) ;
- SMTPC assure toutes les démarches utiles à la délivrance de toutes les autorisations et décisions administratives y compris les procédures et autorisations Loi sur l'eau qui s'avèreraient nécessaires à la réalisation de la Bretelle Schloesing et fait son affaire de leur obtention, hormis la mise en œuvre de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration de projet conformément au code de l'environnement (article 7 de l'Avenant n°9) ;
- SMTPC assure (i) l'exploitation de la Bretelle Schloesing et assume l'ensemble des charges et contraintes correspondantes, notamment de sécurité des usagers et de dépannage des véhicules, dans les conditions de la réglementation et du cahier des charges et (ii) l'entretien et le renouvellement des installations, ouvrages, équipements et matériels qui doivent être maintenus en bon état de fonctionnement et réparés de façon à toujours convenir à leur usage (article 9 de l'Avenant n°9) ;
- L'usage de la Bretelle Schloesing est gratuit selon les modalités définies dans le règlement d'exploitation du tunnel Prado Carénage (article 9 de l'Avenant n°9) ;
- Le Concessionnaire fait émettre par son constructeur une caution pour le compte du Concédant d'un montant correspondant à 2,5 % du coût des travaux de conception et de construction HT, pour garantir le parfait achèvement de la Bretelle Schloesing jusqu'à la levée des réserves éventuellement signalées dans le procès-verbal de constat d'achèvement.
Pour tenir compte de l'actualisation, le montant de la caution liée à la phase d'exploitation indiqué à l'article 56.2 du cahier des charges de 1 000 000 francs est remplacé par 215 000 euros (article 11 de l'Avenant n°9) ;
- l'article 54.1 du cahier des charges est complété des dispositions relatives aux assurances nécessaires à la réalisation de la Bretelle Schloesing (article 10 de l'Avenant n°9) ;
- les termes de la Concession sont adaptés afin de permettre à SMTPC de financer le coût global de réalisation de la Bretelle Schloesing par un financement bancaire et/ou obligataire (article 6 de l'Avenant n°9) ;
- A compter du 19 septembre 2025, date d'expiration initiale de la Concession, s'il ressort des informations économiques et financières communiquées par SMTPC à la Communauté Urbaine conformément aux articles 44, 50 et 53 du cahier des charges, lui permettant de contrôler la validité des prévisions économiques et financières de la Concession, que la durée d'allongement de la Concession conduit à une compensation manifestement supérieure à celle nécessaire pour permettre d'amortir les charges supplémentaires du Projet Schloesing, sur la durée de la Concession, dans le respect de l'équilibre économique de la Concession, tel qu'il résulte du compte d'exploitation prévisionnel figurant en annexe 3, les Parties se rencontrent pour définir ensemble les mécanismes de nature à rétablir la compensation à la hauteur de l'équilibre initial (article 12 de l'Avenant n°9) ;

Signé le 21 Décembre 2015

Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

- L'Avenant n°9 est résilié pour faute du Concessionnaire en cas de (i) retard dans la mise en service de la Bretelle Schloesing imputable au Concessionnaire supérieur à 12 mois ou (ii) mise en régie des travaux de réalisation de la Bretelle Schloesing pour une durée de 6 mois consécutifs (article 14 de l'Avenant n°9).

En cas de déchéance, partielle au titre de la déchéance de l'Avenant n° 9, ou totale de la Concession, la Collectivité est indemnisée du montant des préjudices en résultant pour elle, dûment justifiés, dans la limite d'un million d'euros.

Ce montant sera diminué :

- (i) De la valeur nette comptable des ouvrages et biens immobiliers figurant, à la date de déchéance, dans les comptes sociaux du Concessionnaire établis selon les règles et principes comptables français, majorée de la TVA à reverser au Trésor Public ;
- (ii) Si la Communauté Urbaine exerce sa faculté de rachat des biens de reprise, de la valeur nette comptable des biens mobiliers concernés, figurant à la date de déchéance dans les comptes sociaux du Concessionnaire établis selon les règles et principes comptables français, majorée également de la TVA à reverser au Trésor Public;
- (iii) Des frais liés à la résiliation anticipée des contrats de couverture de taux d'intérêt, étant entendu que, s'il résulte de la rupture de ces contrats une soulte positive, le montant de l'indemnité due par le Concessionnaire sera augmenté du montant de cette soulte.

Si le montant de l'indemnité due à la Collectivité est négatif, ce montant est dû et versé par la Collectivité au Concessionnaire.

Par ailleurs, le cas échéant, si le tunnel n'est pas en état normal d'entretien à la date de prise d'effet de la déchéance, le Concessionnaire devra reverser, le solde disponible à cette date des provisions éventuellement constituées pour le renouvellement des matériels dans les comptes sociaux du Concessionnaire.

- L'article 13 de l'Avenant n°9 permet d'anticiper les conséquences en cas de recours contre l'Avenant n°9, l'Avenant n°2 à la Concession Prado Sud, ou la Convention tripartite ou l'un quelconque de leurs actes détachables. Ainsi en cas de recours, après concertation, la Communauté urbaine peut décider (i) soit la poursuite de l'exécution de l'Avenant n°9, (ii) soit sa suspension qui entrainera automatiquement la suspension de l'Avenant n°2 à la Concession Prado Sud et de la Convention tripartite, (iii) soit l'abandon de la réalisation de la Bretelle Schloesing ; et
- L'article 15 de l'Avenant n°9 prévoit que l'Avenant n°9 est résilié de plein droit, sauf accord contraire des Parties, en cas d'annulation ou de résiliation de la Convention tripartite et/ou de l'Avenant n°2 à la Concession Prado Sud. Il en va de même en cas de situation présentant les caractéristiques de l'imprévision ou de la force majeure qui renchériraient ou rendraient impossible l'exécution de la Concession pendant une période cumulée de 12 mois.

L'indemnisation due en conséquence couvre (i) de la valeur nette comptable des ouvrages et biens immobiliers du Projet Schloesing figurant à la date de résiliation, dans les comptes sociaux du Concessionnaire établis selon les règles et principes comptables français, majorée de la TVA à reverser au Trésor Public, (ii) de la valeur nette comptable des biens mobiliers figurant à la date de résiliation dans les comptes sociaux du Concessionnaire établis selon les règles et principes comptables français, si la Collectivité exerce sa faculté de rachat des biens de reprise majorée également de la TVA, (iii) des dépenses engagées pour la mise en œuvre et l'exécution de l'Avenant, (iv) et des frais directement liés, et dûment justifiés, à la résiliation de l'Avenant, de rupture des contrats nécessaires à son exécution, y compris des frais liés à la résiliation anticipée des contrats de couverture de taux d'intérêt, étant entendu que, s'il résulte de la rupture de ces contrats une soulte positive, le montant de l'indemnité sera diminué du montant de cette soulte.

Dans l'hypothèse où l'Avenant n°9 entrerait en vigueur après le 1^{er} juillet 2016, SMTPC et la Communauté Urbaine conviennent de se rencontrer pour apprécier l'effet sur l'équilibre économique et financier de la Concession (i) de l'évolution des conditions du financement du Projet et (ii), à partir du 1^{er} octobre 2016, de l'actualisation des Coûts des Travaux, sur la base de l'évolution de l'index TP01, et arrêter dans les meilleurs délais les mesures à prendre en vue de permettre la poursuite du Projet Schloesing dans des conditions financières non détériorées.

(ii) Incidences financières de l'avenant n°9 à la Concession Prado-Carénage

Comme indiqué, l'Avenant n° 9 allonge la durée de la Concession de 11 ans et 2 mois pour compenser les investissements et coûts supplémentaires nécessaires à la réalisation de la Bretelle Schloesing supportés par SMTPC dans le respect de l'équilibre économique et financier de la Concession Prado-Carénage.

Du point de vue de la réglementation des aides d'État, conformément à la communication de la Commission européenne du 20 décembre 2011 - n° 2012/C8/03 intitulée Encadrement de l'Union Européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de service public, « *le montant de la compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution des obligations de service public, compte tenu d'un bénéfice raisonnable* ». Ainsi, « *le montant de la compensation peut être établi, au choix, sur la base des coûts et recettes escomptés, sur la base des coûts effectivement supportés et des recettes effectivement perçues, ou encore sur la base d'un combinaison des deux, en fonction des mesures incitatives que les États membres souhaitent introduire dès le départ en vue de favoriser les gains d'efficience* ».

Pour veiller à l'équilibre du dispositif, et plus précisément à ce que la mesure d'allongement ne surcompense pas les charges nouvelles d'investissements, y compris les frais financiers de préfinancement et d'exploitation imposées à SMTPC, la méthode de valorisation utilisée est celle dite des « Valeurs Actuelles Nettes » ou « discounted cash flows ». La méthode consiste à comparer les Flux Futurs Projet actualisés du scénario de référence (concession actuelle sans la Bretelle Schloesing) avec le scénario cible (concession étendue à la Bretelle Schloesing).

Les Flux Futurs Projet correspondent aux flux futurs d'excédent brut d'exploitation diminués des investissements et de la charge d'impôt sur les sociétés.

Il s'agit donc de vérifier que les deux scénarii correspondent à une valorisation des Flux Futurs Projet équivalente et que l'écart de valorisation est nul, pour justifier, d'un point de vue économique et financier, que l'allongement de la durée de la concession correspond strictement à la charge nouvelle imposée au concessionnaire.

Le différentiel de Flux Futurs Projet entre les deux scénarii correspond pour le Projet Schloesing à la somme des éléments suivants :

- Le coût des dépenses d'investissement (les études et travaux nécessaires à la réalisation de la Bretelle Schloesing, dont la démolition des passerelles de la Place Ferrié, la déviation des réseaux (hors réseaux concessionnaires), le réaménagement de la partie du parc du XXVI^{ème} centenaire et de la voirie, impactées par les travaux le long de l'avenue Cantini, ainsi que le transfert du Tronçon Prado Sud à hauteur de sa valeur non amortie, et les coûts de financement) ;
- Les coûts de gros entretien ou de renouvellement supplémentaires (i) liés à la Bretelle Schloesing sur la durée restante de la Concession Prado-Carénage, soit jusqu'en 2025 et (ii) liés au tunnel Prado Carénage existant (incluant la Bretelle Schloesing) sur les 11 ans et 2 mois complémentaires de la Concession Prado-Carénage modifiée ;
- les charges d'exploitation (masse salariale, coûts d'entretien-maintenance, coûts d'exploitation et impôts, redevance et taxes) supplémentaires (i) liés à la Bretelle Schloesing sur la durée restante de la Concession Prado-Carénage, soit jusqu'en 2025 et (ii) liés au tunnel Prado Carénage existant (incluant la Bretelle Schloesing) sur les 11 ans et 2 mois complémentaires de la Concession Prado-Carénage modifiée ;

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

- Les recettes supplémentaires (i) liées aux recettes de péage apportées par la Bretelle Schloesing sur la durée résiduelle de la Concession Prado-Carénage à compter de l'ouverture de la Bretelle Schloesing prévue en 2019, (ii) liées aux recettes de péage du tunnel Prado-Carénage sur les 11 ans et 2 mois complémentaires de la Concession Prado-Carénage modifiée et (iii) liées au contrat d'exploitation du tunnel Prado Sud dont le montant annuel est certes diminué suite au transfert du Tronçon Prado Sud mais dont le montant actualisé sur la durée résiduelle de la Concession Prado Carénage à compter du transfert du Tronçon prévue en avril 2016 constitue bien une recette;
- la charge supplémentaire d'impôt sur les sociétés.

Le tableau ci-dessous récapitule le détail du différentiel des Fux Futurs Projet entre le scénario de référence et le scénario cible.

Nature des recettes et charges nouvelles pour SMTPC		Montant en millions d'euros hors taxe valeur 2015	Montant en millions d'euros hors taxes euros courants	Valeur Actuelle Nette 2015 au taux d'actualisation de 8%
(I)	Coûts d'investissements supplémentaires :	-96,5 M€	-96,5 M€	-81,8 M€
	- Coûts du contrat de conception et construction	-41,7 M€	-41,7 M€	-32,9 M€
	- Indemnité de transfert du Tronçon Prado Sud	-49,8 M€	-49,8 M€	-44,4 M€
	- Coûts d'études	-5,0 M€	-5 M€	-4,5 M€
(C)	Coûts d'exploitation supplémentaires :	-136,4 M€	-173,7 M€	-55,1 M€
	- Coûts de Gros Entretien Renouvellement	-5,5 M€	-8,8 M€	-2,3 M€
	- Coûts d'exploitation (dont entretien maintenance)	-110,9 M€	-144,7 M€	-44,6 M€
	- Impôts, taxes, redevances et assimilés (hors IS)	-20,0 M€	-20,2 M€	-8,3 M€
(R)	Recettes d'exploitation supplémentaires :	417,5 M€	539,1 M€	154,0 M€
	- Recettes de péage apportées par l'ouverture de la Bretelle Schloesing	97,6 M€	115,8 M€	41,5 M€
	- Recettes de péage supplémentaires sur les 11 ans et 2 mois de Contrat supplémentaires nettes des recettes de péages perdues jusqu'en 2025 ² du fait de la concurrence du tunnel Schloesing avec les parcours TPC et TPC+TPS (hors trafic apporté directement par la Bretelle Schloesing)	314,2 M€	413,5 M€	109,7 M€
	- Recettes annexes supplémentaires liées aux prestations d'exploitation pour le compte de Société Prado Sud	6,0 M€	9,2 M€	1,7 M€
	- Autres (Flux de TVA et intérêts sur la trésorerie)	- 0,3 M€	0,6 M€	1,0 M€
(IS)	Charges d'Impôts supplémentaires :	-78,8 M€	- 81,8 M€	-16,9 M€
∑ /	Flux de charges nouvelles nets des recettes supplémentaires :	105,8 M€	187 M€	0 M€

Par ailleurs, du point de vue des règles de la commande publique, le montant des avenants à la concession ne doit pas dépasser 50 % du montant de l'ouvrage de la concession initiale.

A défaut de définition précise de la notion de « montant » du contrat, plusieurs modes de calculs semblent ouverts. La directive 2004/18/CE en applique les termes aux contrats de concession de travaux publics en fonction de leur « valeur ». Or l'article 9 de la directive indique que le calcul de la « valeur » estimée d'un marché public est fondé sur le montant total payable, hors TVA, estimé par le pouvoir adjudicateur. Ce calcul tient compte du montant total estimé, y compris toute forme d'option éventuelle et les

² 2025 correspond au terme du Contrat de Concession avant allongement de 11 ans et 2 mois

reconductions du contrat éventuelles. Par ailleurs, la Cour de Justice considère que « *pour déterminer la valeur d'un marché aux fins de l'article 6 de la directive, il convient de prendre en compte la valeur totale du marché de travaux du point de vue d'un soumissionnaire potentiel, ce qui comprend non seulement l'ensemble des montants que le pouvoir adjudicateur aura à payer, mais aussi toutes les recettes qui proviendront de tiers* ».

En appliquant cette dernière méthode de calcul, basée sur le chiffre d'affaires prévisionnel de la Concession Prado Carénage, le seuil de 50% est respecté.

Le chiffre d'affaires prévisionnel de la Concession Prado Carénage à la date de signature était de 1 334 millions d'euros HT en valeur 2015. Le chiffre d'affaires prévisionnel supplémentaire résultant du Projet Schloesing est de 418 millions d'euros valeur 2015, soit 31 % du chiffre d'affaires prévisionnel de la Concession initiale.

Même en calculant les montants de ce seuil de 50% sur la base des montants d'investissements, le seuil de 50% n'est pas dépassé. En effet, le montant des investissements de la Concession Prado Carénage initiale est de 226 millions d'euros en valeur 2015. Le montant des investissements complémentaires concédés à hauteur de 96,5 millions d'euros valeur 2015 au titre du projet d'avenant n° 9, cumulé au montant des investissements supportés au titre des avenants successifs, soit 16 millions d'euros valeur 2015 pour la réalisation de la bretelle Rège en vertu de l'avenant n°8, représente 49,8 % du montant de la concession initiale Prado Carénage, et ne dépasse donc pas le seuil de 50%.

4.2 Avenant n°2 à la Concession Prado Sud

L'Avenant n°2 a pour objet de retirer le Tronçon Prado Sud du périmètre de la Concession et d'en tirer les conséquences sur les conditions d'exploitation du Tunnel Prado Sud.

Ainsi, à la date de transfert du Tronçon Prado Sud, seront notamment adaptés au nouveau périmètre de la Concession :

- Les charges d'exploitation des ouvrages, équipements et matériels ;
- Le programme prévisionnel de gros entretien renouvellement ;
- Le compte d'exploitation prévisionnel; et
- La valeur nette comptable ou non amortie des ouvrages, installations et équipements dans les comptes sociaux de SPS établis selon les règles et principes comptables français.

A la suite de la délibération VOI n° 004-890/13/CC du 13 décembre 2013 du conseil de la Communauté Urbaine fixant le tarif de péage perçu par SPS pour les trajets qui empruntent les deux sections Prado-Carénage et Prado Sud à 2,10€ TTC valeur 1er juillet 2015, il est convenu de maintenir ces niveaux de tarifs de péage en vigueur, bien que la Concession permettrait l'application de tarifs supérieurs, après réexamen et justifications nécessaires, notamment des comptes de l'exploitation, conformément à l'article 5.4.1 de la Concession, pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques depuis la mise en service du tunnel.

L'annexe 7 de la Concession précise le cadre de l'évolution de l'environnement du Tunnel Prado Sud sur lequel SPS a déterminé ses prévisions de trafic à la conclusion du contrat et notamment (i) les aménagements sur la base desquels s'est déterminé SPS et (ii) les ouvrages dont SPS a tenu compte pour le financement du projet.

L'article 5.4.2 de la Concession, prévoit qu'en cas de non réalisation de ces hypothèses, et s'il en résulte des effets négatifs pour SPS, les parties se rencontrent « *en vue d'examiner les moyens à mettre en œuvre pour compenser lesdits effets négatifs, de sorte que l'équilibre économique de la Concession reposant sur les prévisions initiales de fréquentation ne se trouve pas modifié* ».

A la demande de la Communauté Urbaine, les hypothèses de trafic référencées dans l'annexe 7 dont SPS a tenu compte pour le financement du tunnel Prado Sud ont été adaptées, telle que l'hypothèse de la

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

mise en service du Boulevard Urbain Sud, entraînant une baisse de trafic estimée à 21 %, qui est supprimée.

Conformément aux contrats de financements externes souscrits par SPS et joints à la Concession, ces financements externes doivent être refinancés au plus tard en 2018. C'est pourquoi, l'Avenant n° 2 autorise SPS, dès la notification de l'Avenant n°2, à procéder au refinancement de la Concession, dont les termes sont adaptés pour permettre à SPS de le faire par voie bancaire et/ou obligataire.

L'Avenant n°2 organise également (comme l'Avenant n°9 à la Concession Prado-Carénage) les conséquences de recours contre l'Avenant n°9, l'Avenant n°2 à la Concession Prado Sud, ou la Convention tripartite ou l'un quelconque de leurs actes détachables. Ainsi en cas de recours, après concertation avec SPS, la Communauté urbaine peut décider (i) soit la poursuite de l'exécution de l'Avenant n°2, (ii) soit la suspension de l'Avenant n°9 à la Concession Prado-Carénage, de l'Avenant n°2 et de la Convention tripartite, (iii) soit l'abandon de la réalisation de la Bretelle Schloesing.

Par ailleurs, l'Avenant n°2 sera résilié de plein droit, sauf accord contraire des Parties, en cas d'annulation, de résiliation ou de résolution de la Convention tripartite et/ou de l'Avenant n°9 à la Concession Prado-Carénage, dans les conditions d'indemnisation de l'article 8.7 de la Concession, et les conditions d'indemnisation en cas de résiliation pour faute du concessionnaire sont complétées de l'éventuelle soulte positive ou négative de rupture des contrats de couverture de taux.

En résumé, l'Avenant n°2 conduit donc à compter de la date de transfert du Tronçon Prado Sud, à diminuer la valeur nette comptable du Tunnel Prado Sud telle qu'elle apparaît dans les comptes sociaux de SPS, pour une valeur équivalant au 31 décembre 2015 à 49,825 millions d'euros, pour un montant total d'investissement initial de 198 millions d'euros HT, valeur 2015 (hors frais financiers).

A compter de la date de transfert du Tronçon Prado Sud, les charges prévisionnelles d'exploitation annuelles (hors impôts et taxes) s'élèveront à environ 1,6 millions d'euros HT valeur 2015, pour une valeur prévisionnelle initiale de 2,0 millions d'euros HT valeur 2015.

Le programme de gros entretien renouvellement du Tunnel s'élèvera à 13,7 millions d'euros HT valeur 2015, pour une valeur prévisionnelle initiale de 15,7 millions d'euros HT, valeur 2015.

Les recettes prévisionnelles d'exploitation tirées des recettes de péage sur la durée restante de la Concession s'élèvent à 519 millions d'euros HT valeur 2015, avec notamment une baisse estimée du trafic à l'ouverture de la Bretelle Schloesing de 12 %, pour des recettes prévisionnelles d'exploitation à la signature de la Concession de 821 euros HT valeur 2015.

Ces chiffres, indexés selon des prévisions de croissance raisonnables, figurent dans le compte d'exploitation prévisionnel qui a vocation à être annexé à l'Avenant n°2, qui se substituera au compte d'exploitation prévisionnel actuel (annexe 4 du Cahier des Charges) à la date du transfert du Tronçon Prado Sud, après mise à jour des conditions du refinancement de la Concession.

L'Avenant n°2 ne confie pas à SPS la réalisation de travaux complémentaires visés à l'article R. 1415-5, et n'est donc pas soumis au seuil de 50 % du montant du contrat principal, qui est au demeurant respecté.

4.3 Convention tripartite

La Convention Tripartite a pour objet d'organiser les conditions et modalités du transfert du Tronçon Prado Sud, propriété de la Communauté Urbaine, du périmètre de la Concession Prado Sud dans le périmètre de la Concession Prado-Carénage, et de tous équipements et installations présents sur la section ou utiles à son exploitation, à la demande de la Communauté Urbaine pour la réalisation de la Bretelle Schloesing.

En contrepartie du Transfert, SMTPC verse à SPS une indemnité égale à 49,825 millions d'euros HT valeur au 31 décembre 2015, calculée sur la base de la méthode validée par un expert indépendant figurant en annexe de la Convention Tripartite (article 7 de la Convention Tripartite).

Le transfert du Tronçon Prado Sud dans le périmètre de la Concession Prado-Carénage interviendra, selon l'article 4 de la Convention Tripartite, à la date de paiement effectif par SMTPC à SPS de l'indemnité de transfert, qui lui-même intervient dans un délai maximum de trois (3) jours calendaires à compter de la plus tardive des deux dates suivantes (la Date du Transfert) :

(i) - L'entrée en vigueur de la Convention Tripartite, qui sera la même que celle de l'entrée en vigueur de l'Avenant n°2 à la Concession Prado Sud, et de l'Avenant n°9 à la Concession Prado Carénage c'est-à-dire à la plus tardive des dates suivantes :

- La date de l'accord donné à SMTPC par les créanciers financiers au titre des financements externes pour la réalisation de la Bretelle Schloesing au premier tirage sur lesdits financements ;

- La date d'obtention de la décision favorable de la Commission européenne sur la compatibilité du Projet Schloesing avec les règles d'aides d'Etat en matière de compensation de service public ;

(ii) - En cas de recours contre l'Avenant n°2 à la Concession Prado Sud, et/ou l'Avenant n°9 de la Concession Prado Carénage, et/ou la Convention Tripartite ou l'un quelconque de leurs actes détachables, à la date de décision de poursuivre le Projet Schloesing malgré le recours.

Les Parties veillent également à ce que le Transfert soit compatible avec (i) le délai de réalisation de la Bretelle Schloesing et (ii) la mise en sécurité de la circulation dans le Tunnel Prado Sud.

Dans l'hypothèse où le Transfert ne serait pas intervenu 12 mois après la signature de la Convention Tripartite, les Parties conviennent de se rencontrer pour apprécier l'effet sur l'équilibre économique de la Concession Prado Sud et la Concession Prado Carénage du montant de l'indemnité de transfert, et arrêter les mesures à prendre en vue de permettre la poursuite du Projet Schloesing (article 7 de la Convention Tripartite).

Le Tronçon Prado Sud restera sous la garde et la responsabilité de SPS jusqu'à la Date du Transfert. A cette date, SMTPC assure la garde et la responsabilité de l'entretien et de l'exploitation du Tronçon Prado Sud dans les conditions de la Concession Prado-Carénage modifiée par l'Avenant n°9 à la Concession Prado-Carénage.

Tous les taxes, frais et dépens liés au Transfert, à tout enregistrement ou autre formalité en rapport avec le Transfert sont à la charge de SMTPC (article 10 de la Convention Tripartite).

Il est donc proposé au Conseil de Communauté d'approuver l'avenant n°2 au contrat de concession n°08/024, l'avenant n°9 au contrat de concession n°90/493 et la convention tripartite avec les deux sociétés concessionnaires, l'ensemble permettant la réalisation de l'opération Schloesing dans les conditions ci-dessus décrites.

La Commission de Délégation de Service Public a été saisie de ces avenants et de ce projet de convention lors de sa séance du 2 décembre 2015 et a émis un avis favorable.

Monsieur le Président propose au Conseil de Communauté d'approuver la délibération ci-après :

Le Conseil de Communauté,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- L'arrêté préfectoral du 7 juillet 2000 portant création de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ;

Signé le 21 Décembre 2015
Reçu au Contrôle de légalité le 29 Décembre 2015

- Les délibérations n° 89/096/UCV du 6 février 1989 et n° 90/163/E du 5 mars 1990 du Conseil Municipal de Marseille
- Les délibérations TRA n° 17/416/CC du 27 juin 2003 et DIFRA n° 9918/CC du 28 juin 2013 du Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ;
- L'avis favorable de la Commission de Délégation de Service Public émis le 2 décembre 2015.

Sur le rapport du Président,

**Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,
Considérant**

- La nécessité de réaliser un ouvrage souterrain, gratuit pour les usagers, de liaison entre le boulevard Schloesing d'une part, le tunnel Prado-Carénage, le tunnel Prado Sud et l'autoroute A50 d'autre part, afin de requalifier la place du général Ferrié et permettre le passage du tramway sur cette place dans des conditions de circulation satisfaisantes ;
- L'intérêt de confier la réalisation de cet ouvrage à la Société du Tunnel Prado-Carénage, dans le cadre d'un avenant au contrat de concession entre la Communauté Urbaine et cette société, prolongeant de 11 ans et 2 mois la durée de cette concession de manière à pouvoir assurer le financement du nouvel ouvrage en question sans participation de la Communauté Urbaine et dans le respect de l'équilibre économique et financier de cette concession ;
- L'intérêt de réutiliser, pour minimiser le coût de ce nouvel ouvrage, la partie terminale du tunnel Prado Sud et la nécessité, pour ce faire, de conclure d'une part un avenant avec la société qui en est concessionnaire, d'autre part un avenant tripartite avec les deux sociétés concessionnaires afin de définir les modalités techniques et financières du transfert de cette partie d'ouvrage de la concession du tunnel Prado Sud vers la concession du tunnel Prado Carénage.

Après en avoir délibéré :

Décide

Article 1 :

Sont approuvés l'avenant n°9 à la concession du tunnel Prado Carénage, l'avenant n°2 à la concession du tunnel Prado Sud et la convention tripartite entre la Communauté Urbaine et les sociétés titulaires de ces deux concessions, ci annexés

Article 2 :

Monsieur le Président de La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ou son représentant est autorisé à signer ces avenants et la convention susdits.

Pour Visa,
Le Vice-Président Délégué
Voirie-Espaces publics
Grandes Infrastructures

Éric DIARD

Pour Présentation,
Le Président Délégué de la Commission
Voirie et signalisation

Albert GUIGUI

Certifié Conforme,
Le Président de la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole

Guy TEISSIER