

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE

Séance du 18 octobre 2017

Monsieur Jean MONTAGNAC, Président du Conseil de Territoire Marseille Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 105 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Hélène ABERT - Christian AMIRATY - René AMODRU - Michel AZOULAI - René BACCINO - Mireille BALOCCO - Marie-Josée BATTISTA - Jean-Pierre BERTRAND - Jacques BESNAÏNOU - Solange BIAGGI - Patrick BORE - Laure-Agnès CARADEC - Marie-Arlette CARLOTTI - Michel CATANEO - Gérard CHENOZ - Alain CHOPIN - Anne CLAUDIUS-PETIT - Monique CORDIER - Vincent COULOMB - Monique DAUBET-GRUNDLER - Anne DAURES - Christophe DE PIETRO - Anne-Marie D'ESTIENNES D'ORVES - Nouriati DJAMBAE - Pierre DJIANE - Emilie DOURNAYAN - Marie-France DROPY OURET - Sandra DUGUET - Michèle EMERY - Nathalie FEDI - Céline FILIPPI - Richard FINDYKIAN - Dominique FLEURY VLASTO - Josiane FOINKINOS - Arlette FRUCTUS - Josette FURACE - Karim GHENDOUF - Patrick GHIGONETTO - Jean-Pierre GIORGI - André GLINKA-HECQUET - Martine GOELZER - Vincent GOMEZ - Régine GOURDIN - Marcel GRELY - Annie GRIGORIAN - Andrée GROS - Albert GUIGUI - Louisa HAMMOUCHE - Daniel HERMANN - Noro ISSAN-HAMADY - Bernard JACQUIER - Christian JAILLE - Fabrice JULLIEN-FIORI - Dany LAMY - Albert LAPEYRE - Gisèle LELOUIS - Marc LOPEZ - Marie-Louise LOTA - Antoine MAGGIO - Patrick MAGRO - Bernard MARANDAT - Hélène MARCHETTI - Stéphane MARI - Jeanne MARTI - Bernard MARTY - Janine MARY - Florence MASSE - Martine MATTEI - Marcel MAUNIER - Richard MIRON - André MOLINO - Claudette MOMPRIVE - Jean MONTAGNAC - Roland MOUREN - Marie MUSTACHIA - Lisette NARDUCCI - Jérôme ORGEAS - Nadine PADOVANI-FAURE-BRAC - Grégory PANAGOUDES - Patrick PAPPALARDO - Elisabeth PHILIPPE - Claude PICCIRILLO - Nathalie PIGAMO - Catherine PILA - Marc POGGIALE - Véronique PRADEL - Marlène PREVOST - Muriel PRISCO - Marine PUSTORINO-DURAND - Julien RAVIER - Martine RENAUD - Maryvonne RIBIERE - Jean ROATTA - Carine ROGER - Georges ROSSO - Lionel ROYER-PERREAUT - Roger RUZE - Isabelle SAVON - Marie-Xavière SCOTTO DI UCCIO - Jocelyne TRANI - Cédric URIOS - Lionel VALERI - Josette VENTRE - Brigitte VIRZI-GONZALEZ - Kheïra ZENAFI.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Mireille BENEDETTI représentée par Lionel VALERI - Jean-Louis BONAN représenté par André GLINKA-HECQUET - Frédéric BOUSQUET représenté par Richard MIRON - Valérie BOYER représentée par Julien RAVIER - Marie-Christine CALATAYUD représentée par Nathalie FEDI - Eugène CASELLI représenté par Vincent COULOMB - Sophie CELTON représentée par André MOLINO - Catherine CHAZEAU représentée par Marie-Arlette CARLOTTI - Sandrine D'ANGIO représentée par Gisèle LELOUIS - Frédéric DOURNAYAN représenté par Emilie DOURNAYAN - Roland GIBERTI représenté par Hélène MARCHETTI - Georges GOMEZ représenté par Marie-France DROPY OURET - José GONZALEZ représenté par Jeanne MARTI - Garo HOVSEPIAN représenté par Marc LOPEZ - Paule JOUVE représentée par Janine MARY - Nathalie LAINE représentée par Patrick BORE - Eric LE DISSES représenté par Véronique PRADEL - Annie LEVY-MOZZICONACCI représentée par Muriel PRISCO - Christophe MASSE représenté par Florence MASSE - Patrick MENNUCCI représenté par Nathalie PIGAMO - Danielle MILON représentée par Fabrice JULLIEN-FIORI - Yves MORAINÉ représenté par Gérard CHENOZ - Christian PELLICANI représenté par Marc POGGIALE - Gérard POLIZZI représenté par Bernard MARTY - Roland POVINELLI représenté par Hélène ABERT - Stéphane RAVIER représenté par Dany LAMY - Sandra SALOUM-DALBIN représentée par Daniel HERMANN - Guy TEISSIER représenté par Lionel ROYER-PERREAUT - Jean-Louis TIXIER représenté par Annie GRIGORIAN - Maxime TOMMASINI représenté par Monique DAUBET-GRUNDLER - Martine VASSAL représentée par Jean MONTAGNAC.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Mireille BALLETTI - Loïc BARAT - Jean-Pierre BAUMANN - Yves BEAUVAL - Sabine BERNASCONI - Roland BLUM - Nicole BOUILLLOT - Nadia BOULAINSEUR - Roland CAZZOLA - Frédéric COLLART - Laurent COMAS - Michel DARY - Jean-Claude DELAGE - Dominique DELOURS - Eric DIARD - Yann FARINA - Jean-Claude GAUDIN - Samia GHALI - Bruno GILLES - Michel ILLAC - Laurent LAVIE - Laurence LUCCIONI - Guy MATTEONI - Georges MAURY - Xavier MERY - Virginie MONNET-CORTI - Patrick PADOVANI - Didier PARAKIAN - Christyane PAUL - Stéphane PICHON - Marie-Laure ROCCA-SERRA - Eric SCOTTO - Emmanuelle SINOPOLI - Nathalie SUCCAMIELE - Dominique TIAN - Claude VALLETTE - Patrick VILORIA - Didier ZANINI - Karim ZERIBI.

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

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

VOI 001-827/17/CT

■ 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°9 au contrat de concession n° 90/493 du tunnel Prado Carénage de l'avenant n°2 au contrat de concession n° 08/030 du tunnel Prado Sud et d'une convention tripartite avec les deux sociétés concessionnaires

Avis du Conseil de Territoire

DIFRA 17/15816/CT

Monsieur le Président du Conseil de Territoire Marseille Provence sur proposition du Président délégué de Commission soumet au Conseil de Territoire le rapport suivant :

Dans le cadre des dispositions de l'article L.5218.7, I du Code Général des Collectivités Territoriales, le Conseil de Territoire est saisi pour avis du rapport au Conseil de la Métropole présenté ci-après :

Contrat de concession n°90/493 relatif au Tunnel Prado Carénage :

Le 05 octobre 1987, le Conseil Municipal de la Ville de Marseille a décidé de lancer un concours de concession pour la réhabilitation du tunnel Prado Carénage aux fins de circulation automobile et son exploitation en vertu de l'article L153-1 du Code de la Voirie Routière.

Le 06 février 1989, le Conseil Municipal de la Ville de Marseille a désigné la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage (SMTPC) lauréate du concours et a approuvé le contrat de concession lui confiant le financement, la conception, la construction et l'exploitation du tunnel routier Prado-Carénage pour une durée de 30 ans à compter de sa mise en service qui a eu lieu le 18 septembre 1993.

Le tunnel Prado-Carénage est un tunnel routier d'une longueur de 2450 mètres, à deux niveaux de circulation unidirectionnels comprenant chacun 2 voies de 3 mètres de large. Il relie :

- depuis le nord de Marseille : l'Autoroute A55 / le centre-ville aux quartiers Est de la ville (Menpenti, Stade Vélodrome - Ganay, Parc du 26ème centenaire) ;
- depuis l'Est de Marseille : l'Autoroute A50 au centre-ville / secteur Euroméditerranée, via le tunnel du Vieux Port.

Le coût initial des investissements (hors frais financiers) s'est élevé à 228 millions d'euros HT, valeur 2017.

La concession Prado Carénage a été modifiée à plusieurs reprises : depuis 1993, sept (7) avenants ont apporté des adaptations d'ordre essentiellement tarifaires au contrat initial. Le Conseil Municipal de la Ville de Marseille a également approuvé, dans sa séance du 19 décembre 1994, l'avenant n°3 au contrat de concession pour régularisation des travaux supplémentaires nécessaires à la réalisation du tunnel et allongement de la durée de la concession de deux ans, portant ainsi la durée initiale à 32 ans.

Par ailleurs, dans sa séance du 27 juin 2005, le Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) a approuvé l'avenant n°8 au contrat de concession. Cet avenant confiait à SMTPC la réalisation des accès et des aménagements intérieurs de la liaison souterraine « Rège » entre la rue Louis Rège et le tunnel Prado Carénage.

Le montant des travaux liés au Tunnel Rège correspond à un investissement complémentaire de 16,9 millions d'euros HT, en valeur 2017.

Contrat de concession n°08/030 relatif au Tunnel Prado Sud :

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

Dans sa séance 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.

Au terme de la procédure de mise en concurrence, le conseil de la Communauté Urbaine a retenu dans sa séance du 08 février 2008 comme concessionnaire la Société Prado Sud.

Le contrat prévoyait une durée de concession de 46 ans à compter de sa notification.

La convention de Délégation de Service Public pour la réalisation et l'exploitation du Tunnel Prado Sud a été signée le 06 mars 2008 et notifiée le 14 mars 2008.

Le tunnel Prado Sud est un tunnel routier d'une longueur de 1300 mètres environ, à deux niveaux de circulation unidirectionnels comprenant chacun 2 voies de 3 mètres de large. Il relie :

- depuis le Nord de Marseille : l'Autoroute A55 / le centre-ville aux quartiers Sud de la ville (Plages du Prado, Stade Vélodrome – Jean Bouin), via le tunnel du Vieux Port et le tunnel Prado Carénage ;
- depuis l'Est de Marseille : l'Autoroute A50 aux quartiers Sud de la ville (Plages du Prado, Mazargues, Saint-Giniez).

Dans sa séance du 28 juin 2013, le conseil de la Communauté Urbaine a approuvé l'avenant n°1 au contrat de concession ayant pour objet d'intégrer les coûts supplémentaires induits par les modifications de projet et de méthode résultant notamment des réserves et recommandations du Commissaire Enquêteur prises en compte par le concessionnaire à la demande de l'Autorité Délégante. La durée de la Concession a été prolongée d'un an, portant sa durée totale à 47 ans.

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

En définitive, le coût des investissements (hors frais financiers) depuis le début du contrat s'élève à 187 millions d'euros HT, valeur 2017.

1. PRESENTATION DU PROJET DE BRETELLE D'ACCES ET DE DEGAGEMENT AU TUNNEL PRADO CARENAGE

1.1 NECESSITE DE CREATION DE LA BRETELLE SCHLÆSING :

1°) Depuis la mise en service du Tunnel Prado Carénage en 1993, les conditions de circulations dans son environnement immédiat ont notablement évolué.

Ainsi, la sortie de l'ouvrage vers le Chemin de l'Argile, qui a connu un important développement immobilier au cours des années 2000 (projet Cap Est...), connaît des situations d'engorgement fréquentes à l'origine de remontées de queue dans l'ouvrage souterrain, et notamment au niveau de la zone d'échanges du Péage. Pour des raisons de sécurité à l'intérieur des ouvrages routiers souterrains, ces situations de congestion nécessitent des fermetures temporaires du tunnel pour assurer une régulation du trafic en rapport avec les remontées de file constatées.

La réalisation de la Bretelle Schloësing permettra donc d'améliorer la sécurité d'exploitation du Tunnel Prado Carénage en offrant une sortie libre vers le bd Schloësing dont la capacité de trafic est adaptée au flux de circulation du tunnel Prado Carénage.

Par ailleurs, l'ensemble des tunnels Marseillais est considéré comme un axe « rouge » et donc prioritaire pour les forces de maintien de l'ordre et pour les secours. Les congestions constatées à l'entrée ou à la sortie du tunnel Prado Carénage constituent par conséquent un « point noir » dans le dispositif de sécurité et de secours. La continuité TPC-Bretelle Schloësing viendra fluidifier cet axe en direction de sites majeurs tels que le Stade Vélodrome, le palais des sports, le métro...

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

La bretelle Schlœsing créera un accès supplémentaire au Tunnel Prado Carénage pour le Bataillon des Marins Pompiers en cas d'intervention dans l'un ou l'autre des tubes du TPC. Elle deviendra également un axe permettant l'évacuation d'urgence des usagers en cas de congestion en sortie du TPC vers l'A50 ou en cas d'incendie dans le TPC.

Enfin la mise en place d'un système de lecture automatique de plaques d'immatriculation, prévue dans le cadre du cadre de l'avenant, permettra d'envisager une évolution du péage vers un fonctionnement en « Free Flow » (=flux libre), améliorant de fait la sécurité de circulation à l'entrée/sortie du tunnel Prado Carénage (par suppression d'un dispositif accidentogène).

2°) Par ailleurs, dans le cadre de sa politique de déplacement urbain, la Métropole Aix-Marseille-Provence projette d'étendre le réseau de tramway de Marseille, au Nord jusqu'à La Castellane, au Sud jusqu'à Boulevard urbain Sud.

Au sud de la place Castellane, l'extension est envisagée sur l'avenue Cantini, la place Ferrié, le bd Schlœsing, le carrefour Dromel puis jusqu'au Boulevard Urbain Sud, traverse de la Gaye.

Ce projet présente un intérêt stratégique pour l'agglomération à plusieurs titres.

Il entre pleinement dans l'objectif de la Métropole Aix-Marseille-Provence de développer son réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) et il contribue au rééquilibrage de la desserte des populations sur une aire urbaine plus vaste.

Cette extension augmentera le rayonnement et l'efficacité de l'ensemble du réseau de TCSP de l'agglomération.

Il permettra vers le sud, la desserte de la ZAC de la Capelette et des hôpitaux et désenclavera certains des quartiers les plus densément peuplés de la ville. D'autre part, l'extension du réseau de tramway au sud contribuera à la création de deux pôles d'échanges multimodaux, l'un à la station Sainte-Marguerite Dromel, l'autre à la jonction avec le projet de Boulevard Urbain Sud, boulevard de la Gaye.

Cet itinéraire tramway nécessite la suppression des passerelles de la place du général Ferrié, ce qui entraînera un report au sol de la circulation concernée. Pour rétablir la liaison entre les quartiers Est et Sud-Est de la Ville avec le réseau structurant de voiries que constitue l'itinéraire de transit tunnel Prado-Carénage, tunnel Vieux-Port, tunnel Major / tunnel Joliette, et au-delà les autoroutes A50 et A55, il est nécessaire de créer une nouvelle bretelle d'accès et de dégagement au tunnel Prado Carénage.

Il ressort des études réalisées que le rétablissement du fonctionnement des échanges routiers ne sera possible que par la création de cette bretelle souterraine d'accès et/ou dégagement au tunnel Prado Carénage.

L'utilisation de cet équipement, qui rétablira les possibilités de dessertes et de transit du quartier, sera gratuite, elle ne fera l'objet d'aucune facturation complémentaire des gestionnaires à l'égard des usagers qui pourront ainsi traverser la place du Général Ferrié :

- En provenance du bd Schlœsing et s'engager vers le Tunnel Prado-Carénage, et rejoindre l'autoroute A50,
- Ou en provenance de l'Axe Littoral (A7/A55, tunnel Joliette, tunnel du Vieux Port, tunnel Prado Carénage) et s'engager vers le Bd Schlœsing et les quartiers Est/Sud-Est de la ville.

Pour le développement équilibré de l'aire métropolitaine, parallèlement au renforcement de l'attractivité des transports collectifs, le rôle stratégique de certains axes de voirie structurants est réaffirmé.

Ainsi la stratégie globale du schéma multimodal d'infrastructures routières a pour objectif de rétablir les connexions entre le système autoroutier et le réseau local sur des voies adaptées, plutôt que sur des voies

urbaines aujourd'hui engorgées. Les flux de circulation ainsi réorientés permettront de requalifier les voies auparavant saturées.

A l'horizon 2023, le PDU prévoit :

- L'achèvement du réseau primaire de contournement de l'agglomération marseillaise (L2 + Boulevard Urbain Sud),
- La requalification de la rocade du Jarret en Boulevard Urbain diminuant ainsi la place de la voiture au profit des modes doux, des piétons et de l'environnement,
- La requalification du Cours Lieutaud.

Ainsi le projet de bretelle Schlœsing permettra un accès direct à l'Autoroute du Littoral depuis le Boulevard Schlœsing pour permettre l'allègement de la circulation sur le Jarret.

Ce réseau cohérent d'infrastructures viaires hiérarchisées constitue un système performant de protection et d'apaisement de l'hyper-centre.

1.2 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE L'OUVRAGE PROJETÉ

La Bretelle Schlœsing sera une liaison routière souterraine à une voie de circulation par sens, la largeur des voies de circulation étant de 3 mètres, reliant directement le boulevard Schlœsing et l'accès du péage du tunnel Prado Carénage.

Le cadre bidirectionnel présentera :

- une longueur d'environ 855 mètres, incluant :
- une section de 360 mètres située à l'extrémité du tunnel Prado Sud transférée du périmètre de la Concession Prado Sud dans le périmètre de la Concession du tunnel Prado-Carénage par la convention tripartite,
- une section d'environ 495 mètres à construire (trémie d'entrée/sortie comprise) ;
- un gabarit limité à la circulation des véhicules inférieurs à 3,20 mètres ;

La circulation à l'intérieur de la Bretelle Schlœsing sera interdite aux poids lourds et aux véhicules de transport de matières dangereuses ;

L'ouvrage sera équipé de l'ensemble des installations et matériels nécessaires à la sécurité des usagers conformément à la réglementation et aux interfaces d'exploitation avec les tunnels Prado Sud et Prado Carénage.

2. SCHEMA CONTRACTUEL PROPOSE

2.1 HISTORIQUE

Par courrier du 07 janvier 2014, le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a exprimé au Président de la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage sa volonté de revoir la clause de paysage de la concession Prado Sud relative à la réalisation du Boulevard Urbain Sud, et par voie de conséquence de faire évoluer les liens unissant l'exploitation du Tunnel Prado Carénage et du Tunnel Prado Sud.

A ce titre, il a demandé à la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage d'étudier une solution de dénivellation de la circulation routière sous la place Ferrié permettant d'assurer le fonctionnement du carrefour Ferrié en tenant compte du passage prioritaire des tramways entre l'avenue Cantini et le boulevard Schlœsing, tel qu'envisagé dans le cadre du projet d'extension de la ligne T3 entre Castellane et le boulevard de la Gaye mené par la Collectivité.

Compte tenu de la dimension de l'ouvrage à créer, de sa gratuité, de l'environnement urbain dans lequel il s'insère, et de son caractère techniquement indissociable, particulièrement au regard de l'imbrication des équipements ou installations de sécurité, avec ceux exploités par la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage, les études réalisées ont conduit les services de la Communauté urbaine Marseille Provence

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

Métropole à envisager avec la société concessionnaire du Tunnel Prado Carénage, la possibilité de faire réaliser cet ouvrage dans le cadre d'une prolongation de son contrat de délégation de service public.

Deux projets d'avenants et une convention tripartite ont été établis en ce sens et approuvés au Conseil Communautaire du 21 décembre 2015.

Par lettre du 18 février 2016, le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, dans le cadre de l'exercice du contrôle de légalité, a demandé au Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence (venant aux droits de la Communauté Urbaine à compter du 01 janvier 2016) de bien vouloir retirer cette délibération, aux motifs que :

- les avenants envisagés modifiaient substantiellement l'un des éléments essentiels du contrat de délégation initial,
- les travaux et prestations projetés auraient dû être soumis à une procédure de mise en concurrence.

Compte tenu des observations formulées, le Conseil de la Métropole, dans sa séance du 28 avril 2016, a procédé au retrait de ladite délibération et a demandé au Président de la Métropole, de proposer des solutions techniques, juridiques et financières permettant de réaliser la prolongation de la ligne 3 du tramway en direction du Sud dans des conditions acceptables pour le fonctionnement urbain et soutenables pour les finances de la collectivité.

Les Services de l'Etat ont été sollicités sur les solutions permettant de formaliser un schéma contractuel juridiquement sécurisé, rendant possible la réalisation de la bretelle Schloësing.

2.2 EVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE

Ainsi, une réunion de travail sous l'égide de la Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte-D'azur, en présence de la Métropole et des différents services de l'Etat s'est tenue le 28 Février 2017. Le Préfet a fait appel à cette occasion à une Mission Interministérielle (FIN INFRA), pour disposer des éléments d'expertises juridiques, techniques et financières, en vue d'analyser les propositions faites par la Métropole pour la réalisation de cette opération.

Parallèlement le Conseil d'Etat a admis, dans un important arrêt du 23 décembre 2016 relatif au Plan de Relance Autoroutier, un schéma contractuel comparable à celui qui fait l'objet du présent rapport en considérant :

«...que les travaux en cause, dont le montant n'est pas supérieur à 50% du montant des contrats initiaux, ont pour objet soit de répondre aux risques liés à l'accroissement du trafic, soit d'améliorer la sécurité routière, qu'ils répondent ainsi à des besoins d'intérêt général et qu'ils sont devenus nécessaires pour assurer l'exploitation des concessions et, d'autre part, qu'un changement de concessionnaire serait impossible du fait des liens étroits entre les équipements concernés et les biens et services concédés et de nature à entraîner, pour l'Etat, une augmentation substantielle des coûts en raison des indemnités qui seraient dues ».

Cette décision se fonde notamment sur les dispositions de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession qui a été transposée par l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et son décret d'application n°2016-86 du 1er février 2016 avec entrée en vigueur à la date du 1er avril 2016.

Le 2° de l'article 36 du décret dispose qu'un contrat de concession peut être modifié notamment :

« Lorsque, sous réserve de la limite fixée au I de l'article 37, des travaux ou services supplémentaires sont devenus nécessaires et ne figuraient pas dans le contrat de concession initial, à la double condition qu'un changement de concessionnaire :

- a) Soit impossible pour des raisons économiques ou techniques tenant notamment aux exigences d'interchangeabilité ou d'interopérabilité avec les équipements, services ou installations existants acquis dans le cadre de la concession initiale ;*
- b) Présenterait pour l'autorité concédante un inconvénient majeur ou entraînerait pour lui une augmentation substantielle des coûts ».*

Signé le 18 Octobre 2017

Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

A la lueur de l'interprétation faite par le Conseil d'Etat dans l'arrêt du 23 décembre 2016 précité, le schéma contractuel envisagé répond aux dispositions du 2° de l'article 36 du décret dès lors :

- qu'il porte sur des travaux qui sont devenus nécessaires après l'attribution de ces concessions,
- que les travaux et services qui seraient intégrés dans le périmètre de la concession du Tunnel Prado Carénage restent en-deçà du seuil de 50% du montant initial de cette concession
- que des raisons techniques, notamment d'interopérabilité des trois tunnels pour répondre aux prescriptions de sécurité résultant de la « réglementation Mont-Blanc » (instruction technique n°2000-63 du 25 Aout 2000), rendent impossibles le changement de concessionnaire ou, sauf impossibilité totale, présenteraient un inconvénient majeur et dans tous les cas une augmentation substantielle des coûts (résiliation ou modification des concessions existantes, absence de gestion centralisée avec dédoublement des coûts afférents ...).

2.3 MISES A JOUR DU SCHEMA CONTRACTUEL

Suite à la rencontre avec les services de l'Etat, des études ont été conduites visant à définir les caractéristiques définitives du projet, le modèle économique précis intégrant notamment des études de circulation mises à jour compte tenu des délais écoulés, mais aussi, l'impact de l'évolution de divers projets urbains et routiers en périphérie de la zone concernée par la réalisation de la liaison souterraine projetée.

Ces études complémentaires ont permis d'optimiser le schéma initialement envisagé en décembre 2015 en intégrant les améliorations sensibles des conditions financières (baisse du taux d'actualisation, fiscalité, ...). Ces améliorations significatives ont un impact substantiel sur la durée de prorogation de la concession Prado Carénage.

3. CONTENU DE L'AVENANT N°9 AU CONTRAT DE CONCESSION PRADO CARENAGE

3.1 OBJET ET CONTENU DE L'AVENANT

L'avenant a pour objet de définir les conditions et modalités dans lesquelles la Métropole confie au concessionnaire le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien-maintenance de la Bretelle Schlœsing, et de modifier en ce sens le périmètre de la Concession du tunnel Prado-Carénage. La Bretelle Schlœsing est une liaison routière souterraine à cadre bidirectionnel, à une voie de circulation par sens reliant directement le boulevard Schlœsing et l'accès du péage du tunnel Prado Carénage comprenant :

- un tronçon de l'actuel Tunnel Prado Sud d'une longueur de 360 mètres environ (le « Tronçon Prado Sud ») qu'il conviendra de transférer de cette concession à la concession du tunnel Prado Carénage moyennant une indemnisation versée par la Société marseillaise du tunnel Prado Carénage (SMTPC) à la société Prado Sud,
- un tronçon de 495 mètres (trémie d'entrée/sortie comprise) à construire.

Le coût des études, et des travaux de conception et de réalisation de la Bretelle s'établit à 47,202 millions d'euros HT valeur août 2017.

L'indemnité de transfert du tronçon Prado Sud s'élève à 49,783 millions d'euros HT.

Pour amortir les coûts de financement, conception, construction de ce second tronçon ainsi que de financement de l'indemnité de transfert du Tronçon Prado Sud tout en assumant les charges d'exploitation et d'entretien-maintenance afférentes, l'avenant prévoit une prorogation de la durée de la concession de 7 ans et 11 mois.

Par ailleurs dans un objectif d'amélioration de la régulation du trafic, l'avenant prévoit d'étudier la mise en place d'une modulation du tarif de base défini à l'article 39 du cahier des charges de la Concession, selon les périodes en vue d'assurer une meilleure gestion du trafic.

L'entrée en vigueur intégrale de l'avenant est soumise à un certain nombre de conditions dont l'intervention d'une décision favorable de la Commission européenne sur la compatibilité du Projet Schlœsing avec les règles d'aides d'Etat en matière de compensation de service public.

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

3.2 JUSTIFICATIONS DE L'AVENANT

La nouvelle bretelle Schlœsing ne générera aucun trafic vers le Tunnel Prado Sud en provenance ou en direction du Boulevard Schlœsing. Elle est un complément et un prolongement indissociable du Tunnel Prado Carénage.

En effet :

1) Fonctionnellement et réglementairement (Interopérabilité des équipements)

La sécurité routière dans les tunnels est un objectif prioritaire pour l'Etat, en charge de délivrer les autorisations de leur exploitation après examen des dossiers de sécurité.

L'Instruction Technique N°2000-63 du 25 Aout 2000 qui fait suite à la catastrophe du Mont-Blanc impose ainsi une rigueur extrême dans les procédures d'interventions et de communication entre les exploitants de tunnels. Ainsi quel que soit le degré de permanence et surveillance, les mêmes équipements de sécurité du tunnel ne doivent pouvoir être commandés à un moment quelconque que depuis un seul poste de contrôle-commande. Ceci ne fait pas obstacle à l'existence éventuelle de plusieurs postes à condition qu'ils ne puissent pas être en fonction simultanément.

C'est précisément la raison pour laquelle les tunnels Prado-Carénage et Prado Sud sont exploités par le même exploitant, SMTPC (par convention passée entre les deux sociétés concessionnaires). Ces deux tunnels disposent ainsi de leurs propres équipements, mais c'est la même personne qui est chargée des interventions dans les deux tunnels. Cela implique la coordination et la mise en commun des outils de gestion des équipements de sécurité respectifs (réseau d'appel d'urgence, vidéosurveillance et DAI, GTC, ventilation/désenfumage, réseau IP, PC, etc.).

Les scénarios de désenfumage en cas d'incendie activent de nombreux équipements sur les deux ouvrages de manière à sécuriser en urgence le tunnel impacté (fermeture des barrières de péage, activation des PMV, neutralisation de voie pour les secours etc.)

C'est dans ce schéma que s'inscrit la bretelle Schlœsing, pour garantir le caractère unitaire de l'exploitation et répondre aux exigences de sécurités imposées pour ce type d'ouvrage.

A noter en outre, que les tunnels Prado Sud et Prado-Carénage sont dans le prolongement des tunnels exploités en régie par la Métropole ; ouvrages implantés dans la continuité d'un maillage autoroutier (A7, A50, A55) exploité par la Direction des Routes Méditerrané (DirMed), ce qui nécessite déjà une coordination très forte avec d'autres exploitants. Si un évènement majeur intervient dans l'un des tunnels, cela doit nécessairement conduire aux bonnes actions coordonnées dans les autres tunnels.

Confier l'exploitation de la bretelle Schlœsing à SMTPC permet :

- d'assurer la sécurité dans les tunnels successifs de traversée de la ville;
- une continuité dans l'exploitation des tunnels Prado Sud et Prado-Carénage.
- des interventions de sécurité totalement coordonnées en cas d'évènements significatifs et simultanés dans ces différents ouvrages.

Le Dossier Sécurité pour la bretelle Schlœsing devra être approuvé par le Préfet, et s'inscrira dans la continuité des Dossiers Sécurité existants.

2) Physiquement :

La nouvelle bretelle Schlœsing est indissociable du tunnel Prado Carénage et notamment au niveau de raccordement à l'échangeur du « tronçon Prado Sud » rétrocedé. Sa création nécessite des modifications de l'échangeur (travaux et équipements) pendant l'exploitation des deux tunnels.

En effet, compte tenu de l'exiguïté des ouvrages existants et de l'environnement urbain du site, il ne peut être envisagé de créer une nouvelle voie dédiée au trafic en provenance et à destination du Bd Schlœsing dans le « tronc commun » Prado Sud / Schlœsing et dans la zone de péage.

Ainsi, les installations existantes de la zone de péage, exploitées par SMTPC, devront être modifiées pour organiser, gérer et percevoir le péage des tunnels payants (Prado Sud et Prado Carénage) et distinguer la circulation de la nouvelle bretelle d'accès affectée d'une gratuité d'utilisation.

3) Difficulté de réalisation des travaux sous exploitation des tunnels

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

L'exploitation des tunnels Prado Carénage et Prado Sud doit être maintenue pendant toute la durée du chantier de construction de la bretelle Schlœsing.

La construction du nouvel ouvrage par un maître d'ouvrage extérieur, alors même que le tunnel relevant de la concession de Prado Sud (et de l'exploitation par SMPTC) demeure en service, sur un nœud routier drainant des flux de circulation de cette envergure, serait d'une grande complexité, et pourrait entraîner des risques pour les deux concessions en cours.

4) Difficulté de réalisation des travaux et de gestion de la circulation en surface

La réalisation du chantier doit aussi intégrer la régulation des flux de circulation hors tunnels au moment – notamment - du démontage des passerelles de la Place Général Ferrié ce qui exige une coordination très fine à mener au moment de l'exécution de l'ouvrage, pour limiter l'impact négatif sur l'exploitation des deux tunnels et l'ensemble de la circulation du quartier.

3.3 INCIDENCES FINANCIERES DE L'AVENANT

Au plan financier, l'impact de cet avenant conduit à mettre à la charge de SMPTC un investissement supplémentaire estimé à 96,985 M€ auquel il convient d'ajouter des frais financiers intercalaires de portage du coût du chantier.

Cet investissement supplémentaire est entièrement supporté par SMPTC, sans contribution de la Collectivité.

Afin de permettre au concessionnaire de financer ces investissements (dont l'accès est gratuit) et sans possibilité d'augmentation des tarifs pour les usagers pour des raisons d'acceptabilité du tarif, un allongement de la durée du contrat est rendu nécessaire.

La durée d'allongement a été calculée de façon à assurer un strict équilibre entre les charges nouvelles imposées au concessionnaire pour la réalisation du Projet Schlœsing et les recettes induites par le Projet.

La durée d'allongement du contrat a donc été calculée dans le respect des règles européennes qui imposent que « 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. »

La durée d'allongement a été calculée de manière à ce que les flux projet, à savoir les flux d'excédent brut d'exploitation diminués des investissements et de la charge d'impôt sur les sociétés à partir du 1er janvier 2017, actualisés au taux de 6,91%, soient strictement identiques dans un scénario « sans l'avenant » et dans un scénario « avec avenant ». Ce taux d'actualisation est très proche de celui utilisé par l'Etat dans les discussions portant sur le troisième Plan de Relance Autoroutier. Il permet de répondre aux exigences de l'encadrement de 2012 sur la notion de « bénéfice raisonnable » pour ce secteur en fonction du type de travaux concernés, du mécanisme de compensation et du niveau de risque supporté, en particulier en milieu urbain.

Cette méthode a le mérite d'être exhaustive, et de tenir compte de l'ensemble des paramètres financiers impactés par l'avenant, notamment l'allongement de la durée, la variation des recettes d'exploitation, des investissements, des coûts d'exploitation, des charges fiscales, du Besoin en Fonds de Roulement (BFR).

Il ressort des modélisations effectuées qu'une augmentation de la durée du contrat de 7 ans et 11 mois est nécessaire pour assurer au concessionnaire une équivalence de flux de trésorerie.

En effet, cet allongement de durée permet d'aboutir à un flux projet actualisé sur la durée restant à courir du contrat strictement équivalent entre les deux scénarios étudiés (avec et sans avenant).

Par ailleurs, il est à noter que l'impact de cet avenant sur la valeur totale du contrat s'élève à + 29%, le chiffre d'affaire total en euros 2017 passant de 1 031 millions d'euros HT à 1 329 millions d'euros HT.

3.4 EVOLUTIONS DE L'AVENANT

Par rapport à l'avenant présenté en décembre 2015, le projet d'avenant présente une optimisation de la durée de prorogation qui est substantiellement diminuée. La durée de 11 ans et 2 mois du projet d'avenant de décembre 2015 est ainsi réduite, dans le projet d'avenant, à 7 ans et 11 mois.

La répartition des risques entre le concédant (la Métropole) et le concessionnaire a, par ailleurs, été légèrement améliorée au profit du concédant.

Ces optimisations ont été rendues possibles notamment par une amélioration des conditions financières (baisse du taux d'actualisation, fiscalité, ...).

Par ailleurs si les raisons évoquées ci-dessus rendent nécessaire de procéder par voie d'avenant, il a été souhaité que ce mode opératoire s'accompagne de la participation des PME aux marchés de travaux que conclura le concessionnaire. Il est donc imposé au concessionnaire de faire réaliser par des petites et moyennes entreprises et des artisans, l'exécution de travaux, fournitures ou services à hauteur de 15 % des coûts de conception et de réalisation de la Bretelle Schlœsing (hors frais financiers et indemnité de transfert du Tronçon Prado Sud).

4. CONTENU DE L'AVENANT N°2 AU CONTRAT DE CONCESSION PRADO SUD

4.1 OBJET ET CONTENU DE L'AVENANT

L'avenant n°2 au contrat de concession Prado Sud a pour objet principal de retirer le « Tronçon Prado Sud » du périmètre de la concession et de tirer les conséquences à la fois de ce retrait et de « l'environnement économique » du Tunnel Prado Sud ainsi reconfiguré. Il s'agit notamment de la « concurrence » que créera pour cet ouvrage l'ouverture de la liaison Schlœsing gratuite et de la redéfinition des infrastructures existantes ou à venir (par rapport à la situation imaginée à la date de conclusion de la concession) susceptibles d'impacter l'exploitation du Tunnel Prado Sud.

Le retrait du Tronçon Prado Sud et la perception d'une indemnité versée par la Société marseillaise du tunnel Prado Carénage (SMTPC) à la société Prado Sud est sans incidence sur la durée de la concession et sur le montant des tarifs de péage compte-tenu de l'altération des recettes d'exploitation qui résultera tant de la situation de concurrence de la nouvelle liaison que de la redéfinition des infrastructures existantes ou à venir.

Enfin à l'occasion de cet avenant il a également été demandé au concessionnaire de renoncer à toute action, recours ou réclamation à l'égard de la Collectivité pour tout fait, demande ou préjudice lié à l'exécution de la Concession antérieurement à la signature de l'avenant.

L'entrée en vigueur intégrale de l'avenant est conditionnée à l'entrée en vigueur de l'avenant n°9 à la concession du tunnel Prado Carénage.

4.2 JUSTIFICATIONS DE L'AVENANT

La durée de concession initiale est maintenue compte tenu :

- du caractère très concurrentiel de la future liaison souterraine Schlœsing gratuite ;
- des modifications des clauses de paysage par rapport au contrat initial.

La perte de fréquentation et l'écrêtement de la montée en puissance prévisionnelle du trafic TPS, liés à la création de ce nouvel ouvrage, rendent nécessaire le maintien de la durée initiale et des tarifs de péage en vigueur pour maintenir l'équilibre économique initiale de la concession : dans le cadre de ce projet d'avenant n°2, la valeur du contrat diminue de 6%, le chiffre d'affaires passant de 763,785 M€ dans le scénario sans avenant à 714,429 M€ dans le scénario avec avenant (euros courants), soit une baisse de 49,36 M€.

4.3 INCIDENCE FINANCIERE DE L'AVENANT

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

La contribution de la Collectivité à la DSP du Tunnel Prado Sud (limitée à une subvention d'investissement de 34, 38 M€ HT après avenant N°1) n'est pas modifiée par l'avenant N°2 au contrat de concession.

L'impact de cet avenant sur la valeur totale du contrat est négatif, de l'ordre de – 6 %.

4.4 EVOLUTIONS DE L'AVENANT

Par rapport au projet d'avenant délibéré en décembre 2015, le projet soumis à la présente Commission a évolué sur les points suivants :

- la renonciation par le concessionnaire à toute action, recours ou réclamation à l'égard de la Collectivité pour tout fait, demande ou préjudice lié à l'exécution de la Concession antérieurement à la signature de l'avenant,
- la réécriture de la clause de paysage (Annexe 5 = Hypothèses de l'étude de trafic sur les aménagements, ouvrages et tarifs du Tunnel Prado Carénage dont le Concessionnaire a tenu compte).

5. CONTENU DE LA CONVENTION TRIPARTITE ENTRE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE, SMTPC ET SPS

5.1 OBJET ET CONTENU DE LA CONVENTION

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

Elle prévoit le transfert des garanties, des risques ainsi que le versement par la Société marseillaise du tunnel Prado Carénage (SMTPC) à la société Prado Sud d'une indemnité de transfert représentative de la valeur du Tronçon Prado Sud.

L'entrée en vigueur intégrale de la Convention Tripartite est conditionnée à l'entrée en vigueur de l'avenant n°9 à la concession du tunnel Prado Carénage.

5.2 JUSTIFICATIONS DE LA CONVENTION

La valeur financière du Tronçon Prado Sud, 49,783 millions d'euros HT, a fait l'objet d'une évaluation par le cabinet d'Expertise Galtier, en date de juillet 2017, dont la mission a consisté à analyser les coûts de construction immobilisés et leurs ventilations afin de déterminer le montant de l'investissement initial et en déduire le montant net des immobilisations à céder.

C'est sur la base de ces travaux (et donc de la valeur comptable des ouvrages transférés) que la valeur du tronçon a été évaluée.

7. CONCLUSION

En définitive le dispositif contractuel présenté au conseil à travers ces deux avenants et cette convention tripartite permet de créer une nouvelle bretelle d'accès et de dégagement au tunnel Prado Carénage répondant à la problématique de report au sol de la circulation concernée par la suppression des passerelles de la place du général Ferrié et au risque majeur d'engorgement du trafic routier.

Par rapport aux avenants et convention tripartite délibérés en décembre 2015, le dispositif aujourd'hui est :

- juridiquement plus solide puisque fondé sur une jurisprudence favorable du Conseil d'Etat rendue en décembre 2016 dans un montage relativement similaire,
- économiquement optimisé avec une durée de prorogation de la concession du Tunnel Prado Carénage de 7 ans et 11 mois à la place de 11 ans et 2 mois.

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

Les deux avenants et la convention tripartite sont soumis à la Commission de Délégation de Service Public.

En conséquence il est demandé au Conseil de Métropole :

- d'approuver les projets d'avenants n°9 à la concession du Tunnel Prado Carénage, d'avenant n°2 à la concession du Tunnel Prado Sud et de convention tripartite,
- d'autoriser le Président ou son représentant à signer ces avenants et cette convention,
- d'autoriser le Président ou son représentant à signer tous actes et documents afférents à l'exécution de la présente délibération

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

Le Conseil de Territoire Marseille Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L. 5218-7 ;
- 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 ;
- L'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et décret n°2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- Le décret n°2015-1085 du 28 août 2015 relatif à la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Le décret n° 2015-1520 du 23 novembre 2015 portant fixation des limites des territoires de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Le procès-verbal de l'élection de Monsieur Jean MONTAGNAC en qualité de Président du Conseil de Territoire Marseille Provence du 13 Juillet 2017 ;
- La délibération du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence n° HN 056-187/16/CM du 28 avril 2016 portant délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Conseil de Territoire Marseille Provence ;
- Les délibérations n°89/096/UCV du 6 février 1989 et n°90/163/E du 5 mars 1990 du Conseil Municipal de Marseille ;
- La délibération VOI 5/580/CC du 27 juin 2005 du Conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;
- Les délibérations VOI 001-242/08/CC du 8 février 2008 et VOI 006-395/13/CC du 28 juin 2013 du Conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;
- La lettre de saisine du Président de la Métropole ;
- L'avis de la Commission de délégation de Service Public.

OUÏ LE RAPPORT CI-DESSUS,

Entendues les conclusions du rapporteur,

CONSIDERANT

- Qu'il est nécessaire de réaliser une liaison souterraine, gratuite pour les usagers, d'accès et de dégagement au Tunnel Prado Carénage reliant le boulevard Schloësing le tunnel Prado Sud et l'autoroute A50 et permettant en outre de requalifier la place du général Ferrié et d'assurer le passage du tramway sur cette place dans des conditions de circulation satisfaisantes ;
- Qu'il est nécessaire pour des raisons de sécurité 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

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017

Métropole et cette société, prolongeant de 7 ans et 11 mois la durée de cette concession de manière à pouvoir assurer le financement du nouvel ouvrage sans participation de la Métropole et dans le respect de l'équilibre économique et financier de cette concession ;

- Qu'il convient, pour minimiser le coût de ce nouvel ouvrage, de réutiliser la partie terminale du tunnel Prado Sud et qu'il est nécessaire, pour ce faire, de conclure d'une part un avenant avec la société qui en est concessionnaire, et d'autre part une convention 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 ;
- La faisabilité juridique de ce schéma contractuel au regard notamment des textes récemment entrés en vigueur et de la jurisprudence récemment rendue par le Conseil d'Etat ;
- L'opportunité économique du dispositif proposé limitant la prorogation à 7 années et 11 mois.

DELIBERE

Article unique :

Le Conseil de Territoire Marseille Provence émet un avis favorable sur ce projet de délibération.

Présents	105
Représentés	31
Voix Pour	108
Voix Contre	20
Abstentions	8

Adoptée

Ont voté contre :

Marie-Arlette CARLOTTI - Eugène CASELLI - Catherine CHAZEAU - Vincent COULOMB - Josette FURACE - Vincent GOMEZ - Louisa HAMMOUCHE - Garo HOVSEPIAN - Annie LEVY-MOZZICONACCI - Marc LOPEZ - Stéphane MARI - Bernard MARTY - Christophe MASSE - Florence MASSE - Patrick MENNUCCI - Nathalie PIGAMO - Muriel PRISCO - Roger RUZÉ - Nouriaty DJAMBAE - Gérard POLIZZI.

Se sont abstenus :

Sophie CELTON - Karim GHENDOUF - Patrick MAGRO - Martine MATTEI - André MOLINO - Christian PELLICANI - Marc POGGIALE - Georges ROSSO

Certifié Conforme,
Le Président du Conseil de Territoire
Marseille Provence

Jean MONTAGNAC

Signé le 18 Octobre 2017
Reçu au Contrôle de légalité le 14 Novembre 2017