

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU CONSEIL DE TERRITOIRE MARSEILLE-PROVENCE

APPROBATION DE L'AVENANT N°10 AU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA RÉALISATION ET L'EXPLOITATION DU TUNNEL PRADO CARENAGE RELATIVE À LA RÉALISATION D'UNE BRETELLE ROUTIÈRE SOUTERRAINE ENTRE LE BOULEVARD SCHLOESING ET L'ENTRÉE DU TUNNEL PRADO CARENAGE À MARSEILLE (8^{ème} et 10^{ème} arrondissements).

Au sud de la place Castellane, l'extension de Tramway empruntera l'avenue Cantini, la place Ferrié, le bd Schloësing, le Pôle d'échanges Dromel, et enfin le parking relais de la Gaye.

Cet itinéraire entraîne la suppression des passerelles routières de la place du Général Ferrié, ce qui engendre un report au sol de la circulation concernée. Pour rétablir la liaison avec le réseau structurant de voiries, il est nécessaire de créer un nouvel ouvrage permettant le franchissement du carrefour Ferrié : la bretelle souterraine Schloësing.

L'ouvrage proposé est constitué d'un cadre souterrain bidirectionnel, à une voie de circulation par sens, d'une longueur d'environ 855 mètres, incluant :

- Une section de 360 mètres d'ouvrage existant,
- Une section d'environ 495 mètres à construire (trémie d'entrée/sortie comprise).

Le Conseil de la Métropole a approuvé le 19 octobre 2017, l'avenant n°9 à la concession du tunnel Prado Carénage qui définissait les conditions et modalités selon lesquelles la Métropole confiait au concessionnaire le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien-maintenance de la Bretelle Schloësing.

Par décision du 21 novembre 2019, la Commission Européenne a confirmé que la réalisation de la Bretelle Schloësing et la prolongation de la concession du tunnel Prado Carénage respectent les critères de compatibilité du marché intérieur prévus par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Dès lors, les dispositions contractuelles de l'avenant n°9 qui confiait à la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien-maintenance de la Bretelle Schloësing, sont intégralement entrées en vigueur à compter de la notification de la décision de la Commission Européenne, soit le 26 novembre 2019.

Dans le cadre de l'instruction de la procédure de notification, la Commission Européenne a invité les autorités françaises à homogénéiser, eu égard à certains projets comparables, certains critères fondant d'une part les simulations financières du projet, et d'autre part les modalités de contrôle et d'ajustements de la compensation accordée pour la réalisation du projet.

Ainsi la durée de l'allongement de la concession jugée nécessaire a été réduite à sept ans et quatre mois (au lieu de sept ans et onze mois), prolongeant ainsi la concession Prado-Carénage jusqu'au 18 janvier 2033 (au lieu du 16 août 2033).

Par ailleurs, les autorités françaises se sont engagées à amender la clause relative au contrôle de l'absence de surcompensation de l'allongement de la durée de concession présente dans l'avenant n°9.

Dès lors, le présent avenant n°10 a pour objet de retranscrire stricto sensu les engagements des autorités françaises devant la Commission européenne, sans incidence sur les dispositions techniques ou financières initialement établies par l'avenant n°9.

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Transports, Mobilité durable

■ Séance du 7 Octobre 2021

19626

■ Approbation de l'avenant n°10 au contrat de délégation de service public pour la réalisation et l'exploitation du Tunnel Prado Carénage relative à la réalisation d'une bretelle routière souterraine entre le boulevard Schlœsing et l'entrée du Tunnel Prado Carénage à Marseille (8ème et 10ème arrondissements).

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

Le 6 février 1989, le Conseil Municipal de la Ville de Marseille a approuvé le contrat de concession avec la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage (SMTPC) 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.

La concession Prado Carénage a été modifiée à plusieurs reprises depuis 1993 par voie d'avenants.

L'avenant n°3 au contrat de concession, approuvé par le Conseil Municipal de la Ville de Marseille du 19 décembre 1994, a notamment allongé la durée de la concession de deux ans, portant ainsi la durée initiale à 32 ans.

De même, dans sa séance du 27 juin 2005, le Conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé l'avenant n°8 au contrat de concession, confiant 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.

- En 2013, dans le cadre de sa politique de mobilité, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, à laquelle s'est substituée la Métropole Aix-Marseille-Provence, a engagé les études d'extension de la ligne 3 du tramway de Marseille, au Nord jusqu'au Pôle Gèze, et au Sud jusqu'à la Gaye.

Au sud de la place Castellane, l'extension emprunte l'avenue Cantini, la place Ferrié, le bd Schlœsing, elle dessert ensuite le Pôle d'échanges Dromel, et enfin le parking relais de la Gaye.

Cet itinéraire tramway entraîne la suppression des passerelles routières de la place du Général Ferrié, ce qui engendre 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, il est nécessaire de créer un nouvel ouvrage permettant le franchissement du carrefour Ferrié : la bretelle souterraine Schlœsing.

- Par courrier du 7 janvier 2014, le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole 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 Schloësing, tel qu'envisagé dans le cadre du projet d'extension de la ligne T3.

L'ouvrage proposé est constitué d'un cadre souterrain bidirectionnel, à une voie de circulation par sens, d'une longueur d'environ 855 mètres, incluant :

- Une section de 360 mètres d'ouvrage existant,
- Une section d'environ 495 mètres à construire (trémie d'entrée/sortie comprise).

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 de ceux exploités par la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage, particulièrement au regard de l'imbrication des équipements ou installations de sécurité, les études réalisées ont conduit la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole à envisager la possibilité de faire réaliser cet ouvrage dans le cadre d'une prolongation du contrat de concession.

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

Par courrier 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 1er 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 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 pour faire émerger des solutions autorisant la réalisation de la bretelle Schloësing selon un schéma contractuel juridiquement sécurisé.

Ainsi, un groupe de travail associant les services de la Métropole et les différents services de l'Etat sous l'égide de la Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été constitué en 2017. Le Préfet a fait appel à cette occasion à la Mission interministérielle d'appui au Financement des Infrastructures (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, dans un arrêt du 23 décembre 2016 relatif au Plan de Relance Autoroutier, le Conseil d'Etat a admis un schéma contractuel comparable à celui faisant l'objet du projet de Bretelle Schloësing.

Suite aux études complémentaires menées pour préciser le modèle économique, le schéma contractuel initialement envisagé en décembre 2015 a été optimisé pour intégrer les améliorations conjoncturelles des conditions financières (baisse du taux d'actualisation, fiscalité, ...).

- Compte tenu des travaux et études complémentaires menées, le Conseil de la Métropole a approuvé, par délibération VOI 001-2842/17/CM du 19 octobre 2017, l'avenant n°9 à la concession du tunnel Prado Carénage qui définissait les conditions et modalités selon lesquelles la Métropole confiait au concessionnaire le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien-maintenance

de la Bretelle Schlœsing, et qui modifiait en ce sens le périmètre de la Concession du tunnel Prado-Carénage.

Pour amortir les coûts de financement, conception, construction de cette bretelle ainsi que de financement de l'indemnité de transfert du Tronçon Prado Sud existant, soit 96,985 M€ HT, tout en assumant les charges d'exploitation et d'entretien-maintenance afférentes, l'avenant prévoyait une prorogation de la durée de la concession de 7 ans et 11 mois.

L'article 2 de l'avenant n°9 prévoyait que l'entrée en vigueur de ses dispositions ne pouvait intervenir qu'à la date d'obtention de la 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.

A cet égard, et dès le 27 février 2018, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est rapprochée, sous l'égide de la Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, des Autorités Françaises, représentées par le Secrétariat Général des Affaires Européennes, pour entamer une procédure de pré-notification, puis de notification en application de l'article 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de « La Mesure » constituée par la réalisation du projet Schlœsing donnant lieu à l'allongement de la durée de la concession du tunnel routier Prado-Carénage en compensation de la réalisation des travaux.

Suite à l'instruction de ces procédures par les instances européennes, et par décision du 21 novembre 2019, la Commission européenne a confirmé que la réalisation de la Bretelle Schlœsing et la prolongation de la concession du tunnel Prado Carénage respectent les critères de compatibilité du marché intérieur prévus par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Dès lors, les dispositions contractuelles de l'avenant n°9 qui confiait à la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage le financement, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien-maintenance de la Bretelle Schlœsing, sont intégralement entrées en vigueur à compter de la notification de la décision de la Commission Européenne, soit le 26 novembre 2019.

- Toutefois, dans le cadre de l'instruction de la procédure de notification, la Commission européenne a invité les autorités françaises à homogénéiser, eu égard à certains projets comparables instruits sur le territoire national voire européen, certains critères fondant d'une part les simulations financières du projet, et d'autre part les modalités de contrôle et d'ajustements de la compensation accordée pour la réalisation du projet.

Ainsi la durée de l'allongement de la concession jugée nécessaire a été réduite à sept ans et quatre mois (au lieu de sept ans et onze mois), prolongeant ainsi la concession Prado-Carénage jusqu'au 18 janvier 2033 au lieu du 16 août 2033.

Par ailleurs, les autorités françaises se sont engagées à amender la clause relative au contrôle de l'absence de surcompensation de l'allongement de la durée de concession présente dans l'avenant n°9. Cette clause, dans sa nouvelle formulation, a pour effet d'abaisser de manière automatique, dans l'hypothèse d'un surcroît de trafic, le niveau des péages sur la période d'allongement de la concession, et d'autre part d'adapter, dans certains cas, la durée de la concession.

Les autorités françaises se sont également engagées à transmettre à la Commission européenne la version finale de la concession Prado-Carénage, en ce compris l'avenant n°10 reprenant les modifications introduites par l'instruction de la procédure à l'échelon européen.

Aussi, le présent avenant n°10 a pour objet de retranscrire stricto sensu les engagements des autorités françaises devant la Commission européenne, sans incidence sur les dispositions techniques ou financières initialement établies par l'avenant n°9.

L'avenant n°10 a été présenté à la Commission de concession lors de sa séance du 14 septembre 2021, qui a émis un avis favorable.

En conséquence il est demandé :

- d'approuver le projet d'avenant n°10 à la concession du Tunnel Prado Carénage ;
- d'autoriser la Présidente ou son représentant à signer cet avenant ;

- d'autoriser la Présidente 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 la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de la Commande Publique ;
- 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 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La décision de la Commission européenne du 21 novembre 2019 portant sur l'Aide d'État SA.51533 (2019/N) - France - Projet Schlœsing
- La délibération n°89/096/UCV du 6 février 1989 du Conseil Municipal de Marseille ;
- La délibération VOI 5/580/CC du 27 juin 2005 du Conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
- La délibération VOI 001-2842/17/CM 19 octobre 2017 du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence
- L'avis de la Commission de concession du 14 septembre 2021 ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence du 5 octobre 2021.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que le projet Schlœsing et la mesure d'allongement de la concession Prado Carénage compensant sa réalisation respectent les critères de compatibilité du marché intérieur prévus par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- Qu'il convient de retranscrire les engagements des autorités françaises devant la Commission européenne pendant l'instruction de la notification de la mesure d'allongement.

Délibère

Article 1 :

Est approuvé l'avenant n°10 à la concession n°90/493 du tunnel Prado-Carénage ci-annexé.

Article 2 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou son représentant est autorisé à signer cet avenant et tout document afférent à l'exécution de la présente délibération.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS

**CONTRAT DE CONCESSION 90/493
DU TUNNEL PRADO-CARENAGE**

AVENANT N°10

Entre

AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE

et

SOCIETE MARSEILLAISE DU TUNNEL PRADO-CARENAGE

TABLE DES MATIERES

ARTICLE 1.	OBJET ET PORTEE DE L'AVENANT	4
ARTICLE 2.	ENTREE EN VIGUEUR DE L'AVENANT	5
ARTICLE 3.	DUREE DE LA CONCESSION	5
ARTICLE 4.	CONTROLE DE L'ABSENCE DE SURCOMPENSATION	6
ARTICLE 6.	TRANSMISSION DE DOCUMENTS A LA COMMISSION EUROPEENNE	8
ARTICLE 8.	CADUCITE DE L'AVENANT	8

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Compte d'exploitation prévisionnel actualisé
----------	--

CET AVENANT EST CONCLU ENTRE LES SOUSSIGNES :

1. **LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE**, dont le siège est situé au Pharo, 58 boulevard Charles Livon, 13007 Marseille, représentée par sa présidente en exercice, Madame Martine VASSAL, ou son représentant dûment habilité aux fins de signature des présentes par délibération du Conseil de la Métropole n°en date du 07 octobre 2021 [●],

ci-après désignée la « **Collectivité** »,

D'UNE PART

ET

2. **LA SOCIETE MARSEILLAISE DU TUNNEL PRADO-CARENAGE**, société anonyme, au capital de 17 804 375 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Marseille sous le numéro 334 173 879, dont le siège social est situé 3 avenue Arthur Scott, 13010 Marseille, représentée par Monsieur Jérôme Havard, en qualité de directeur général, dûment habilité aux fins de signature des présentes,

ci-après désignée le « **Concessionnaire** »,

D'AUTRE PART

La Collectivité et le Concessionnaire étant ci-après dénommés individuellement une « **Partie** » et collectivement les « **Parties** ».

IL A ETE PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

(A) Par délibération n° 87/470/UCV du 5 octobre 1987, le conseil municipal de la Ville de Marseille a décidé de lancer un concours en vue d'attribuer une concession ayant pour objet la réhabilitation du tunnel ferroviaire Prado-Carénage aux fins de circulation automobile et son exploitation.

Par délibération n° 89/096/UCV du 6 février 1989 et n° 90/163/E du 5 mars 1990, le conseil municipal de la Ville de Marseille a désigné la Société marseillaise du tunnel Prado-Carénage, comme lauréate du concours qu'elle avait lancé et approuvé le contrat de concession correspondant.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Par délibération n° TRA 17/416/CC du 27 juin 2003, le conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, substituée à la ville de Marseille, a approuvé l'avenant n° 7 au contrat de concession.

Par délibération n° VOI 5/580/CC du 27 juin 2005, le conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé l'avenant n° 8 au contrat de concession.

Par délibération n° VOI 001-2842/17/CM du 19 octobre 2017, le Conseil de la Métropole Marseille-Aix-Provence, substitué à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, a approuvé l'avenant n°9 au contrat de concession (l'« **Avenant n°9** » et ensemble, la convention de concession, le cahier des charges, et les avenants, la « **Concession** »).

- (B) L'Avenant n°9 a confié au Concessionnaire la conception, le financement, la construction, l'entretien-maintenance et l'exploitation d'une nouvelle bretelle d'accès et de sortie du tunnel Prado-Carénage, depuis et vers le boulevard Schlœsing (la « **Bretelle Schlœsing** »).

Conformément aux dispositions du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les Autorités Françaises ont notifié le 30 juillet 2019 à la Commission européenne les mesures relatives à la réalisation du projet Schlœsing.

Par une décision en date du 21 novembre 2019 n° C (2019) 8198, la Commission européenne a considéré que la réalisation de la Bretelle Schlœsing et la prolongation de la durée de la Concession prévue dans le dossier de notification étaient compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 106, paragraphe 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, compte tenu des engagements des autorités françaises repris dans la décision.

Conformément à son article 2, l'Avenant n°9 est ainsi entièrement entré en vigueur le 26 novembre 2019.

Le présent avenant (l'« **Avenant n°10** ») a pour objet de retranscrire l'ensemble des engagements pris par les autorités françaises auprès de la Commission européenne dans le cadre de l'instruction du dossier de notification.

EN CONSEQUENCE DE QUOI, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET ET PORTEE DE L'AVENANT

L'Avenant n°10 a pour objet de contractualiser les engagements pris par les autorités françaises dans le cadre de la notification à la Commission européenne. Ces engagements portent sur les trois points suivants :

- (i) la durée d'allongement de la Concession;
- (ii) le contrôle de l'absence de surcompensation ; et
- (iii) la transmission de documents à la Commission européenne.

L'Avenant n°10 fait partie intégrante de la Concession. Les dispositions de la Concession qui ne sont pas modifiées ou auxquelles il n'est pas dérogé par le présent avenant continuent de s'appliquer.

A moins qu'un sens différent ne leur soit donné dans le présent avenant (y compris dans son exposé préalable), les termes utilisés dans l'Avenant n°10 (y compris dans son exposé préalable) ont la même signification que dans l'Avenant n°9 ou, à défaut, le reste de la Concession.

ARTICLE 2. ENTREE EN VIGUEUR DE L'AVENANT

L'ensemble des dispositions de l'Avenant n°10 entrent en vigueur à la notification de l'Avenant n°10 au Concessionnaire par la Collectivité, après sa transmission au contrôle de légalité.

ARTICLE 3. DUREE DE LA CONCESSION

L'article 5 de l'Avenant n°9 est modifié comme suit :

« La durée de la Concession est prolongée de 7 (sept) ans et 4 (quatre) mois pour permettre au Concessionnaire d'amortir les investissements et coûts supplémentaires nécessaires à la réalisation de la Bretelle Schlœsing dans le respect de l'équilibre économique et financier de la Concession Prado-Carénage, tel qu'il ressort du compte d'exploitation prévisionnel figurant en annexe 1 de l'Avenant n° 10, qui se substitue à l'Annexe 3 de l'Avenant n° 9, et du modèle financier communiqué à la Collectivité à la date de signature de l'Avenant n°10. ».

En conséquence, les modifications des articles 4 de la convention de concession et du cahier des charges prévues par l'Avenant n°9 sont remplacées par les modifications suivantes :

- (i) L'article 4 de la convention de concession, tel qu'initialement modifié par l'avenant n°3, est modifié comme suit :

L'élément de phrase « *La concession prend fin 32 ans après la mise en service du tunnel routier à péage* » est remplacé par « *La concession se termine le 18 janvier 2033* ».

- (ii) L'article 4 du cahier des charges afférant à la convention de concession, tel qu'initialement modifié par l'avenant n°3, est modifié comme suit :

L'élément de phrase « *et se termine trente-deux (32) ans après la mise en service de l'ouvrage* » est remplacé par « *et se termine le 18 janvier 2033* ».

ARTICLE 4.

CONTROLE DE L'ABSENCE DE SURCOMPENSATION

Les dispositions de l'article 13 de l'Avenant n°9 sont remplacées dans leur intégralité par les dispositions suivantes :

« 13.1 Tarifs de péage

A compter du 19 septembre 2025, s'il ressort des informations économiques et financières communiquées par le Concessionnaire à la Collectivité 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 liées à la réalisation et à l'exploitation de la Breteille Schlœsing, sur la durée de la Concession, la révision des tarifs de péage est aménagée dans les conditions suivantes :

Si, sur une année glissante, le chiffre d'affaires réel des péages hors taxes est inférieur au chiffre d'affaires de référence majoré de 5 %, il est fait application des modalités normales de hausse annuelle des tarifs conformément à la Concession ;

Si, sur une année glissante, le chiffre d'affaires réel des péages hors taxes est compris entre le chiffre d'affaires de référence majoré de 5 % et le chiffre d'affaires de référence majoré de 10 %, la hausse annuelle des tarifs est égale à la moitié de la valeur de la hausse des tarifs prévue à la Concession ;

Si, sur une année glissante, le chiffre d'affaires réel des péages hors taxes est compris entre le chiffre d'affaires de référence majoré de 10 % et le chiffre d'affaires de référence majoré de 15 %, il n'est pas fait application des modalités de hausse des tarifs prévue à la Concession ;

Si, sur une année glissante, le chiffre d'affaires réel des péages hors taxes est supérieur au chiffre d'affaires de référence majoré de 15 %, il est défini une valeur S_N calculée de la manière suivante à partir du chiffre d'affaires réel des péages hors taxes de l'année N , noté X_N , et du chiffre d'affaires de référence de l'année N , noté X_{CN} :

i. Si $[1,15 X_{CN} < X_N \leq 1,20 X_{CN}]$, alors $S_N = 0,5 \times (X_N - 1,15 X_{CN})$

ii. Si $[X_N > 1,20 X_{CN}]$, alors $S_N = 0,5 \times (0,05 X_{CN}) + (X_N - 1,20 X_{CN})$

Les tarifs applicables pour l'année $N+1$ sont recalculés en appliquant à la valeur du tarif de base définie aux articles 39 et 43 du cahier des charges de la

Concession, tels que modifiés par l'avenant n° 8 à la Concession en date du 17 août 2005, le coefficient suivant :

$$\frac{(X_N - S_N)}{X_N}$$

étant précisé que le chiffre d'affaires de référence s'entend du chiffre d'affaires des péages hors taxes de l'année N, tel qu'il figure au compte d'exploitation prévisionnel.

La Collectivité se réserve cependant le droit de ne pas appliquer la réduction de la hausse annuelle des tarifs décrite ci-dessus et de demander l'affectation sur un compte de réserve ouvert au nom du Concessionnaire du montant des recettes de péage hors taxes qui n'auraient pas été perçues par le Concessionnaire si la réduction de la hausse annuelle des tarifs ou la baisse annuelle des tarifs mentionnée ci-dessus avait été appliquée. Ce compte de réserve sera destiné à financer, à hauteur de son montant disponible en capital et intérêts, la réalisation par le Concessionnaire d'investissements supplémentaires non prévus à la Concession dans le but d'améliorer le service pour les usagers ».

13.2 Fin anticipée de la concession

La Concession prendra fin à la demande de la Collectivité dès lors que, sur la base des comptes transmis par le Concessionnaire à la Collectivité, le cumul depuis le 1^{er} janvier 2017 des recettes réelles de péage hors taxes ramenées en valeur 2017 par l'inflation et actualisées au 1^{er} janvier 2017 au taux de 8 % sera égal ou supérieur à 387 490 342,7 € hors taxe.

Le Concessionnaire informe chaque année la Collectivité, dans le cadre de son obligation de communication prévue au chapitre VII du cahier des charges, de la valeur du cumul défini à l'alinéa précédent et de son évolution estimée jusqu'à la fin de la concession. Il précise la méthodologie et l'ensemble des hypothèses utilisées pour estimer cette valeur et son évolution.

Deux ans avant la date estimée de la survenance de la situation visée ci-dessus, la Collectivité avise le Concessionnaire de son intention de mettre fin à la Concession de manière anticipée en application du présent article.

La fin anticipée de la Concession prend effet le dernier jour du mois suivant le mois où le seuil est franchi et au plus tôt au 30 septembre 2025, dans le respect des dispositions prévues à l'article 67 du présent cahier des charges.

La Concession prendra alors fin sans indemnité de part ni d'autre, hormis, le cas échéant, le remboursement de la TVA à reverser au Trésor public par le Concessionnaire, au titre des biens remis ou repris par la Collectivité. »

ARTICLE 6. TRANSMISSION DE DOCUMENTS A LA COMMISSION EUROPEENNE

Dès l'entrée en vigueur de l'Avenant n°10, la Collectivité s'engage à transmettre aux autorités françaises, pour transmission à la Commission européenne, la version finale de l'ensemble des documents relatifs à la Concession, en ce compris l'Avenant n°10.

Cette transmission de documents permettra à la Commission européenne de s'assurer que l'ensemble des Engagements pris par les autorités françaises dans le cadre de la procédure de notification ont bien été mis en œuvre.

ARTICLE 8. CADUCITE DE L'AVENANT

L'Avenant n°10 devient caduc en cas d'annulation ou de résiliation de l'Avenant n°9, pour quelque motif que ce soit.

Fait à Marseille, le 2021 en deux (2) exemplaires originaux

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

**LA SOCIETE MARSEILLAISE DU TUNNEL
PRADO CARENAGE**

Par :.....

Par :.....