
**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 Bretelle 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 :.....