

SYNTHESE DU RAPPORT DU DELEGATAIRE

A L'ATTENTION DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

La Société concessionnaire du Tunnel Prado Carénage a remis le rapport annuel d'activité 2008. Il comporte deux parties : un rapport annuel 2008 approuvé par le Conseil d'administration ainsi qu'un compte rendu technique et financier au concédant.

I/ Compte rendu technique :

1. Effectifs de la société :

Le personnel de la société se décompose comme suit :

	2007	2008
- Mandataires sociaux	2	2
- Ingénieurs et cadres	6	5
- Agents de maîtrise	27	29
- Employés ouvriers	<u>36</u>	<u>32</u>
TOTAL	70	68

2. Fréquentation :

15 742 221 véhicules sont passés dans le tunnel en 2008, dont 50,68 % dans le sens Prado Carénage et 49,32 % dans le sens Carénage Prado. La moyenne journalière s'est établie à 43 129 passages contre 44 486 passages/jour en 2007 en diminution de 3,05 %. Ce trafic en hausse constante depuis l'ouverture le 18 septembre 1993 jusqu'en 2007 inclus, est en baisse selon le concessionnaire, du fait d'une conjonction des quatre facteurs suivant :

- La forte augmentation du prix du carburant en 2008 a entraîné une baisse de la circulation automobile,
- La déviation du trafic Nord Sud en octobre pour le chantier du tunnel de la Joliette a incité certains automobilistes à changer d'itinéraire,
- La crise économique et financière et la diminution d'activité économique qui en est résultée à partir de septembre 2008 ont eu des répercussions à la baisse en termes de volume global de déplacements,
- Des manifestations sociales ont bloqué l'accès à la ville (90 000 passages « perdus » selon l'estimation de l'exploitant),

Malgré cela, les ralentissements en sortie Nord (Carénage) sont quotidiens hors vacances scolaires indique le concessionnaire. Au cours de l'année, le tunnel a dû être fermé pendant 1546 mns (25 heures 45 mns) dans le sens Prado-Carénage (tube inférieur) et 650 mns (10 heures 50 mns) dans le sens Carénage Prado (tube supérieur). Le nouveau tunnel Rège dont la gestion a été intégrée à la concession et qui amène du trafic supplémentaire au TPC depuis les allées Turcat Méry a dû être fermé lui, pendant 2564 mns (42 heures 45 mns).

Pour maintenir la fréquentation du tunnel, le concessionnaire a participé à des partenariats artistiques et culturels divers comme le festival de Marseille, la Fiesta des Suds, Festifemmes.

3. La sécurité :

Le nombre d'accidents et accrochages s'est accru à 77 par an contre 73 en 2007 et 9 blessés légers contre 10 en 2007. Il n'y a eu aucun blessé grave depuis 2003 et aucun décès depuis 2001 ;

Le nombre de véhicules hors gabarit accédant au tunnel est resté très élevé, 648 contre 678 en 2007 et 435 en 2002. Pour mémoire, le 13 août 2007, un camion étranger hors gabarit a forcé le passage d'entrée et a emprunté le tunnel sur les 300 premiers mètres avant d'être complètement bloqué. Son dégagement a pris plus de 10 heures et perturbé très fortement le trafic du centre ville.

Une vingtaine de caméras supplémentaires de détection automatique d'incidents sur l'ensemble du tunnel a été installée en 2007 portant leur nombre à 80 couvrant la totalité du parcours. Il s'agit d'un système d'analyse informatique des images vidéo qui reconnaît une situation anormale, donne l'alarme : ralentissement, véhicule à l'arrêt, piéton et met en route automatiquement des procédures adaptées.

Par exemple : un véhicule s'arrêtant sur une voie de circulation est détecté et la neutralisation de la voie par les feux d'affectation de trafic se fait dans les quinze secondes qui suivent.

4. Adaptation à envisager :

Le concessionnaire propose un certain nombre d'adaptations de voiries d'accès et de signalisation qui feront l'objet d'une étude détaillée par les services Circulation et Voirie de la Communauté urbaine MPM.

La mise en service par la Communauté urbaine MPM le 16 décembre 2002 du tunnel de la Major et du tunnel Rège (extrémité sud avenant n° 8 du 25 juin 2005) le 4 juin 2007 ont permis d'améliorer l'écoulement du trafic et d'offrir un itinéraire nord-sud à travers la ville de Marseille possédant de bonnes caractéristiques de confort et de sécurité rendant attractive l'utilisation d'un véhicule automobile malgré l'existence d'un péage.

II/ Compte rendu financier :

1. Une augmentation du tarif qui compense en partie la diminution du trafic :

Au cours de l'année 2008, le trafic a diminué ainsi qu'évoqué ci-dessus : - 3,04 %. Cependant, les recettes de péage du tunnel Prado Carénage n'ont baissé que de 0,96 % du fait de l'augmentation du tarif de péage au 1^{er} juillet 2008 par application de la formule contractuelle de révision de taux modifiée par l'avenant n° 8 du 27 juin 2005 (suppression de la partie fixe de 0,35 dans la formule et indexation sur le coût de la vie hors tabac et non plus sur des paramètres électricité, salaires, produits et services divers dont la publication a été modifiée). Le prix du passage est passé de 2,5 euros à 2,6 euros au 1^{er} juillet 2008 ;

Le chiffre d'affaires global s'est élevé à 33 168 459 contre 33 093 121 euros en 2007. Il a augmenté de 0,23 % du fait d'une forte progression des recettes annexes constituées des facturations de prestations fournies au candidat Tunnel Prado Sud retenu finalement par la Communauté urbaine MPM après appel à la concurrence pour la construction d'un tunnel supplémentaire dit Tunnel Prado Sud.

Les charges 2008 ont intégré pour la première fois une année pleine d'exploitation et d'amortissement du Tunnel Rège, tunnel public supplémentaire financé par le concessionnaire mais drainant un trafic supplémentaire pour le tunnel à péage. Les comptes constatent ce financement de l'investissement correspondant déclaré par le concessionnaire à 17,3 M€. Le résultat d'exploitation après amortissement et avant impôt sur les sociétés s'élève à 14 135 486 euros et l'impôt sur les sociétés payé à l'Etat s'élève à 4 494 563 euros.

Le résultat net de l'exercice 2008 s'établit à 9 680 360 contre 10 027 521 euros en 2007, soit une diminution de 3,46 % par rapport à 2007 ; Il représente toutefois encore 29,18 % du chiffre d'affaires de l'exercice contre 30,3 % en 2007 ;

2. Une bonne santé financière :

L'équilibre financier de la concession, à risques et périls a été plus que préservé malgré l'application à partir de 2001 de la TVA sur l'ensemble des recettes, sans hausse du tarif payé par les usagers autre que celles prévues au contrat.

Pour mémoire, en compensation, le concessionnaire avait obtenu, début 2003, de l'Etat un crédit de TVA de 7,2 millions d'euros sur une partie non amortie des investissements d'origine.

Le trafic du tunnel est en augmentation continue et ininterrompue depuis son ouverture le 18 septembre 1993 jusqu'en 2007 inclus. L'ouverture de la voie de contournement concurrente L2, prévue dans le contrat en 1996, n'ayant toujours pas eu lieu, la baisse attendue de trafic correspondant ne s'est pas produite. Cela a permis à la société d'amortir les effets de la mesure fiscale sur la TVA et bien au-delà.

La renégociation des taux d'emprunts et le rééchelonnement de la dette ont permis d'en étaler la charge sur une durée plus longue qui reste inférieure à la durée de la concession. Cette disposition a fait l'objet

d'un avenant n° 7 au contrat de concession modifiant l'article 65 du cahier des charges de la concession à la demande des nouveaux prêteurs. Cet avenant n° 7 a été approuvé par notre Conseil du 27 juin 2003 par délibération n° TRA 17/416/CC.

Le tableau ci-dessous synthétise les développements ci-dessus et les documents joint précités :

	2006	2007	2008	Variation 2007/2006 %	Variation 2008/2007 %
Trafic moyen journalier véhicule/jour	43 616	44 486	43 129	+ 2,5 %	- 3,05 %
Chiffre d'affaires en euros	30 987 213	33 093 121	33 168 459	+ 6,8 %	+ 0,23
Tarif de base en euros	2,4	2,5	2,6	+ 4,16 %	4 %
Résultat net d'exploitation en euros	9 079 883	10 027 521	9 680 360	+ 10,43 %	- 3,46 %
Ration résultat Chiffres d'affaires	29,30	30,30	29,18	+ 3,41 %	- 3,7 %

Les comptes rendus technique et financier du concessionnaire sont joints en annexe à la présente délibération.

En application de l'article L 1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, il vous est proposé de prendre acte de ces comptes rendus.

Conclusion et Propositions :

Cette excellente situation financière 2008 n'est pas un évènement isolé et perdure depuis plusieurs années ainsi que nous l'avons vu lors de l'examen des comptes 2006 et 2007 dans notre séance du 29 Juin 2009.

Lors de la dévolution du contrat de concession en 1990, la société avait été exonérée de droit d'occupation du domaine public suivant la stipulation de l'article 46 du cahier des charges. L'instauration d'une telle redevance est pourtant imposé par le code de la propriété de personnes publiques au titre de l'application de l'article L. 2125-1 du Code Général de la Prpriété des Personnes Publiques (CGPPP). Cette exonération avait été instaurée afin de diminuer l'incertitude relative à l'équilibre de la concession à son début.

Depuis, notre collectivité a réalisé à ses frais des investissements très importants, tels que les tunnels Major et Joliette situés en continuité du Tunnel Prado Carénage et améliorant considérablement l'attractivité Sud-Nord de celui-ci, seul péage sur la continuité autoroutière Aubagne-Vitrolles par Marseille. Des travaux similaires sont actuellement réalisés par notre établissement pour le sens Sud-Nord.

Compte tenu du niveau d'équilibre extrêmement bénéficiaire et ce depuis plusieurs années- atteint et afin de se conformer au CGPPP qui stipule article L.2125-1 que « toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique ... donne lieu au paiement d'une redevance », il est proposé à notre conseil d'autoriser M. Le Président du Conseil de Communauté à rétablir pour le tunnel Prado Carénage une redevance pour occupation du domaine public et à réviser en conséquence l'article 46 du cahier de charges de la concession.