

SYNTHESE DU RAPPORT DU DELEGATAIRE A L'ATTENTION DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

EXERCICE 2009

La Société concessionnaire du Tunnel Prado Carénage a remis le rapport annuel d'activité 2009. Il comporte deux parties : un rapport annuel 2009 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	2009
Mandataires sociaux	2	2	1
Ingénieurs et cadres	6	5	6
Agents de maîtrise	27	29	31
Employés ouvriers	<u>36</u>	<u>32</u>	<u>28</u>
TOTAL	70	68	66

2. Fréquentation :

15 806 507 véhicules sont passés dans le tunnel en 2009 contre 15 742 221 véhicules en 2008, soit une légère augmentation de +0.4%. La moyenne journalière s'est établie à 43 305 passages contre 43 106 en 2008 (augmentation de +0.46%) et 44 486 passages/jour en 2007 en diminution de 2.6%. Ce trafic en hausse constante depuis l'ouverture le 18 septembre 1993 jusqu'en 2007 inclus, reste en baisse par rapport à 2007 selon le concessionnaire, du fait d'une conjonction des facteurs suivants :

- La déviation du trafic Nord Sud pour le chantier du tunnel de la Joliette ainsi que la saturation des bd Rabatau, Rond point du Prado, place Général Ferrié, Bd Schloesing ont 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.

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 3025 mn (50 heures 40 mn) contre 1546 mns (25 heures 45 mns) en 2008 dans le sens Prado-Carénage (tube inférieur) et 3175mn (52 h 54 mns) dans le sens Carénage-Prado contre 650 mns (10 heures 50 mns) en 2008. 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 4268 mn ((71 heures 08 mns) contre 2564 mns (42 heures 45 mns) en 2008.

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 a diminué de 74 contre 77 par an en 2008. Le nombre de blessés légers s'est élevé à 19 contre 9 en 2008 et 10 en 2007. Il n'y a eu aucun blessé grave depuis 2003 et aucun décès depuis 2001.

Le nombre de véhicules hors gabarit (limité à 3,20 m) accédant au tunnel est resté élevé mais en nette diminution, 412 contre 648 en 2008 et 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, notamment une plus grande répression du stationnement abusif sur le quai de Rive Neuve, au croisement Rège-Rue du Rouet ainsi que des aménagements 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. Il en sera également ainsi à la mise en service prochaine du tunnel Joliette qui devrait améliorer l'écoulement du trafic sud-nord.

II/ Compte rendu financier :

1. Une stabilité du tarif qui compensée par l'augmentation du trafic :

Au cours de l'année 2009, le trafic a légèrement augmenté ainsi qu'évoqué ci-dessus par rapport à 2008 : - 3,04 %. Le tarif nominal du passage à 2,6€ est resté stable par rapport à 2008. Les recettes de péage du tunnel Prado Carénage ont toutefois augmenté de 2,42% du fait de l'augmentation du trafic évoquée. Le prix moyen du passage (tous tarifs confondus) est passé de 2,47€ en 2008 à 2,52€ en 2009.

Le chiffre d'affaires global s'est élevé à 33 907 467€ HT contre 33 168 459€ en 2008. Il a augmenté de 2,2% sous l'effet de la variation des paramètres précités.

Les charges 2008 avaient 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 15 981 906€ contre 14 135 486€ en 2008 et l'impôt sur les sociétés payé à l'Etat s'élève à 5 434 081€ pour 4 494 563€ en 2008.

Le résultat net de l'exercice 2008 s'établit à 10 179 713€ contre 9 680 360€ en 2008 ; Il représente toutefois 30,02 % du chiffre d'affaires de l'exercice contre 29,2% en 2008.

2. Une bonne santé financière :

L'équilibre financier de la concession, aux 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	2009	Variation 2007/2006 %	Variation 2008/2007 %	Variations 2009/2008
Trafic moyen journalier véhicule/jour	43 616	44 486	43 129	43 305	+ 2,5 %	- 3,05 %	0,41%
Chiffre d'affaires en euros	30 987 213	33 093 121	33 168 459	33 907 467	+ 6,8 %	+ 0,23	2,22%
Tarif de base en euros	2,4	2,5	2,6	2,60	+ 4,16 %	4 %	0
Résultat net d'exploitation en euros	9 079 883	10 027 521	9 680 360	10 179 713	+ 10,43 %	- 3,46 %	5,16%
Ratio résultat Chiffre d'affaires en %	29,30	30,30	29,18	30,51	+ 3,41 %	- 3,7 %	4,83%

Le montant de la redevance pour frais de contrôle à verser par SMTPC à la Communauté urbaine MPM s'élève à 0.4% x recettes HT de péage, soit, pour 2009, 133 442;40€.

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 2009 n'est pas un évènement isolé et perdure depuis plusieurs années ainsi que résumé dans le tableau ci-dessus.

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 imposée par le Code de la Propriété de Personnes Publiques au titre de l'application de l'article L. 2125-1 du CGPPP. Cette exonération avait été instaurée afin de diminuer l'incertitude relative à l'équilibre de la concession à son début.

Depuis les résultats démontrent que l'incertitude est caduque. 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. Ils améliorent considérablement l'attractivité de celui-ci, seul péage sur la continuité autoroutière Aubagne-Vitrolles par Marseille. L'entretien des voiries amont et aval du tunnel sont exclusivement à la charge de la collectivité.

Compte tenu du niveau d'équilibre 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 Monsieur 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.