

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

■ **Examen du rapport annuel du délégataire pour l'année 2010 – Activité d'exploitation du Tunnel Prado Carénage à Marseille déléguée à la société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage.**

Conformément à l'article L 1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, le délégataire remet chaque année à l'autorité délégante un rapport annuel présentant l'exécution du service ainsi que les données financières s'y rapportant. L'examen de ce rapport est mis à l'ordre du jour de la Commission Consultative des Services Publics Locaux suivant les dispositions de l'article L 1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Les informations données ci-après présentent, avec un éclairage rétrospectif des principaux indicateurs portant sur le service du Tunnel Prado Carénage.

I - Compte-rendu technique

1. Effectifs de la société :

Le personnel de la société se décompose comme suit :

	2007	2008	2009	2010
Mandataires sociaux	1	1	1	1
Ingénieurs et cadres	6	5	6	6
Agents de maîtrise	27	29	31	32
Employés ouvriers	<u>36</u>	<u>32</u>	<u>28</u>	<u>27</u>
TOTAL	70	67	66	66

2. Fréquentation :

16 205 342 véhicules sont passés dans le tunnel en 2010 contre 15 806 507 véhicules en 2009 soit une augmentation de +2,5%. La moyenne journalière s'est établie à 44 398 véhicules contre 43 305 en 2009 et 43 013 véhicules/jour en 2008. Le trafic en hausse constante depuis l'ouverture le 18 septembre 1993 jusqu'en 2007 inclus, s'est par la suite dégradé (2008 et 2009), du fait selon le concessionnaire d'une conjonction des facteurs suivants :

- La crise économique et financière et la diminution d'activité économique qui en a résulté à partir de septembre 2008 ont eu des répercussions à la baisse en termes de volume global de déplacements.

- Des mouvements sociaux liés à la réforme des retraites ont perturbé l'activité en octobre 2010.

Après la baisse de 2008 et 2009, le trafic 2010 s'est mieux porté avec une hausse de 2,5% par rapport à 2009, ramenant la fréquentation à son niveau de 2007 (44 398 véhicules/jour en 2010 contre 44 386 en 2007). En outre, les ralentissements en sortie Nord sur le tunnel Vieux Port sont quotidiens hors vacances scolaires, indique le concessionnaire, et obligent la société à réguler le trafic en gare de péage dans le sens Aubagne Marseille. Le délégataire estime que cette régulation est contraire aux dispositions du contrat de concession et qu'au niveau de l'entrée du tunnel Vieux Port, la priorité doit être donnée aux véhicules sortant du tunnel Prado Carénage par rapport aux véhicules arrivant de la surface.

3. La sécurité :

Le nombre d'accidents par an a diminué de 45 en 2009 à 37 en 2010. Le nombre de véhicules hors gabarit (limité à 3,20 m) accédant au tunnel est en hausse sur un an, soit 493 véhicules contre 412 en 2009. 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.

Le poste de contrôle sécurité, rénové en 2003, fera l'objet d'une rénovation importante lors de la prise en charge de l'exploitation du tunnel Prado Sud par le SMTPC.

4. Adaptations à envisager :

Le concessionnaire propose un certain nombre d'adaptations : il estime que l'échangeur de Florian sur l'A50 devrait être complété pour permettre la liaison des quartiers Est vers Marseille. La section d'autoroute entre Florian et le tunnel a des réserves de capacité tandis que l'avenue de la Capelette est très chargée. Côté sortie du tunnel Rège vers le Prado, les stationnements sur voie de circulation et le tourne à gauche vers la rue du Rouet bloquent la circulation ce qui génère des remontées de file dans le tunnel Rège. Le délégataire demande la suppression du tourne à gauche et des actions contre le stationnement abusif. Enfin, le SMTPC a demandé que l'entrée du tunnel du Vieux Port soit aménagée à deux voies, soit une en provenance de l'extérieur, et une en provenance du TPC.

II - Compte-rendu financier

1. Une augmentation du chiffre d'affaires avec un tarif stable mais une progression du trafic :

Au cours de l'année 2009, le trafic a légèrement augmenté ainsi qu'évoqué ci-dessus par rapport à 2009 : +2,52%. Le tarif nominal du passage à 2,6€ est resté stable par rapport à 2009. Les recettes de péage du tunnel Prado Carénage ont toutefois augmenté de 2,7% du fait de l'augmentation du trafic évoquée. Le prix moyen du passage (tous tarifs confondus) est passé de 2,47€ TTC en 2008 à 2,52€ en 2009 et 2,53€ en 2010.

Le chiffre d'affaires global s'est élevé à 34 697 318€HT contre 33 907 467€ HT en 2009 et 33 168 459€HT en 2008, soit une progression de 2,3% sur un an sous l'effet de la hausse de fréquentation.

Le résultat courant avant impôt sur les sociétés s'élève à 16 626 825€ contre 15 981 906€ en 2009 et 14 135 486€ en 2008 ; et l'impôt sur les sociétés payé à l'Etat s'élève à 5 728 929€ contre 5 434 081€ en 2009 et 4 494 563€ en 2008.

Le résultat net de l'exercice 2010 s'établit à 10 532 279€ contre 10 179 713€ en 2009 ; Il représente 30,35% du chiffre d'affaires de l'exercice contre 30,02% en 2009.

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	2010	Variation 2007/2006 %	Variation 2008/2007 %	Variations 2009/2008	Variations 2010/2009
Trafic moyen journalier véhicule/jour	43 616	44 486	43 129	43 305	44 398	2,50%	-3,05%	0,41%	2,52%
Chiffre d'affaires en euros	30 987 213	33 093 121	33 168 459	33 907 467	34 697 318	6,80%	0,23	2,22%	2,33%
Tarif de base en euros	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6	4,16%	4%	0	0,00%
Résultat net en euros	9 079 883	10 027 521	9 680 360	10 179 713	10 532 279	10,43%	-3,46%	5,16%	3,46%
Ratio résultat d'affaires en %	29,3	30,30%	29,19%	30,02%	30,35%	3,41%	-3,70%	4,83%	1,11%

Le montant de la redevance pour frais de contrôle à verser par la SMTPC à la Communauté urbaine MPM s'élève pour 2010 à 153 572€.

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.

III – Conclusion générale sur la vie du service durant l'exercice 2010

L'activité et les résultats financiers de 2010 sont revenus, voire ont dépassé les niveaux atteints en 2007. En tout état de cause, le contrat génère, au moins depuis 2006, des marges optimisées, une fois l'ensemble des dépenses liées à la gestion et à l'investissement prises en compte.
