

**RÉPONSE DE MONSIEUR JEROME HAVARD,
DIRECTEUR GENERAL DE LA SOCIETE MARSEILLAISE DU
TUNNEL PRADO CARENAGE**

**CONCERNANT LE RAPPORT D'OBSERVATIONS
DÉFINITIVES RELATIVES AU CONTRÔLE COORDONNE
DES COMPTES ET DE LA GESTION DE LA METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE ET DES COMPTES PRODUITS
PAR LES CONCESSIONNAIRES SOCIETE MARSEILLAISE
DU TUNNEL PRADO-CARENAGE ET SOCIETE DU
PRADO SUD**

**Madame la Présidente
Chambre régionale des comptes
Provence-Alpes-Côte d'Azur
17, traverse de Pomègues
13295 Marseille Cedex 08**

Marseille, le 17 janvier 2025

Courrier remis par L/RAR et par courriel

Objet : Réponse au rapport d'observations définitives relatif au contrôle coordonné des comptes et de la gestion de la métropole Aix-Marseille-Provence et des comptes produits par les concessionnaires Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage et Société Prado Sud

Vos références :

- **Contrôle n° 2024-000829**
- **GREFFE/JA/LB n° 1181**

N/Réf : JH/CP/2025-0019

Madame la Présidente,

J'accuse bonne réception du rapport d'observations définitives concernant le contrôle coordonné que la Chambre régionale des comptes a effectué des comptes et de la gestion de la métropole Aix-Marseille-Provence et des comptes produits par les concessionnaires Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage et Société Prado Sud pour les exercices 2016 à 2022 (ci-après le « Rapport »).

Je vous remercie pour ce travail d'analyse approfondi et pour la prise en compte de certains commentaires dont la société vous a fait part après transmission du rapport d'observations provisoires.

Quelques éléments du Rapport appellent cependant encore des observations de la part de la société.

En premier lieu, la société prend bonne note de la recommandation n°3 relative à la production des comptes de la concession. Elle se permet juste de préciser que si jusqu'à présent elle a toujours produit les comptes de la société dans leur ensemble, et non pas seulement ceux de la concession, ce n'était que par souci d'exhaustivité et de transparence sur les recettes qu'elle tire de ses autres activités au premier chef desquelles l'exécution du contrat d'exploitation du tunnel Prado Sud, indirectement induites de l'exécution de la concession du tunnel Prado Carénage, comme cela est indiqué dans la note de bas de page n°10 du Rapport. Elle se contentera de produire les comptes de la concession à l'avenir.

En deuxième lieu, le Rapport semble déplorer que le coût de la bretelle Schlœsing, dont l'usage est gratuit pour permettre un report du trafic de surface dans la bretelle et ainsi permettre le passage du tramway sur une place Ferrié non congestionnée, soit en définitive financé par les usagers du tunnel Prado Carénage même s'ils n'empruntent pas la bretelle. La société note cependant que la Chambre admet qu'elle n'est pas compétente pour juger de la prétendue inégalité entre les usagers des différents tunnels qu'elle mentionne pourtant.

Sur ce point en effet, la société regrette que la Chambre s'arrête à une lecture plus que partielle de la position régulièrement exprimée par les juges qui considèrent qu'un tronçon d'ouvrage peut être financé par les usagers qui empruntent les autres tronçons de l'ouvrage concédé.

Notamment, si la Chambre ne retient de la décision du Conseil d'Etat du 27 janvier 2023 que l'impossibilité pour l'ensemble des usagers des 2 714 km du réseau autoroutier national d'ASF de financer un tronçon sans péage de 6,2 km de contournement de Montpellier, elle oublie d'indiquer qu'à l'opposé, *« le contournement de Montpellier présente manifestement un intérêt pour le trafic local puisqu'il ressort des prévisions en la matière que plus des deux tiers des véhicules qui y circuleront effectueront un trajet interne à l'aire urbaine de Montpellier »* et qu'au regard de *« son impact sur le trafic au droit de Montpellier [qui] est en revanche plus significatif »* aurait été légal un financement *« à travers les péages acquittés à proximité du contournement sur les autoroutes limitrophes A 709 et A9... En effet, comme nous vous l'avons dit, votre jurisprudence n'exclut pas la possibilité d'instituer un dispositif de péage forfaitaire « d'ampleur limitée » et justifiée par un motif d'intérêt général tel que la fluidification du trafic local »* (conclusions M. Pichon de Vendeuil sur CE 27 janvier 2023, M. D...A, n° 462752).

De la même manière, *« il était loisible au contrat de concession et au cahier des charges qui y est annexé de prévoir, pour des motifs d'intérêt général, la gratuité de l'autoroute A13 entre les échangeurs situés à l'intérieur d'une même agglomération, et notamment de celle de Rouen, sans étendre cette gratuité à l'ensemble de l'autoroute ; que la différence de traitement qui existe entre les personnes qui résident à proximité des échangeurs gratuits, et peuvent ainsi les utiliser, et celles qui résident à proximité de l'échangeur d'Incarville, qui peuvent choisir d'utiliser cet échangeur en acquittant le péage de 2,10 € ou d'utiliser les échangeurs gratuits en rallongeant leur trajet, n'est pas manifestement disproportionnée au regard des objectifs poursuivis par cette tarification ; qu'il en va de même pour la différence de traitement entre les usagers de l'autoroute qui effectuent de long trajet et qui sortent temporairement de l'autoroute aux échangeurs gratuits ou à l'échangeur d'Incarville »* (CE 26 avril 2017, Commune de Val-de-Reuil, n° 397926).

Enfin, en se contentant de résumer l'avis du Conseil d'Etat du 4 novembre 1997 relatif au viaduc de Millau à la validation que *« les usagers paient pour utiliser le viaduc tandis que ceux qui ne l'utilisent pas ne doivent pas le financer »*, la Chambre omet de mentionner que le Conseil d'Etat valide surtout le principe selon lequel les seuls usagers du viaduc peuvent financer l'utilisation gratuite du reste du contournement de Millau par les usagers n'empruntant pas le viaduc : *« la différence de situation appréciable existant, de ce fait, entre les deux catégories d'usagers est de nature à justifier l'instauration d'un système de « péage ouvert » permettant de limiter la perception des redevances de péage aux seuls utilisateurs du viaduc. L'adoption d'un tel système répondrait en outre en l'espèce, à une nécessité d'intérêt général en maintenant hors-péage les courants de trafic local n'empruntant que pour partie le contournement de Millau »* (CE, sect TP, Avis n° 361 173, 4 novembre 1997).

Dès lors que la bretelle Schløesing permet de limiter les situations d'engorgement fréquentes à l'origine de remontées de files dans le tunnel Prado Carénage, et particulièrement au niveau de la zone d'échanges du péage, et améliore la sécurité d'exploitation du tunnel Prado Carénage en offrant une sortie libre vers le boulevard Schløesing, la bretelle Schløesing présente un intérêt indéniable pour l'ensemble des usagers du tunnel Prado Carénage, en ce compris ceux qui n'empruntent pas la bretelle. Ce financement de la bretelle Schløesing par les usagers du tunnel Prado Carénage, y compris qui n'empruntent pas la bretelle, est donc justifié par l'intérêt général attaché à la fluidité et donc la sécurité du trafic dans le tunnel Prado Carénage, parfaitement admis par les juges.

Sur ce point, si la bretelle Schløesing avait été réalisée dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage publique (telle que suggérée par la Chambre, et mise en œuvre pour les tunnels métropolitains non concédés, par exemple), elle aurait été financée par les contribuables de la métropole. Autrement dit, par des personnes qui n'emprunteront peut-être jamais ni le tunnel Prado Carénage, ni la bretelle Schløesing.

En troisième lieu, nous prenons acte de la recommandation n°1 de la Chambre relative à la refacturation à la Société Prado Sud des charges réelles liées à l'exploitation du tunnel Prado Sud.

Cela étant, l'observation selon laquelle la « *SPS bénéficie aujourd'hui d'un avantage qui n'est pas justifié* » repose sur un grand nombre d'inexactitudes qui ne permettent aucunement de retenir que SPS bénéficierait d'un avantage non justifié, ni que les charges réelles ne lui seraient pas facturées.

D'une part, la Chambre ne peut nier que la société a produit des éléments de comptabilité analytique pour le suivi des dépenses relatives à l'exploitation du tunnel Prado Sud.

D'autre part, la notion de « *charges réelles liées à l'exploitation du tunnel Prado Sud* » est susceptible de différentes interprétations. Or, les modalités de calcul du prix des prestations d'exploitation réalisées par la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage (SMTPC) pour la Société Prado Sud, telles qu'elles ont été retenues pour établir l'économie de la concession du tunnel Prado Sud, répondent déjà selon nous à cette recommandation.

Tout d'abord, contrairement à ce que mentionne le Rapport, les coûts de fluides et d'énergie relatifs à l'exploitation du tunnel Prado Sud sont bien couverts par la rémunération dont bénéficie SMTPC au titre du contrat d'exploitation.

Ensuite, cette rémunération couvre la part des locaux, équipements et matériels liés aux besoins supplémentaires générés par l'exploitation du tunnel Prado Sud, par rapport aux besoins de la seule SMTPC, tout comme le coût d'utilisation et d'entretien de ces matériels et équipements partagés pour l'exploitation des deux ouvrages. La rémunération de SMTPC pour l'exploitation du tunnel Prado Sud ne couvre effectivement pas un amortissement théorique des bâtiments ou gros équipements et matériels car cet amortissement est déjà pris en compte dans l'économie du contrat de concession de SMTPC, financés par les tarifs du tunnel Prado Carénage. En effet, SMTPC disposait déjà, et amortissait, depuis 1993 les bâtiments et matériels et disposait également des personnels formés aux métiers de l'exploitation, dans le cadre de son contrat de concession du tunnel Prado Carénage, lorsqu'elle s'est vu confier en 2008 par la Société Prado Sud l'exploitation du tunnel Prado Sud.

En tout état de cause, le mode de calcul du prix des prestations d'exploitation du tunnel Prado Sud confiées à SMTPC participe de l'économie de la concession du tunnel Prado Sud, telle qu'elle a été présentée dans l'offre de la Société Prado Sud et retenue par la Communauté urbaine lors de la

procédure de mise en concurrence, de telle sorte que ce mode de calcul ne bénéficie pas à la Société Prado Sud mais aux usagers du tunnel, les tarifs sous-jacents à cette économie ayant été définis sur la base de ce mode de calcul. Il participe également de l'économie de la concession du tunnel Prado Carénage qui, au titre de ses coûts d'exploitation propres, prend déjà en compte les charges attachées auxdits locaux et équipements. Modifier ce mode de calcul aujourd'hui remettrait donc en cause l'économie des deux concessions qui a prévalu lors des mises en concurrence qui ont conduit à l'attribution des deux concessions, et lors du contrôle exercé par la Commission européenne à l'occasion des derniers avenants.

Au surplus, la Chambre n'appuie son appréciation sur aucun fondement juridique qui permettrait de considérer que le mode de calcul retenu du prix des prestations d'exploitation confiées par la Société Prado Sud à SMTPC serait critiquable.

Enfin, au cas particulier du contrat d'exploitation liant les deux sociétés, la société entend rappeler que les parties au contrat sont des personnes morales, et non leurs seuls dirigeants, dont l'activité est contrôlée par des organes de gouvernance (notamment un conseil d'administration pour SMTPC) et que ce contrat est considéré comme une convention réglementée.

En dernier lieu, la Chambre ne peut valablement comparer l'estimation du gain issu de la réduction du taux de l'impôt sur les sociétés entre les années 2018 et 2022 réalisée par l'autorité de régulation des transports pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes avec l'impact de cette réduction pour SMTPC. En effet, comme elle a pu le constater, lors de la mise en œuvre du projet Schlœsing, traduit dans l'avenant n°9 du contrat de concession du tunnel Prado Carénage, le calcul de la juste compensation des investissements réalisés par SMTPC et validée par la Commission européenne, a tenu compte de réductions de l'impôt sur les sociétés qui étaient déjà connues à cette date. Plus généralement, la Chambre a omis, dans sa critique, de rappeler les différents dispositifs de contrôle des prévisions économiques et financières de la concession que l'article 13 de l'avenant n° 9 résultant de l'avenant n°10, organise pour assurer que SMTPC ne bénéficiera pas d'une compensation supérieure à celle nécessaire pour permettre d'amortir les charges liées à la réalisation et à l'exploitation de la bretelle Schlœsing, avec un mécanisme de révision des tarifs et un mécanisme de fin anticipée de la concession, au-delà d'un certain montant de recettes.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'hommage de ma très respectueuse considération.

J. HAVARD
Directeur Général

