

# Prado Sud un tunnel au ralenti ?

Quatre mois après son lancement, le tunnel Prado Sud peine à trouver son public alors qu'un trafic de près de 20 000 véhicules par semaine est nécessaire à sa rentabilité. De son côté, son grand frère, Prado Carénage, est en vitesse de pointe, permettant à ses actionnaires de se rétribuer généreusement. Les tunnels payants, un ticket gagnant ?

DOSSIER RÉALISÉ PAR FRÉDÉRIQUE JACQUEMIN

**L'**attendaient-ils vraiment ? Les Marseillais et les milliers de forcenés du trafic pendulaire comptaient-ils sur l'ouverture du tunnel Prado Sud pour échapper aux embouteillages monstres qui assaillent chaque jour aux heures de pointe la seconde ville de France, qui serait la 6<sup>e</sup> métropole la plus congestionnée au monde ? Ce qui est certain, c'est que ce nouveau sillage souterrain permet de relier en 1 min 30 sec et via 1,3 km le sud au nord de la ville, depuis l'A50 en arrivant d'Aubagne vers l'A55 en direction du nord. Un gain de temps précieux monnayé à 1,70 € et jusqu'à 2,80 € pour s'offrir la traversée de 2,45 km de Prado Carénage en trois minutes. Toujours est-il que quatre mois, jour pour jour après son ouverture le 16 novembre dernier, le tunnel Prado Sud, exploité par la société qui porte le même nom\*, est loin d'enregistrer la fréquentation escomptée. "Nous sommes actuellement à une moyenne de 9 500 véhicules par jour alors que nous devrions tourner entre 15 et 20 000 pour rentabiliser notre investissement" (220 M€ TTC), avance Jacques Féron, le directeur général de la Société marseillaise du Tunnel Prado Carénage (SMTPC). Cette SA entièrement privée a reçu pour 32 ans de la Ville (jusqu'en 2025

donc) la concession pour le financement, la construction et l'exploitation du tronçon Prado Carénage (inauguré en 1993) et pour le tunnel Rège. Et c'est elle qui chapeaute la société Prado Sud, chargée quant à elle, 46 ans durant, de l'exploitation du nouvel axe payant dans le cadre d'un contrat de prestation de service passé avec la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM).

## Passage à la caisse

Le concessionnaire ne considère pas pour autant inquiétante la fréquentation en deçà des objectifs. "À ses débuts, Prado Carénage n'enregistrait que de 20 000 véhicules par jour. Il a fallu deux ans pour passer le cap des 30 000. Aujourd'hui, elle est stabilisée à une moyenne journalière de 45 000 passages." Il faut laisser le temps à l'ouvrage de rencontrer son public, poursuit le dirigeant, et aux usagers "de prendre conscience des avantages qu'ils peuvent en tirer, voire, qu'ils se rendent compte de son existence, beaucoup ignorant encore son ouverture". En attendant, la société, qui prévoyait d'augmenter son péage de 0,20 € à partir de janvier de cette année, a dû revoir ses plans. "Nous sommes loin de rentrer dans nos frais en nous basant sur ces tarifs. Nous bénéficions d'une trésorerie et d'une ligne de crédit qui nous permettent tout au plus de tenir trois ans",

ne cache pas Jacques Féron, qui maintient son objectif de chiffre d'affaires à 10 M€ à cet horizon.

## Dividende de 1,9 €

0,87 € pour Prado Carénage. 0,76 € pour Prado Sud. 0,82 € si on emprunte les deux. C'est le coût ramené au kilomètre pour réaliser ces traversées. Si Prado Carénage est le premier tunnel payant à avoir vu le jour en France en 1993, il est aussi l'un des plus onéreux de l'Hexagone. Et unique en son genre. Si deux autres lui ont succédé depuis – le Duplex de l'A86 reliant Rueil-Malmaison à Vélizy sur 10 km dont les tarifs varient de 2 à 10 € selon les heures et les jours de fréquentation ; et celui de Caluire, sur le boulevard périphérique de Lyon, totalisant 6,5 km pour des prix variant de 1 à 8,50 € selon le type de véhicule – il reste le seul à s'appuyer sur d' uniques fonds privés pour son financement et son exploitation. "Il peut paraître cher. Mais les ouvrages réalisés et gérés par les collectivités sont aussi coûteux sauf que là, ce sont les contribuables qui les financent en partie. Pour nos tunnels, ne paient que ceux qui choisissent de les emprunter. Si les collectivités intervenaient, nous pourrions alors diviser le prix du péage par six ou sept". Et de nuancer : "Sauf dans le cas de Prado Sud, puisque la communauté urbaine a contribué à hauteur de 35 M€ à son

« Il est normal que les actionnaires touchent des bénéfices au bout d'un certain temps. »  
Jacques Féron, le directeur général de la SMTPC.



© Almodovar

financement." L'argumentation est tout aussi imparable pour justifier les rémunérations des actionnaires (Vinci à 33,2 % ; Eiffage à 32,9 % et le reste en flottant pour la SMTPC). "Quand une personne achète un bien immobilier et le met en location, les loyers servent dans un premier temps à rembourser son emprunt. Quand il est remboursé, le même loyer lui permet de rentabiliser son achat. Il est normal que les actionnaires touchent des bénéfices au bout d'un certain temps." SMTPC a publié pour l'année 2013 un résultat net de 11,4 M€ (10,82 M€ en 2012) après impôt sur les sociétés (6,42 M€) et la participation des salariés (400 K€). Elle proposera, lors de son assemblée générale du 4 avril, la distribution d'un dividende de 1,9 €, payable le 24 avril 2014 (contre 1,8 € en 2013 et 1,7 € en 2012).

## Une rentabilité de 10 % attendue

"De 1993 à 2003, les actionnaires n'ont touché aucun dividende, poursuit l'exploitant. Au contraire, ils ont recapitalisé tant que la fréquentation n'était pas au rendez-vous. Depuis, ils ont commencé à percevoir des dividendes qui, il est vrai, peuvent paraître euphoriques. Pour autant, il faut comprendre que l'investissement initial (173,18 M€ HT soit environ 300 M€ en valeur 2011), nous l'amortissons sur la durée de la concession qui se clôture en 2025, et non

sur dix ans." De quoi justifier, aussi, le prix "élevé" de l'action SMTPC à 31,80 €. La société, cotée en bourse depuis 2004, affiche une capitalisation boursière de 186,16 M€ (au 24 mars). Pour l'heure, de l'emprunt contracté à l'époque pour financer le projet auprès d'un pool bancaire de 21 banques pour un montant de 147,9 M€, dont 45,7 M€ auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI), la structure doit encore s'acquitter de la somme de 34 M€ jusqu'en 2025, assortis de 1,5 à 2 M€ pour les coûts de fonctionnement, d'exploitation et autres taxes et impôts. "Si la concession s'était arrêtée en 2012, nous serions à une rentabilité de l'ordre de 3 à 4 % alors que nous projetons 10 à 12 % au final (rendement actuel de 5,64 %, NDLR)", poursuit le concessionnaire, qui ne manque pas d'avouer : "ce qui nous a sauvés, c'est le retard de la L2." Certains bruits accréditent l'idée que les ajournements de la future rocade de contournement de la cité phocéenne, dont la livraison est prévue fin 2017, n'auraient rien de hasardeux, mais au contraire seraient le fruit de calculs plus ou moins nébuleux pour ne pas pénaliser l'économie (juteuse) des tunnels. "Elle occasionnerait une perte de trafic de l'ordre de 20 à 25 % pour Prado Carénage quand Prado Sud récupérerait 10 % des automobilistes", confirme Jacques Féron.

## Prado Carénage

- CA de **5,3 Md€** dont 2,5 Md€ pour les anticorps monoclonaux
- Prix de la traversée : **2,80 €\***
- Fréquentation moyenne/jour : **45 000** véhicules
- Longueur : **2,45 km**
- Prix de la traversée au km : **0,87 €**
- Résultat net d'exploitation en 2013 : **11,40 M€**
- CA 2013 : **36,76 M€** (+4,4 %)
- Trafic 2013 : **16,2** millions de véhicules (+2,6 %)
- Le cours de l'action au 31 décembre 2013 était à **29,20 €**
- **446 146** titres ont été échangés en 2013 à un cours moyen de **27,63 €** alors qu'il était de **25,45 €** en 2012.

\*augmentation en fonction de l'inflation sur 100 % du tarif depuis 2007.

## Prado Sud

- L'année 2014 sera la première année pleine d'exploitation. La rémunération annuelle prévue par le contrat s'établit à environ **1,2 M€**.
- Prix de la traversée : **1,70 €**
- Fréquentation moyenne/jour : **9 500** véhicules
- Longueur : **1,3 km**
- Prix de la traversée au km : **0,82 €**