

Taller de Financiamiento de la Operación del Transporte Público

El financiamiento del transporte urbano en Francia



Ciudad de Panamá

4-5 de mayo de 2017

Pablo Carreras

CODRA®

Indice de la presentación

2

- Presentación general de la movilidad urbana en Francia
- Los recursos financieros de las ciudades francesas
- Los ejemplos de la Región de París y de Nantes Metropole
- Dificultades actuales y perspectivas

PRESENTACIÓN GENERAL DE LA MOVILIDAD URBANA EN FRANCIA

La complicada historia del transporte urbano

4

- ▶ A partir de los años 50, **un declive del transporte público**, representado por la desaparición de las líneas de tranvía
- ▶ **Una fuerte promoción del auto particular**, mediante el desarrollo de autopistas y de rutas urbanas
- ▶ En los años 70, **una fuerte reducción de la calidad de los transportes públicos**, para reducir el déficit financiero
- ▶ Una situación que favoreció la **expansión urbana** y la **congestión del tráfico**, con consecuencias hasta la actualidad
- ▶ Un **regreso del interés por el transporte público** a partir de los años 80

Autopista A12, al oeste de la Región de París, en los años 1950



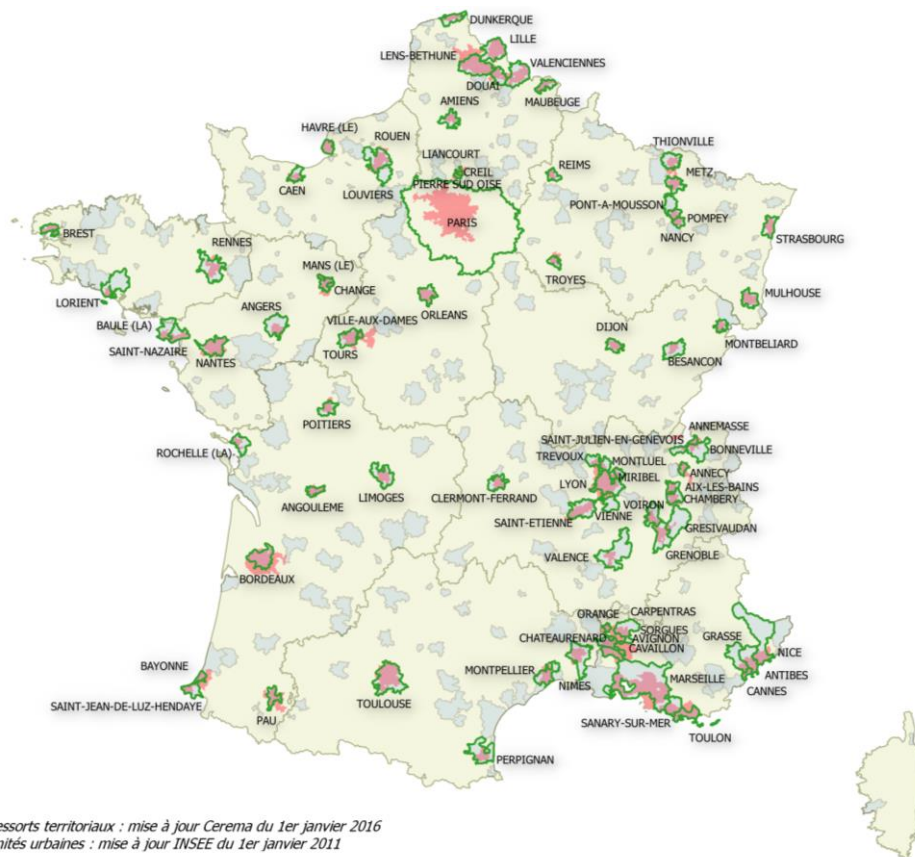
Ribera del río Sena (París), transformada en ruta urbana en 1967



La planificación de la movilidad

5

- En Francia, la movilidad es gestionada por las **autoridades de movilidad urbana**, dentro de un **perímetro de movilidad**
- Las autoridades de movilidad corresponden generalmente a un establecimiento de cooperación intercomunal
- El perímetro de movilidad cubre las **áreas funcionales de las aglomeraciones** (área de movilidad cotidiana)
- Un total de 300 autoridades de movilidad urbana, de las cuales 97 tienen la obligación legal de realizar un **Plan de Desplazamientos Urbanos (PDU)**
- 76 autoridades han realizado un PDU obligatorio y 96 han realizado un PDU voluntario
- Una fuerte cultura de la planificación de la movilidad urbana en Francia**



Légende

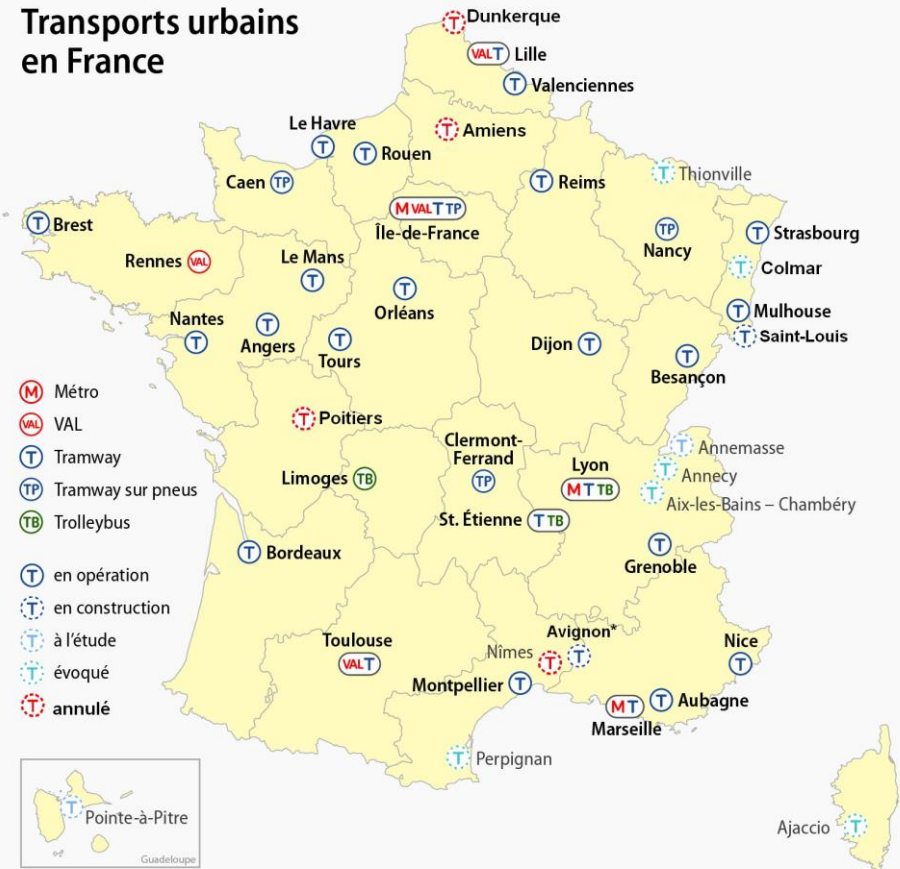
- Ressorts territoriaux soumis à PDU obligatoire
- Autres ressorts territoriaux
- Unités urbaines de plus de 100 000 hab.

Las principales redes de transporte urbano

6

- 6 ciudades con un sistema de metro : París, Lille, Lyon, Marseille, Rennes y Toulouse
- 18 ciudades con un sistema de tranvía (incluyendo las ciudades con metro)
- Una reintroducción del tranvía en Nantes en 1985 y una aparición del BRT en Rouen en 2006
- Un desarrollo muy importante de los transportes urbanos desde comienzo de los años 2000 en todas las ciudades francesas
- Un fuerte apoyo del Estado Nacional a la creación de sistemas de transporte urbano

Transports urbains en France

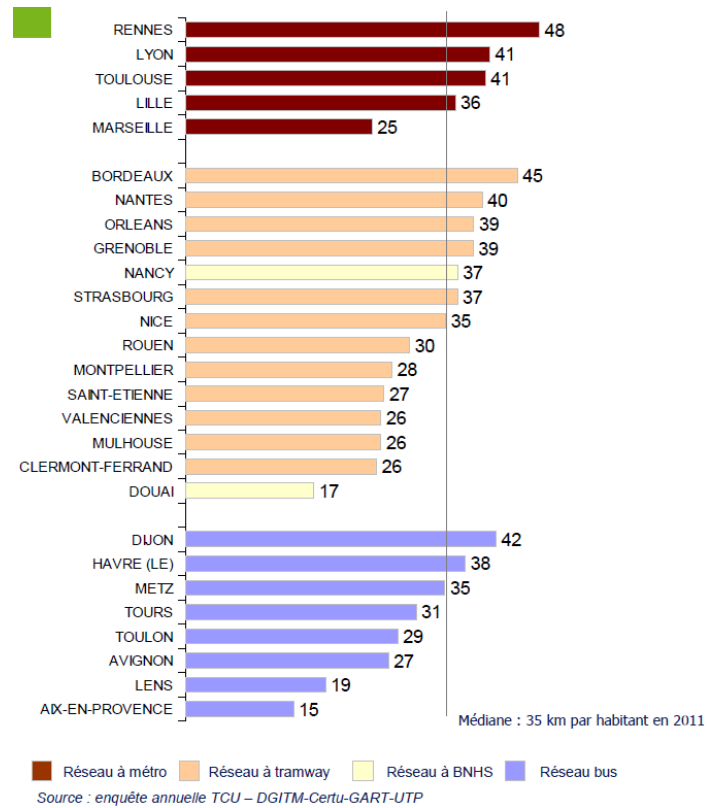


* Les travaux du tramway d'Avignon devrait débuter vers la fin du second trimestre de l'année 2016

Una oferta y una demanda variables segun la ciudad

7

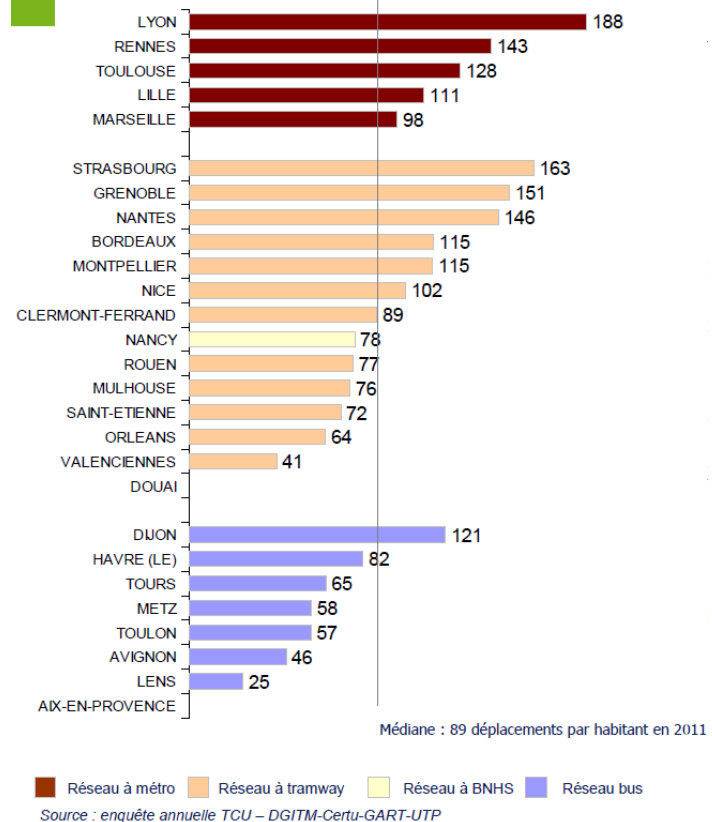
Kilometros por habitante en 2011 :



Una oferta media de 35 km por habitante

Una variación importante según la ciudad

Viajes por habitante en 2011 :



Una demanda media de 89 viajes por habitante al año (alrededor de 0,5 al día)

Una variación importante, pero que depende poco de los modos disponibles

LOS RECURSOS FINANCIEROS DE LAS CIUDADES FRANCESAS

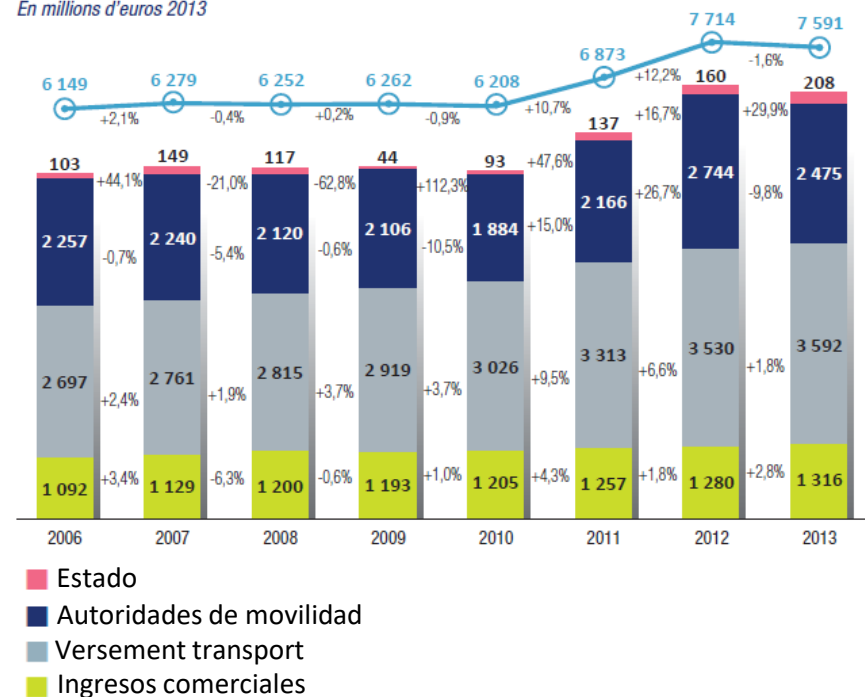
La evolución del financiamiento de la movilidad

9

- ▶ **Un costo anual total de 7,6 mil millones de euros** para las ciudades francesas (exceptuando la Región de París)
- ▶ **5,4 mil millones para la operación** de los servicios de transporte urbano (70%)
- ▶ **2,2 mil millones para la inversión** en proyectos de transporte urbano (30%)
- ▶ **Un financiamiento en aumento** en los últimos años

El financiamiento de la movilidad en las ciudades francesas

En millions d'euros 2013



Las fuentes de financiamiento de la movilidad

10

El “Versement Transport”: la principal fuente de financiamiento del transporte urbano (47%)

- ◆ Un impuesto implementado en los años 70 para desarrollar los transportes públicos
- ◆ Contribuyen las empresas localizadas en un perímetro de movilidad (+ de 9 empleados)
- ◆ Una tasa de 0,55% a 2% de la masa salarial, según el tamaño de la ciudad

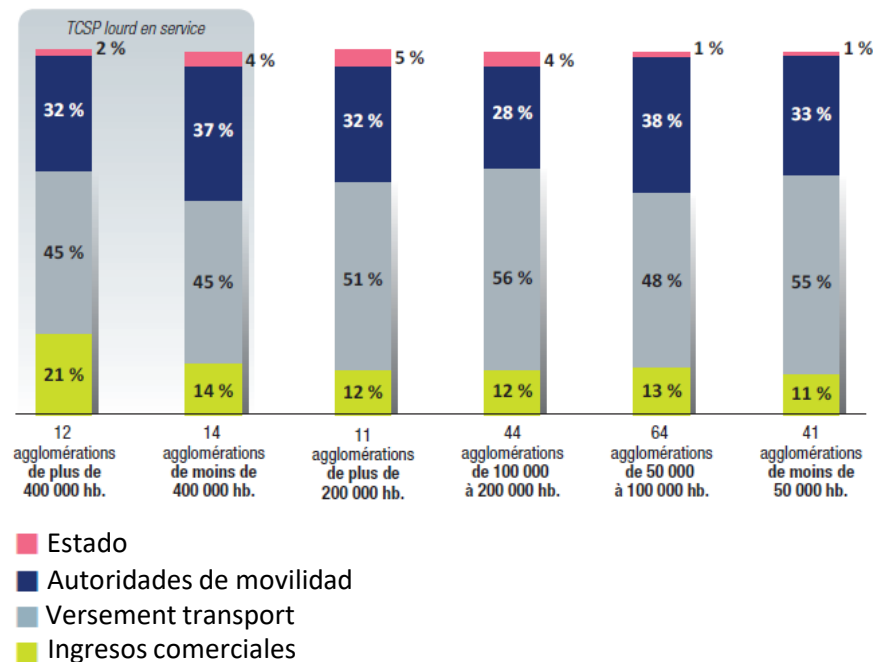
La participación de las ciudades : una fuente muy importante y en aumento (33%)

Los ingresos comerciales : una parte relativamente baja y estabilizada (17%)

Además del “Versement Transport”, 50% del viaje al trabajo en transporte público es reembolsado por la empresa

Una gran parte del financiamiento proviene de las empresas, que se benefician del transporte

El peso de las diferentes fuentes de financiamiento

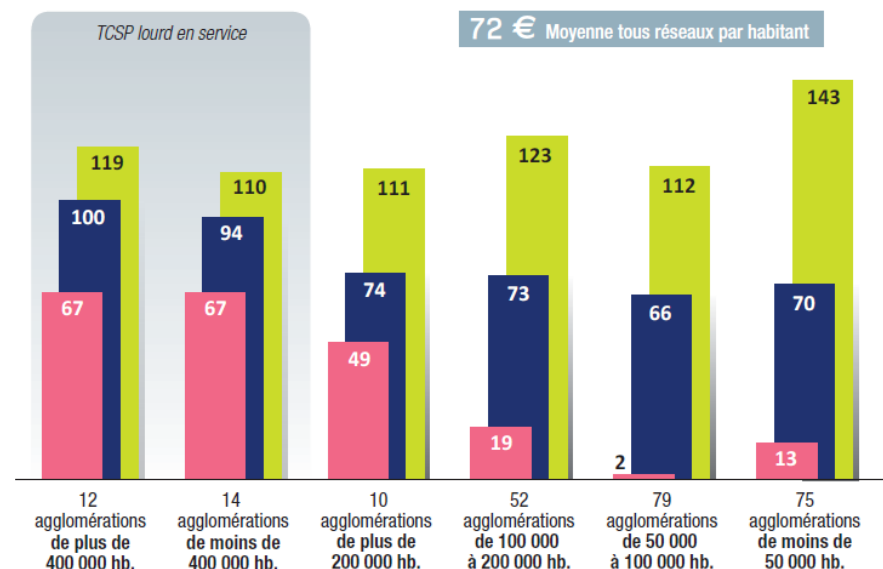


El rendimiento del “versement transport”

11

- ▶ **Un rendimiento del “versement transport” importante** : 72 euros por habitante
- ▶ Sin embargo, **un producto que depende del tamaño de la ciudad**
- ▶ Una situación que desfavorece a las ciudades mas pequeñas
- ▶ Además, **un rendimiento que disminuye**, a medida que los perímetros de movilidad se extienden (los nuevos territorios tienen menos actividades económicas)

*Rendimiento del “versement transport”
(producto por habitante)*

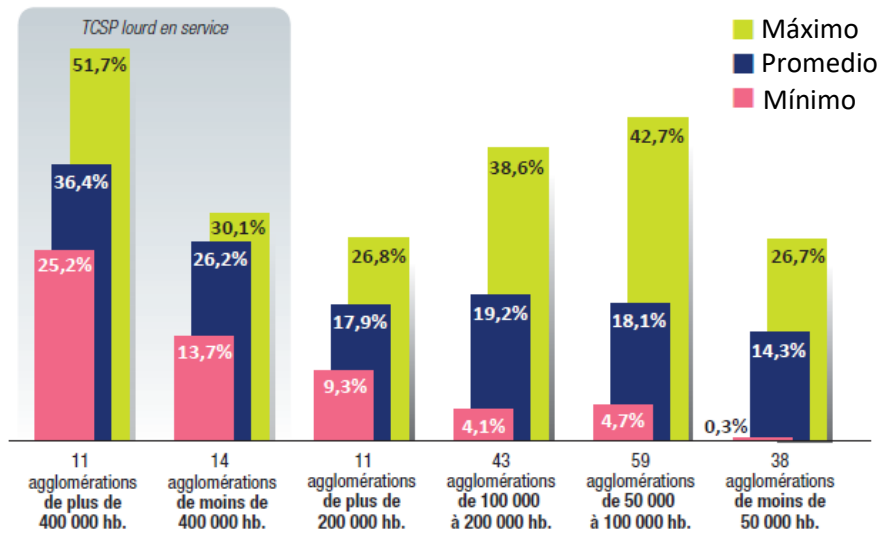


La cobertura de los ingresos tarifarios

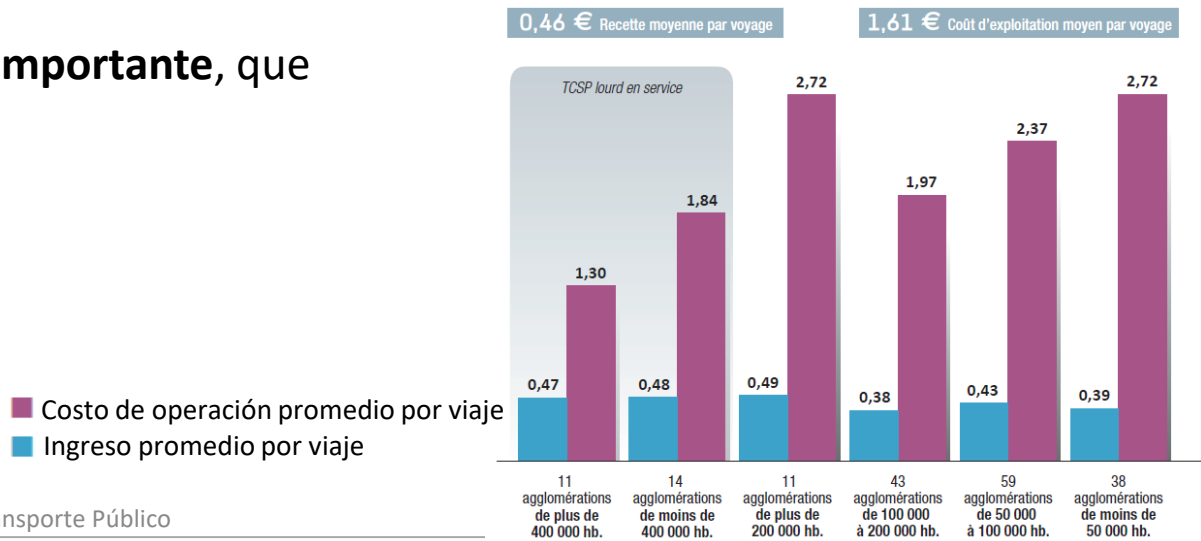
12

- Una tasa de cobertura de los ingresos comerciales de solo 28,5%
- Una diferencia muy importante entre el ingreso y el costo de operación :
 - Una viaje cuesta 1,61€ en promedio...
 - ...pero sólo genera 0,48€
 - Una diferencia de 1,13€ (70% del costo)
- Una disminución de la tasa de cobertura en el periodo reciente : el costo crece más rápido que el ingreso
- Un desequilibrio financiero importante, que se acentúa con el tiempo

Tasa de cobertura de la operación de los transportes urbanos



Ingreso y costo de operación promedio por viaje

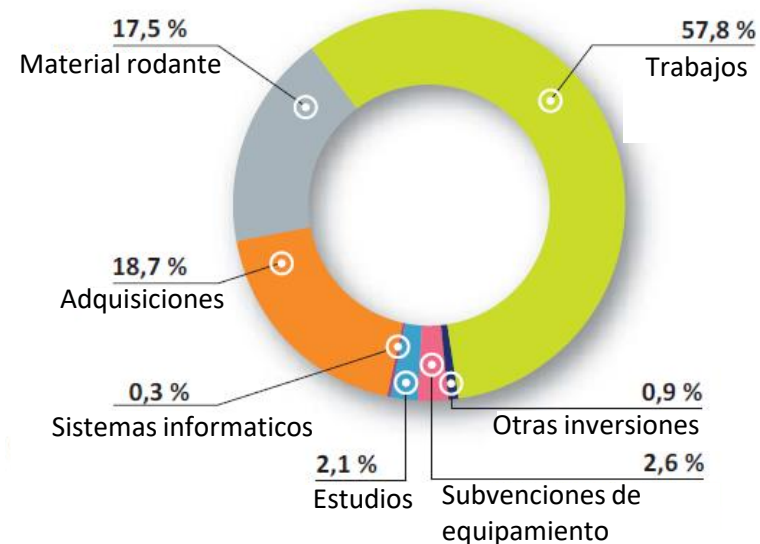


Los gastos de inversión en movilidad

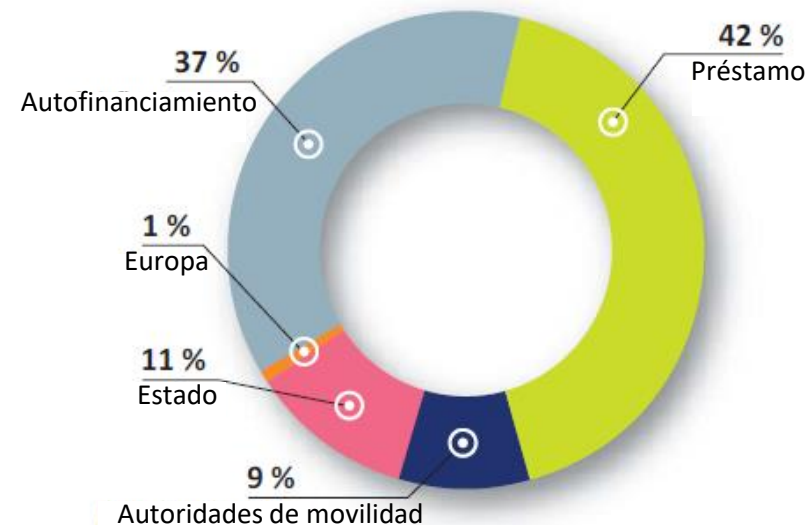
13

- Un nivel de inversión de alrededor de 2,2 mil millones de euros por año
- Un desarrollo muy importante de los **transportes urbanos** en los últimos años en las ciudades francesas: tranvía hasta el 2010 y BRT a partir de 2010
- Una parte mayoritaria de las inversiones destinadas a **trabajos de infraestructura**
- Dos fuentes principales de financiamiento : **los préstamos y el autofinanciamiento** por parte de las ciudades
- Una **participación importante del Estado** (contrariamente a los gastos de operación)

La naturaleza de las inversiones en transporte



Las fuentes de financiamiento de las inversiones

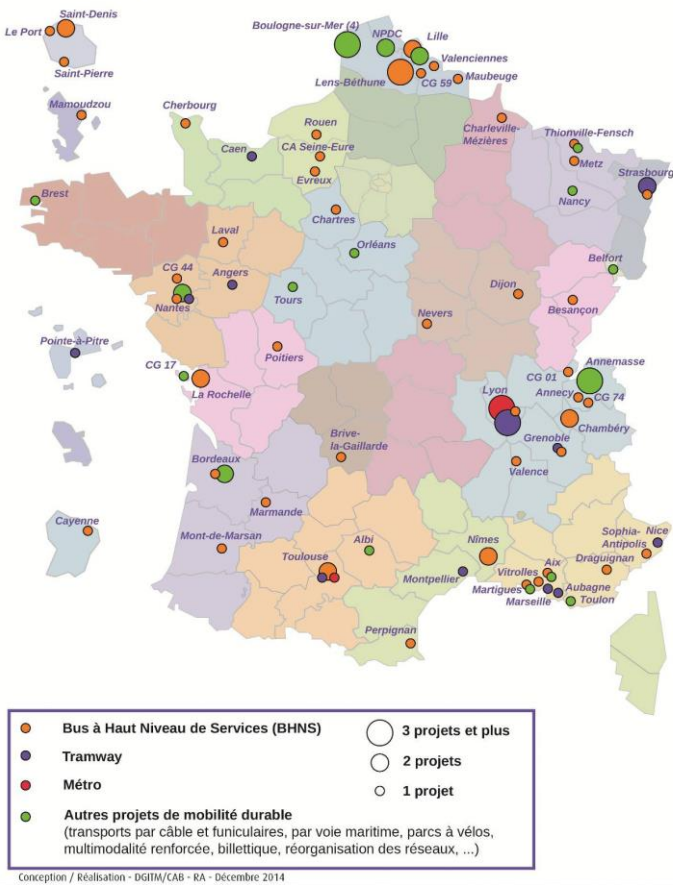


Los programas nacionales de movilidad

14

- 3 convocatorias a proyectos lanzadas por el Estado Nacional en los últimos anos
- Primer programa (2009) : 800 millones de euros, 50 proyectos (365 km)
- Segundo programa (2011) : 590 millones de euros, 78 proyectos
- Tercer programa (2014) : 450 millones de euros, 99 proyectos
- Una disminución de los recursos destinados al programa nacional
- Una generalización de los proyectos de BRT y un desarrollo de proyectos innovadores (cable, bicicleta...)
- Una fuerte promoción de los proyectos de BRT por parte del Estado francés

Résultats de l'appel à projets
«Transports collectifs et mobilité durable»



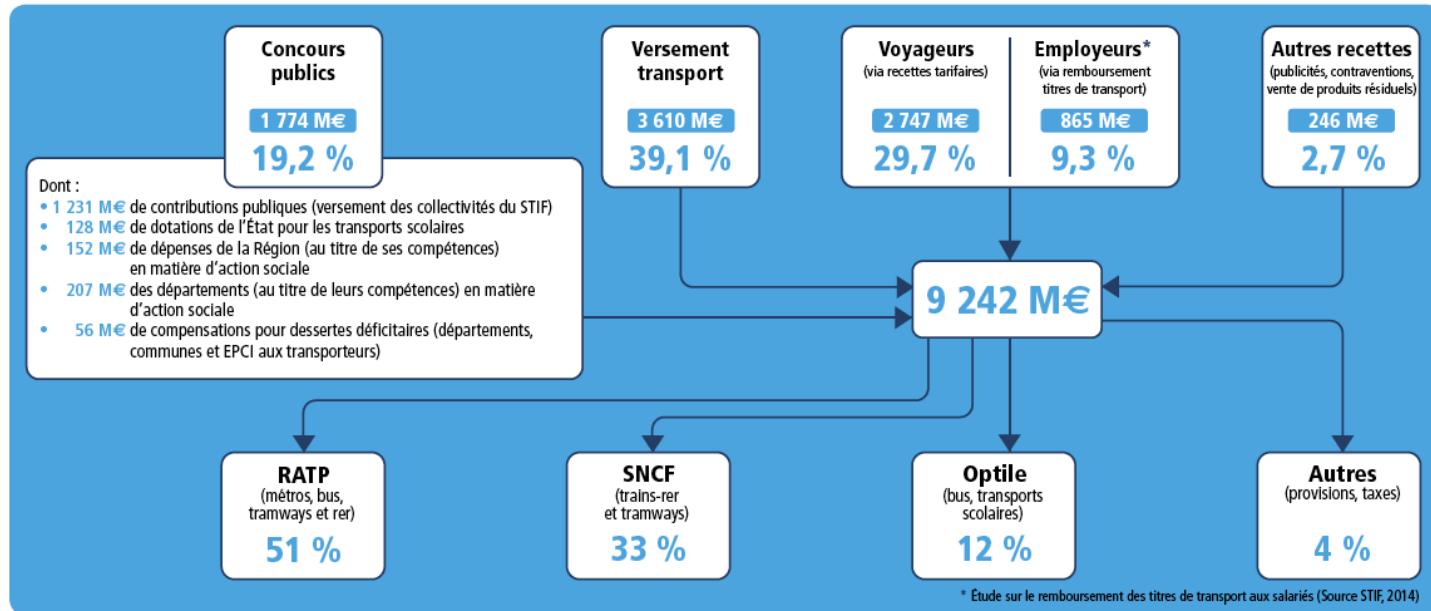
Tipos de proyectos	Convocatoria 2009	Convocatoria 2011	Convocatoria 2014
Metro	2 (15 km)	2 (14 km)	4 (27 km)
Tramway	37 (215 km)	29 (152 km)	15 (81 km)
BRT	10 (150 km)	45 (456 km)	54 (811 km)
Otros	1	2	13

EL EJEMPLO DE LA REGIÓN DE PARÍS Y DE NANTES METROPOLE

STIF (autoridad de movilidad de la región de París)

16

Financement du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France en 2014 (montants TTC)



- La red de transportes mas amplia de Francia : trenes, RER, metro, tranvía, buses...
- Un costo total de 9 mil millones de euros, superior al conjunto de las otras ciudades francesas
- Una contribución enorme del “versement transport” (mas del 3,6 mil millones de euros), pero en una proporción inferior al resto de las ciudades
- Una contribución comercial superior al promedio francés (incluyendo el reembolso de los títulos por parte de las empresas)
- Un buen equilibrio financiero en relación a las otras ciudades

Nantes Metropole (autoridad de movilidad metropolitana)

17

- ▶ **Una red integrada de movilidad** : 3 líneas de tranvía, 7 líneas de BRT, 46 líneas de bus, sistema de bicicletas...
- ▶ **Una sistema de calidad** : una oferta de 43 km por habitante y una demanda de 210 viajes por habitante (al año)
- ▶ **Un costo de 164 millones de euros por año**
- ▶ **Ingresos tarifarios de 54 millones** (tasa de cobertura de 33%)
- ▶ **Una subvención de Nantes Métropole** (autoridad de movilidad) **de 93 millones**, provenientes principalmente del “versement transport” (57% del total)
- ▶ Otras fuentes de financiamiento minoritarias (10% del total)
- ▶ Un mejor **equilibrio financiero** que la mayoría de las ciudades francesas

El tranvía de Nantes



El Chronobus de Nantes (BRT)



DIFICULTADES ACTUALES Y PERSPECTIVAS

Las dificultades actuales en el financiamiento del transporte

19

Los costos de operación aumentan :

- ◆ Una extensión de los perímetros de movilidad
- ◆ Un desequilibrio en las relaciones entre las autoridades y los operadores

Los ingresos se reducen :

- ◆ Un “versement transport” muy cerca del máximo en la mayoría de las ciudades
- ◆ Una participación de las autoridades de movilidad que llega a sus límites
- ◆ Una disminución de la contribución del usuario

Un desequilibrio cada vez mas importante

Lyon : luego de una extensión del perímetro de transporte, los buses prestan servicio en sectores periurbanos



París : La Región ha transformado el dispositivo tarifario por zonas en una tarifa única de 70 euros al mes



Las perspectivas para el futuro

20

Objetivos de las autoridades de movilidad :

- Incitar al uso del transporte público
- Controlar los gastos de operación y de inversión
- Aumentar la contribución de los usuarios

Estrategias para mejorar el equilibrio financiero:

- **Racionalizar la oferta de transporte**
 - ◆ Reestructurar las redes y desarrollar los modos alternativos, especialmente en las zonas periurbanas
 - ◆ Elegir los modos de transporte de acuerdo al tamaño de la red

Rouen : estrategia de racionalización de la oferta (estabilidad del presupuesto, supresión de servicios poco utilizados, refuerzo de las líneas principales, aumento de las tarifas)



Las perspectivas para el futuro

21

▶ Explotar los márgenes de productividad disponibles

- ◆ Mejorar la productividad
- ◆ Mutualizar los costos de adquisición y de mantenimiento del material
- ◆ Optimizar la velocidad comercial

▶ Aumentar la parte de los ingresos comerciales en el financiamiento del servicio

- ◆ Reforzar la atractividad de los transportes urbanos para aumentar la frecuentación
- ◆ Revisar la tarificación
- ◆ Reforzar la lucha contra el fraude

Reims : estrategia de reducción del déficit (reducción de la oferta en los segmentos de poca demanda, desviación de las líneas hacia las zonas económicas, aumento de las tarifas, creación de corredores prioritarios)

