

La concesión del metro ligero en *Rouen*

Transparencia 1 - Capítulos 1 y 2: plan del metro

La red Metrobús y la aglomeración de *Rouen*.

La red Metrobús atiende a la Aglomeración de *Rouen*, compuesta por 34 municipios que agrupan a 390.000 habitantes.

La autoridad organizadora es una Comunidad de Aglomeración llamada "la Aglomeración de *Rouen*".

Desde hace 10 años, esta colectividad ha desarrollado una política voluntarista de desarrollo de los transportes urbanos.

El metro

Problemática – Historial

La decisión definitiva de construir el metro ligero de *Rouen* se tomó en 1990, después de una larga serie de estudios que se desarrollaron a lo largo de una década.

De las características del lugar de la aglomeración, resultaban varias dificultades importantes en la organización de los desplazamientos: el paso del río, el Sena; un circo de mesetas de unos 150 metros de altitud aproximadamente y un centro histórico antiguo.

Después de haber explorado varias tecnologías, la del metro ligero se retuvo debido a su gran capacidad de transporte y su efecto estructurante en el urbanismo de la zona, para crear dos líneas orientadas Norte-Sur.

Descripción del metro ligero

Las dos líneas de metro ligero cruzan cinco municipios

Constituyen dos ramales sobre la orilla Meridional que se juntan en un tronco común entre la estación *Saint Sever* y el terminal *Boulingrin*.

El trazado sobre la orilla Septentrional se sitúa en su mayoría en un túnel de 1,7 km con 4 estaciones subterráneas.

El trazado sobre la orilla Sur es esencialmente aéreo.

Transparencia 2

1 – Los principales vínculos contractuales

La autoridad organizadora de los transportes era, en los años 1980–1990, un sindicato intercomunal de vocación múltiple, el SIVOM.

Este sindicato agrupaba por aquel entonces 33 municipios, y su ámbito de competencia principal era los transportes urbanos.

Debido a su débil estructura administrativa, el SIVOM decidió realizar su metro ligero mediante concesión de la construcción, la financiación y la explotación.

Después de haber realizado un concurso europeo, el SIVOM adjudicó la concesión del metro ligero a una agrupación industrial reunida en una sociedad concesionaria, la Sociedad del Metro de la Aglomeración de *Rouen*, la SOMETRAR.

El contrato de concesión fue asignado en febrero de 1991 y firmado definitivamente en junio de 1991.

El concedente es la autoridad organizadora de los transportes. Esta autoridad pasó, en el momento de la firma de la concesión, de la forma de Sindicato intercomunal a la de un Distrito en 1995 y a la de Comunidad de Aglomeración en el 2000.

El contrato de concesión vincula la colectividad con la sociedad concesionaria, la SOMETRAR, y se refiere a la construcción, a la explotación y a la financiación del metro.

La SOMETRAR pues, firmó por su parte:

- un contrato de construcción con una agrupación constructora.
- un contrato de explotación con la sociedad explotadora.
- un convenio de crédito con un grupo bancario.

Transparencia 3

2 – La concesionaria

La sociedad concesionaria es el único interlocutor del concedente.

Ésta administra:

- por una parte, el contrato con el concedente.
- por otra parte, los contratos de construcción, crédito y explotación.

Esta sociedad garantizó una función técnica y administrativa durante todo el período de construcción y garantiza actualmente la gestión de las inversiones en relación con la colectividad y la gestión de las reservas y contenciosos.

Transparencia 4

3 – La agrupación de constructores

El jefe de filas de los constructores, la sociedad CEGELEC, garantizó durante la construcción la coordinación de las distintas empresas que intervenían en los siguientes ámbitos:

- ingeniería civil
- vía férrea
- electromecánica
- material móvil

Transparencia 5

4 – El explotador

La TCAR, filial de Connex (grupo *Veolia Environnement*), es la sociedad explotadora de la red Metrobús.

La TCAR explota el conjunto de la red de transportes urbanos de la aglomeración, es decir: el metro ligero, el Transporte Este Oeste de *Rouen* y las líneas de autobús.

El metro ligero de *Rouen* representa un poco más del 10% de los kilómetros recorridos y cerca del 40% de los viajes efectuados.

Después de numerosos esfuerzos efectuados por la colectividad, los municipios y explotador, sobre la gestión de la prioridad en los cruces, la velocidad comercial del metro ligero se ha llevado a 19,5 km/h

Transparencia 6

5 – El grupo bancario (en la firma)

El jefe de filas del grupo bancario es el banco PARIBAS

Los distintos bancos que lo componen se indican sobre este esquema según la clasificación:

- accionista- prestamistas
- prestamistas.

Transparencia 7

6 – El accionariado

El accionariado de la sociedad concesionaria ha evolucionado según los períodos

Durante el período de la construcción, la agrupación de constructores fue el accionista mayoritario.

Durante un período intermedio acto seguido a la inauguración, los constructores y el explotador estaban en igualdad en el capital del SOMETRAR

Desde finales de enero de 2003, el explotador tiene la totalidad de las acciones.

El riesgo para el concedente:

De una forma general, el concedente, como autoridad organizadora de los transportes, define la política transportes y garantiza la financiación.

Esta es la razón por la que, en el reparto de los riesgos, el concedente garantiza los riesgos que afectan al **propio proyecto**:

- las modificaciones del proyecto
- las grandes reparaciones
- la renovación

Éste garantiza los riesgos relativos **al contexto en el cual se sitúa la explotación del metro ligero**:

- las variables económicas: inflación, tipo de interés
- la legislación
- la fiscalidad (fuera del impuesto de sociedades)

Por último, garantiza las consecuencias **de las variables directamente vinculadas a la explotación del metro**:

- **la política tarifaria**, la cual está, en Francia, bajo la responsabilidad de las colectividades organizadoras de los transportes. En el contrato se decidió un ingreso unitario contractual anual. En caso de deriva negativa, el concedente garantiza una compensación equivalente a la diferencia entre el ingreso unitario contractual y el ingreso unitario real. Esto es el "**riesgo tarifa**".
- **la oferta de transporte**. Un kilometraje anual contractual está previsto en el contrato o en sus cláusulas adicionales. Toda variación de la oferta de transporte más allá o del lado de este volumen contractual es pues, objeto de una compensación positiva o negativa. Esta compensación utiliza un baremo kilométrico según el tipo de vehículo.

- **la velocidad comercial.** Ésta juega directamente sobre los costes de explotación y depende de la política de circulación seguida por los municipios. Una compensación está prevista entonces para tener en cuenta una degradación de la velocidad comercial y, en consecuencia, el aumento de los costes de explotación que se derivan (y recíprocamente en caso de mejora).
- **el tráfico,** expresado en desplazamientos. En caso de realización de los objetivos de desplazamientos impuestos al explotador, la colectividad se beneficia de la mitad de los desplazamientos superiores al objetivo, expresados en ingresos. En el caso contrario, el explotador soporta él solo, el hecho de no haber alcanzado los objetivos.

El riesgo para la concesionaria

El riesgo para la concesionaria se refirió inicialmente a la **construcción** del metro ligero con la necesidad de respetar los costes globales de construcción y los plazos (penalidades).

Se refirió también a los riesgos financieros vinculados a los **créditos** contratados.

Durante la fase explotación en curso, **la sociedad explotadora garantiza los riesgos industriales y comerciales.**

La prestación del explotador es remunerada por **los costes globales de explotación** que se negocian de manera plurianual.

El concedente y él, están cubiertos de las incidencias de las variaciones relativas a la oferta kilométrica, la velocidad comercial,... mediante las fórmulas de compensación

Estos costes incluyen una parte del mantenimiento, siendo garantizadas las grandes reparaciones por el concedente. Incluyen también una parte fija correspondiente a los daños por vandalismo.

El explotador se encarga del riesgo comercial sobre la base de compromisos plurianuales sobre los desplazamientos realizados en la red Metrobús. Esto es el "**riesgo tráfico**".

La sociedad concesionaria recauda pues **ingresos contractuales** anuales fijados de antemano en el marco del contrato.

En caso de incumplimiento de estos ingresos, es la sociedad explotadora, la que garantiza **el riesgo tráfico** en caso de incumplimiento de los compromisos de desplazamientos, y el concedente, el que garantiza **el riesgo tarifas** en caso de incumplimiento de los compromisos sobre el ingreso unitario.

Transparencia 9

8 – Los costes del proyecto

El coste global del proyecto que incluye la extensión de *Saint Etienne du Rouvray*, realizada en 1997, asciende a 472,59 M€ según la descomposición adjunta.

Transparencia 10

9 – El esquema de financiación en fase de construcción

La financiación del metro ligero de *Rouen* estuvo garantizada por tres canales:

- subvenciones del Estado, la región y el departamento por un importe de 102,75 M€ que transitaron por el concedente.
- una financiación del concedente procedente de sus propios recursos (impuesto del transporte, el *versement transport*) y préstamos contraídos por su parte, o sea, en total un importe de 202,30 M€
- una financiación garantizada por la sociedad concesionaria, procedente casi toda de los préstamos del grupo bancario, por un importe de 159,92 M€.

Transparencia 11

10 – Los flujos financieros en fase de construcción

El esquema adjunto resume la circulación de los flujos financieros durante la fase de construcción.

En él, se ve la financiación que transita por el grupo bancario y por el concedente con destino a la sociedad concesionaria.

La sociedad concesionaria redistribuye las financiaciones a los constructores, al explotador y a distintos proveedores.

Transparencia 12

11 – Los flujos financieros en fase de explotación

El concedente remunera a la sociedad concesionaria por una Contribución Global de Explotación y por distintas compensaciones vinculadas al riesgo tarifas, a la velocidad comercial y a la producción kilométrica.

Por otra parte, el explotador paga a la sociedad concesionaria los ingresos reales resultantes de la venta de los billetes de transporte.

El concesionario utiliza esta Contribución Global y los ingresos para:

- el reembolso del capital y el pago de cargas financieras ante el grupo bancario.
- el pago de distintos proveedores
- la remuneración del explotador por los Costes Globales de Explotación y distintas compensaciones por la velocidad comercial y la oferta kilométrica.
- el riesgo tráfico puede ser positivo o negativo según los resultados de desplazamientos y los objetivos del año en curso.
- en el caso de rebasamiento de los objetivos, la sociedad concesionaria comparte los desplazamientos suplementarios valorizados en € entre el concedente y el explotador.
- en caso de incumplimiento de los objetivos, es el explotador que garantiza la cantidad que falta a la sociedad concesionaria.

El metro ligero de *Rouen* se inauguró en diciembre de 1994.

El metro ligero transporta cerca de 60.000 personas cada día de una semana escolar de invierno, lo que representa un 40% de la clientela del conjunto de la red metrobús.

En junio del 2002, a menos de 8 años después de su puesta en servicio, el metro ligero de *Rouen* celebró el 100 millonésimo viajero.

Es difícil aislar los resultados comerciales únicamente para el metro ligero, debido a las reorganizaciones de líneas producidas a su creación.

Para el conjunto de la red métrobus, si se comparan los resultados del año 1993, año inmediatamente precedente a la implantación metro, a los resultados del año 2002, se constata una progresión importante de los resultados:

- kilómetros	+ 20,99%
- viajes	+ 47,06%
- desplazamientos	+ 36,73%
- ingresos comerciales	+ 55,26%
- viajes por kilómetros	+ 21,55%

El metro ligero de *Rouen* es pues, un éxito comercial probado, y las cifras de frecuentación del conjunto de la red Metrobús reflejan bien el desarrollo global resultante de los transportes urbanos de la Aglomeración de *Rouen*.