



Rapport d'activité

juin 2010 - mai 2011





SOM- MAIRE

Éditos 4-5

I. L'UTP 6-25

II. LES MESSAGES
PORTÉS PAR L'UTP 26-45

III. LES RÉSULTATS
FINANCIERS 46-53

Éditos



J'ai été élu Président de l'UTP en juin 2009. Pendant deux ans, mes ambitions pour l'UTP ont particulièrement porté sur :

- le passage du transport public à la mobilité,
- la recherche de l'amélioration du service rendu au client, que le transport soit urbain, interurbain ou ferroviaire,
- la présence active des entreprises dans le débat qui met en perspective la mobilité collective et la mobilité individuelle.

Le Conseil d'administration, les commissions et l'équipe de l'UTP ont travaillé en ce sens et ont efficacement contribué au déploiement de ces trois axes.

4 ● Un travail de fond a été accompli pour que le transport public aille vers une mobilité de porte à porte qui, en complément de nos modes de transport collectif traditionnels, combine des modes alternatifs pratiqués par nos entreprises exploitantes ou des sociétés partenaires. L'UTP a fait évoluer ses statuts en ce sens et a déjà accueilli cinq membres partenaires qui participent à la réflexion. Leurs métiers sont divers : systèmes d'informations, téléphonie... C'est un premier pas pour que l'UTP devienne, à terme, l'organisation professionnelle de la mobilité. Parallèlement, le succès du salon Transport Public 2010, par la variété de ses exposants, a confirmé cette tendance de fond.

● L'UTP a, pendant ces deux années, réaffirmé le libre choix du mode de gestion par les Autorités Organisatrices et les bienfaits de la mise en concurrence sur la qualité du service rendu au client. Dans la continuité du lobbying porté pendant plusieurs années au niveau européen pour que les Autorités Organisatrices puissent, dans le cadre d'un contrat, faire le choix du mode de gestion et de l'exploitant qui sera leur partenaire, nous avons prôné l'ouverture du marché de l'autocar. C'est ce que j'ai inscrit en priorité dans mon mandat de Président de l'APAM (l'Association de Promotion des Acteurs de la Mobilité que l'UTP anime avec la FNTV). L'autocar est complémentaire du train et de la voiture individuelle. Il pourrait permettre d'optimiser le système de mobilité à un

moment où les contraintes financières sont croissantes. Même idée dans le transport ferroviaire. L'ouverture du marché doit permettre l'amélioration de la qualité et la réduction des coûts, avec un accès au réseau ferroviaire qui doit se faire dans la transparence et l'équité. L'UTP se félicite de la création effective de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires dont le rôle est essentiel, et porte la voix de ses adhérents auprès des autres instances qui définissent les règles du jeu concurrentiel du transport ferroviaire : pouvoirs publics, RFF, l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire)...

● Enfin, l'UTP a fait entendre la voix des entreprises dans le processus d'évaluation du volet *transport et mobilité* du Grenelle de l'Environnement. Je salue le travail de Bruno Gazeau, Délégué général, qui a su mettre en perspective les initiatives gouvernementales pour la promotion d'une mobilité individuelle moins émettrice de CO₂, et les efforts faits, dans le cadre des appels à projets, pour favoriser la mobilité collective. La participation de l'UTP à ce rapport, est un pas important pour les entreprises exploitantes. Elle affirme leur voix et leur place, aux côtés des Autorités Organisatrices.



Bruno Gazeau
Délégué général de l'UTP



Cyrille du Peloux
Président de l'UTP
(juin 2009 - juin 2011)

Vers une UTP multipolaire



Les évolutions structurelles qui ont impacté les groupes de transport français ces derniers mois, l'ancrage de l'UTP dans le secteur ferroviaire et la mobilité durable tel que décidé par le Conseil d'administration depuis 2006, ont donné une autre dimension à notre organisation professionnelle.

L'UTP représente maintenant trois des six premiers groupes de transport au monde. Il s'agit de SNCF-Keolis, Veolia-Transdev et du Groupe RATP.

En 2006, l'UTP, historiquement reconnue pour son cœur de métier « transport urbain », s'ouvrait au fret ferroviaire au moment de la libéralisation de ce marché et accueillait des entreprises de fret. L'Union des Transports Publics devenait ainsi l'Union des Transports Publics et ferroviaires.

Peu après, s'amorçait la réflexion sur la combinaison entre le transport public et les modes alternatifs. Parallèlement, Transport Public, le Salon européen de la mobilité, affirmait son positionnement avec la diversité des métiers qu'il représentait. Ces derniers mois ont vu ces mouvements porter leurs fruits et atteindre leur maturité. En quatre ans, l'UTP a acquis une légitimité qui outrepassa le transport urbain.

D'abord, avec la signature d'un volet fondamental de la convention collective du fret ferroviaire en septembre 2010 : le contrat, les classifications, les rémunérations. L'UTP confirme son savoir-faire et avance dans la construction de la convention collective du transport ferroviaire. Je salue le travail de la commission des affaires ferroviaires de l'UTP.

À côté des entreprises de fret, les grandes lignes ont rejoint l'UTP avec l'arrivée en janvier 2011 d'Eurostar et de Veolia-Trenitalia. Nos adhérents attendent de nous une représentation forte pour un accès transparent au réseau. C'est en ce sens que l'UTP travaille avec le gestionnaire de l'infrastructure, RFF. Nous revendiquons d'abord l'accroissement du nombre de sillons et l'amélioration de leur qualité, préalables indispensables au développement du ferroviaire, et dans ce cadre, à une concurrence aux conditions équitables.

L'édition du *Manifeste de la mobilité durable* a affirmé les revendications de l'UTP pour une mobilité « sans couture ». Parmi elles, une gouvernance unique des déplacements qui lèverait de nombreux obstacles à la cohérence des politiques de mobilité et d'urbanisme. L'Autorité Organisatrice de Mobilité devrait avoir toutes les compétences relatives à la mobilité durable (voirie, stationnement, contrôle des émissions...).

Par ailleurs, un marché unique des déplacements doit permettre la connexion des déplacements entre eux, dans le cadre d'une concertation des différents acteurs : AOT, communes ou opérateurs multiples.

Ces acteurs ont souhaité se rapprocher de l'UTP pour contribuer à la réflexion. D'où la création d'un statut de membre partenaire qui s'adresse aux opérateurs de téléphonie, aux gestionnaires de stationnement, aux loueurs...

Nous ont déjà rejoints : Canal TP, Cityway, Dryade, Ixxi, Orange Business Services.

Sans oublier la prise en compte des préoccupations quotidiennes de nos réseaux adhérents. Elle passe par un lobbying quotidien pour les défendre. Des études de fond sont lancées pour alimenter la réflexion et nourrir le débat entre les élus et les entreprises. Les Rencontres Nationales du Transport Public qui ont lieu à Strasbourg du 12 au 14 octobre 2011 seront pour l'UTP l'occasion de dévoiler les résultats de l'étude sur le modèle économique du transport public. Elle contribuera à l'efficacité du dialogue entre l'élu et l'entreprise exploitante. Cet outil d'aide à la décision permettra à l'élu de faire les meilleurs choix pour le développement de la mobilité sur son territoire, en connaissance de cause.

Du transport public urbain, cœur de métier historique de l'UTP, à l'accueil des entreprises ferroviaires et des membres partenaires, de l'ancrage local des adhérents urbains jusqu'à la dimension nationale, voire internationale de nos composantes, notre organisation professionnelle a franchi un cap et elle change de dimension.





I. L'UTP

Les missions de l'UTP

Une organisation au service
de ses adhérents

Nourrir le débat dans les médias
et les institutions

Les missions de l'UTP

Représenter des entreprises locales au niveau national

L'UTP est l'organisation professionnelle des entreprises de transport urbain et ferroviaire. Elle porte la parole de ses adhérents et mène des actions d'influence auprès des instances qui impactent le cadre réglementaire dans lequel ils évoluent (ministères et Parlement français, instances européennes, associations d'élus, association internationale du transport public, réseaux d'entreprises...). L'UTP conduit un lobbying de « proximité » en vérifiant l'adéquation des projets de réglementation avec les contraintes quotidiennes d'une entreprise exploitante.

L'UTP représente plus de 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français



Elles sont de statuts divers et peuvent être :

- liées à des groupes de transport comme :
 - Car Postal
 - Groupe RATP
 - Keolis
 - SNCF Proximités
 - Vectalia France
 - Veolia-Transdev
- indépendantes et membres, pour certaines, de l'association AGIR.

Depuis quatre ans, l'UTP fédère les réflexions sur le thème « du transport public à la mobilité » pour que la mobilité agrège autour des transports publics traditionnels, des modes complémentaires (transport à la demande, vélo en libre service, autopartage, covoiturage, stationnement...) avec accès à des systèmes d'informations performants qui accompagnent le voyageur dans l'organisation de son déplacement. Cette démarche a incité l'UTP à créer une nouvelle catégorie de membres : les membres partenaires. Ces entreprises ne sont pas des entreprises exploitantes de transport urbain. Pour autant, elles œuvrent pour l'amélioration de l'offre de mobilité.

Les membres partenaires qui ont rejoint l'UTP entre juin 2010 et mai 2011 sont :

- Canal TP,
- Cityway,
- Dryade,
- Ixxi,
- Orange Business Services.

Transport ferroviaire : l'UTP, acteur incontournable

Depuis la libéralisation totale du marché du fret ferroviaire en 2006, l'UTP s'est ouverte aux entreprises ferroviaires et s'est imposée comme un acteur incontournable.

Cette légitimité vient notamment du travail accompli sur la construction de la convention collective du fret ferroviaire et de la contribution active de l'UTP au sein du comité des parties prenantes présidé par le Sénateur Grignon, de ses travaux menés avec RFF, notamment sur le Document de Référence du Réseau, de ses travaux sur la loi ORTF (Organisation et Régulation des Transports Ferroviaires).

Ces travaux ont été menés au sein de la commission des affaires ferroviaires qui est le lieu du débat et de la médiation entre les adhérents ferroviaires de l'UTP :

- Colas Rail
- EuRailCo
- Euro Cargo Rail
- Europorte
- Eurostar
- Groupe RATP
- Keolis
- SNCF Fret et voyages
- VFLI
- La filiale Veolia-Trenitalia.

Le rôle de la commission des affaires ferroviaires est de faire émerger des positions unanimes qui seront relayées auprès des instances du transport ferroviaire (DGITM, institutions européennes, ARAF, RFF, EPSF, Gares & Connexions, FIF ...). Les positions de l'UTP se retrouvent autour d'une demande constante pour que l'accès au réseau ferroviaire soit équitable et non discriminatoire pour toutes les entreprises ferroviaires (aspects sociaux, accès à l'infrastructure, questions de sécurité...).

Intensifier le dialogue social

Reconnue historiquement pour la négociation des conventions collectives du transport urbain et des Voies Ferrées d'Intérêt Local (VFIL), l'UTP s'applique également à la construction de la convention collective du transport ferroviaire (fret et voyageurs).

Dans le transport urbain de voyageurs, au-delà de la négociation de la convention collective, elle anime un dialogue social intense au sein des instances paritaires de travail et de prospection des sujets sociaux intéressant le secteur.

Dans le transport ferroviaire, l'UTP a négocié les principaux chantiers du volet fret (organisation du travail, contrat de travail, classifications et rémunération). Elle travaille actuellement sur les chantiers formation et prévoyance de la convention collective.

Fédérer et porter la voix de ses adhérents auprès des instances françaises et européennes

L'UTP représente ses adhérents auprès des institutions, associations et organismes nationaux ou européens qui sont impliqués directement ou non dans les transports publics et ferroviaires.

Son Conseil d'administration porte notamment des positions auprès du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et de ses émanations, des associations d'élus (GART, ARF...) des institutions européennes, du MEDEF ... L'UTP a été mandatée pour faire entendre la voix des entreprises dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Elle a été associée à la démarche en amont puis à l'évaluation du volet *transport et mobilité*.

En 2010, elle a renforcé sa présence à Bruxelles en détachant des ressources auprès de l'Euroteam (équipe de l'UITP dédiée au lobbying européen).

Valoriser un savoir-faire « à la française »

Les Rencontres Nationales du Transport Public (années impaires) et le Salon européen de la mobilité, Transports Publics (années paires), mettent à l'honneur toute la filière du transport public : des métiers « amont » (génie civil, ingénierie, maîtrise d'ouvrage...) jusqu'à l'exploitation. Autre spécificité de ces événements : la co-organisation par le GART (représentant les élus) et l'UTP (représentant les entreprises) pour mettre en scène la relation entre l' élu et l'entreprise pour promouvoir, ensemble, la mobilité collective.

Ces événements valorisent un savoir-faire à la française, qu'il soit technologique ou d'ingénierie juridique (relatif au contrat). L'UTP s'applique notamment à promouvoir le transport public « à la française » en prônant une compétition équitable entre les modes de gestion et le libre choix des élus. Elle salue l'obligation fixée par le Règlement sur les Obligations de Service Public de passer un contrat entre l'Autorité Organisatrice et l'exploitant pour définir les droits et devoirs pour chacune des parties.

L'UTP souligne la valeur ajoutée en termes de qualité de service rendue aux voyageurs, quand le service public de transport s'opère dans le cadre d'un contrat, qu'il soit passé avec une entreprise privée ou avec un EPIC. Par ailleurs, elle défend la DSP lorsque le service public de transport est délégué.

La cérémonie des vœux 2011

Chaque année, la cérémonie des vœux de l'UTP réunit près de 300 personnes (adhérents, institutionnels, partenaires...). Cette manifestation est l'occasion pour le Président, de prononcer un discours qui fait le bilan de l'année écoulée et dégage les principaux enjeux des mois à venir.



La gouvernance de l'UTP

L'UTP est gouvernée par un Conseil d'administration élu pour un mandat de deux ans. Il a été renouvelé en juin 2011.

Le Délégué général, sous l'égide du Président et du Conseil d'administration, propose et conduit la mise en œuvre de la stratégie de l'UTP et veille au développement de l'image de la profession.

Le Conseil d'administration s'appuie sur le travail de cinq commissions qui sont constituées de membres des composantes de l'UTP (représentants des réseaux adhérents ou des fonctions centrales). Ils sont assistés des membres permanents de l'équipe de l'UTP. Les commissions sont présidées par un membre du Conseil d'administration et se réunissent 4 à 10 fois par an. Elles préparent les prises de position et les soumettent au Conseil d'administration de l'UTP.

Les commissions

La commission des affaires ferroviaires

Elle traite :

- le volet social, avec la négociation de la convention collective ferroviaire et toutes les questions juridiques et sociales qui lui sont liées (formation, recrutement),
- le volet juridique et technique, portant sur toutes les questions relatives à l'ouverture du marché ferroviaire et à sa régulation : sécurité et interopérabilité, tarification et qualité des sillons... et relations avec le Ministère et les organismes partenaires (RFF, EPSF...).

Largement transversale, cette commission fonctionne en lien avec les 3 départements métiers de l'UTP : Affaires Sociales, Clientèles, Exploitation et Recherche et Législation et Affaires Européennes.

La commission « économie et société »

Elle se consacre à :

- l'économie des transports (dont le financement et la tarification),
- l'économie de l'entreprise (dont le marketing, la sous-traitance, l'intermodalité),
- le partage de la voirie, les nouveaux métiers de la mobilité.

L'activité de cette commission s'appuie sur l'équipe du département Clientèles, Exploitation et Recherche.

La commission « techniques, énergies et développement durable »

Elle suit :

- l'évolution des filières technologiques (billettique, information voyageurs, parc véhicules) et des filières énergétiques,
- le développement durable (le suivi du Grenelle de l'Environnement, les projets liés à l'économie d'énergie...), la qualité de service.

L'activité de cette commission s'appuie sur l'équipe du département Clientèles, Exploitation et Recherche.

Le comité financier

Le comité financier est composé de trois administrateurs de l'UTP et du Délégué général. Ce comité examine les comptes de l'UTP. Il se réunit notamment pour préparer le budget avant de le soumettre à l'approbation du Conseil d'administration.

La commission législation et affaires européennes

Elle suit :

- la politique européenne des transports : droits des passagers, Livre Blanc sur la politique des transports d'ici 2050, le plan d'actions sur la mobilité urbaine, en lien étroit avec le Comité « Union européenne » de l'UITP et l'EuroTeam,
- les questions de concurrence entre les entreprises et entre les modes de gestion, en France et en Europe, les contrats de droit public : la Délégation de Service Public, les marchés publics, les partenariats public-privé, les régies, le droit des transports (accès à la profession...), la fiscalité, l'arrêté de 1982 et les assurances.

L'activité de cette commission s'appuie sur l'équipe du département Législation et Affaires Européennes.

La commission des affaires sociales

Elle traite l'ensemble des questions sociales et de sécurité/sûreté dans le transport urbain :

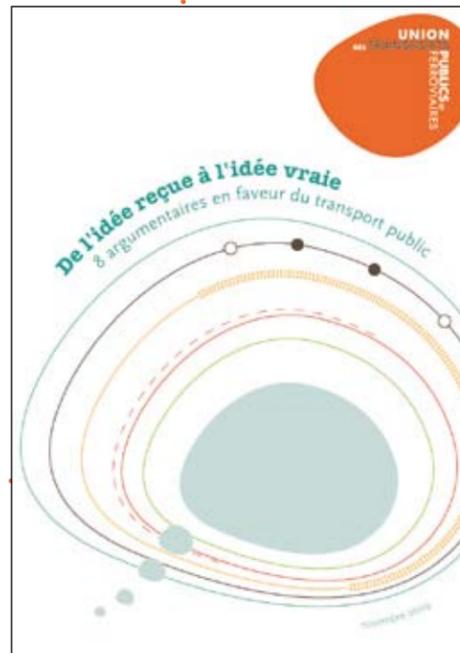
- négociations et suivi de la convention collective et des accords de branche dans le « transport urbain de voyageurs » (ex. : continuité du service, accord sécurité, formation professionnelle, organisation du travail),
- animation des instances et observatoires paritaires (ex. : observatoire des métiers, observatoire du dialogue social...),
- suivi et participation aux organismes de mutualisation des fonds de la retraite/prévoyance, et de la formation professionnelle,
- élaboration des statistiques sociales et sécurité,
- lobbying en liaison avec les ministères concernés,
- veille et conseil juridique social aux adhérents, éventuels contentieux sociaux de branche et questions sociales européennes.

L'activité de cette commission s'appuie sur l'équipe du département des Affaires Sociales de l'UTP.

Capitaliser les données du secteur

L'UTP est reconnue pour ses publications qui portent le lobbying de l'organisation professionnelle.

- **En proposant** des argumentaires à destination de ses adhérents, ou des élus, pour lever les obstacles qui freinent le développement du transport collectif.
De l'idée reçue à l'idée vraie : 8 argumentaires en faveur du transport public.



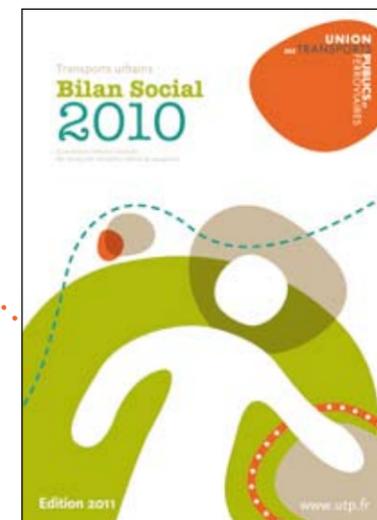
- **En organisant** des journées thématiques qui réunissent experts et penseurs de la mobilité (économistes, sociologues, techniciens, élus...) : conférence sur le règlement OSP organisée avec l'UITP, journée sur la sécurité des tramways avec le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés), cycle de conférences avec les IESF (Ingénieurs et Scientifiques de France)...

- **En capitalisant** les données du secteur pour doter la profession d'indicateurs, de tendances. Il s'agit notamment de :

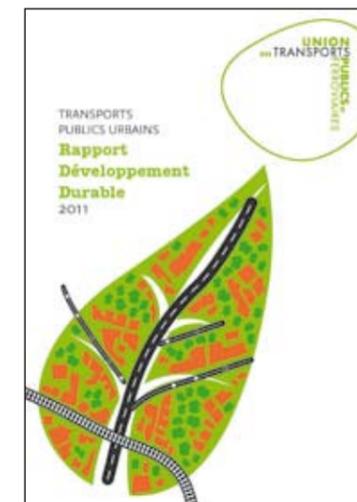
Les chiffres clés du transport public urbain qui analysent les résultats d'offre et de fréquentation dans les réseaux adhérents de l'UTP. Une version mensuelle est relayée par la revue *Transport Public*.



Les bilans sociaux du transport urbain de voyageurs et du transport ferroviaire. Ils fournissent l'ensemble des données sociales sur les effectifs, les salaires, la formation professionnelle, les contrats de travail de la profession. Ils valorisent les secteurs du transport urbain et du transport ferroviaire comme des secteurs créateurs d'emplois.



Le rapport développement durable, qui valorise les entreprises responsables et engagées pour une mobilité durable selon trois piliers (économique, environnemental et social).



- **En proposant** de nouvelles pistes calquées sur l'évolution des comportements de mobilité.

Le manifeste de la mobilité durable, 14 pistes pour optimiser le système des déplacements.



L'Observatoire de la mobilité de l'UTP est un **indicateur de tendances**. Il analyse annuellement les comportements de mobilité des Français en ville et permet à la profession d'anticiper les évolutions.

Une organisation au service de ses adhérents

Une organisation certifiée

L'UTP est entrée dans une démarche de certification dès 2007 pour se conformer aux exigences de qualité pratiquées au sein des entreprises adhérentes, pour la plupart certifiées ISO ou AFAQ.

L'UTP a obtenu en 2008 la certification AFAQ Service Confiance pour trois ans et elle s'inscrit parmi les dix premières organisations professionnelles certifiées selon le référentiel Quali'OP (label qui atteste d'engagements de services concrets et mesurables propres aux organisations professionnelles).

Les outils proposés par le référentiel (indicateurs, enquête de satisfaction...) permettent à l'équipe d'évaluer la qualité du service rendu aux adhérents et de se fixer des objectifs d'amélioration continue.

L'audit des 4 et 5 avril 2011 a confirmé la certification de l'UTP et a pointé l'ancrage de l'organisation professionnelle dans une démarche de management par la qualité.

La certification : pourquoi ?

Le projet qualité de l'UTP a un double intérêt : il permet d'optimiser le service rendu à nos adhérents au travers d'un meilleur accueil, en répondant plus rapidement à leurs questions, en améliorant notre communication, notre lobbying. C'est aussi un véritable projet d'entreprise autour duquel l'ensemble de l'équipe de l'UTP se retrouve, en harmonisant ses méthodes de travail, en développant la gestion des ressources humaines en interne, l'intégration des nouveaux embauchés... En 4 ans, les auditeurs de l'AFAQ AFNOR n'ont relevé aucun écart par rapport aux engagements. Ils ont noté que l'UTP allait bien au-delà des seuls engagements du référentiel en mettant en place systématiquement des améliorations. Les points forts qui ont été relevés lors de l'audit d'avril 2011 en attestent : **« L'approche de la qualité est très pragmatique et la politique affichée par la Direction a permis de développer une véritable culture d'entreprise tournée vers le service aux adhérents ».**

Sylvette Mougey,
Directrice du Département Affaires Sociales et Directrice Qualité

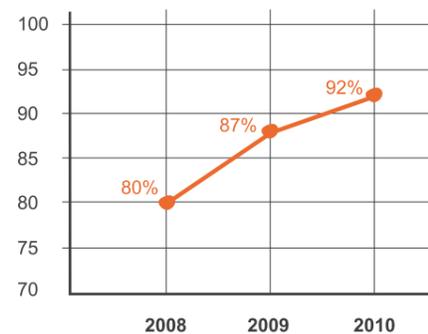


● Connaître la satisfaction et les attentes des adhérents

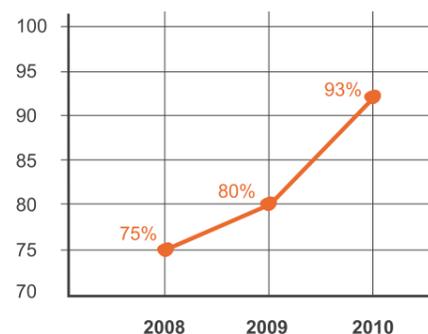
L'enquête de satisfaction est un outil qui permet à l'équipe de l'UTP d'évaluer son travail au regard de la satisfaction des adhérents et de se fixer de nouveaux objectifs.

Cette enquête interroge les réseaux adhérents et les membres des groupes de transport.

● Évolution de la satisfaction de 2008 à 2010

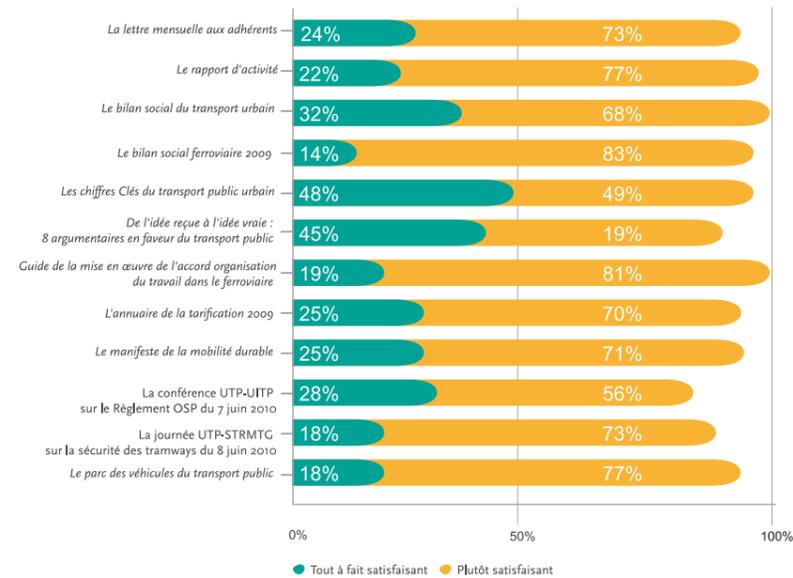


● Évolution de la notoriété de l'UTP dans les milieux institutionnels de 2008 à 2010

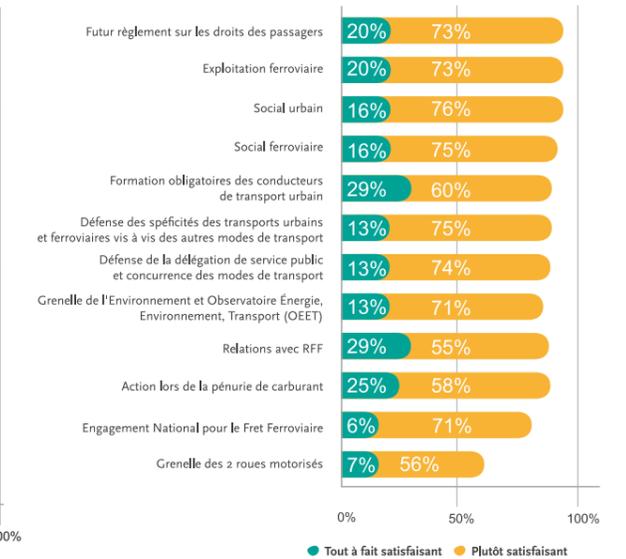


Les résultats de l'enquête 2010

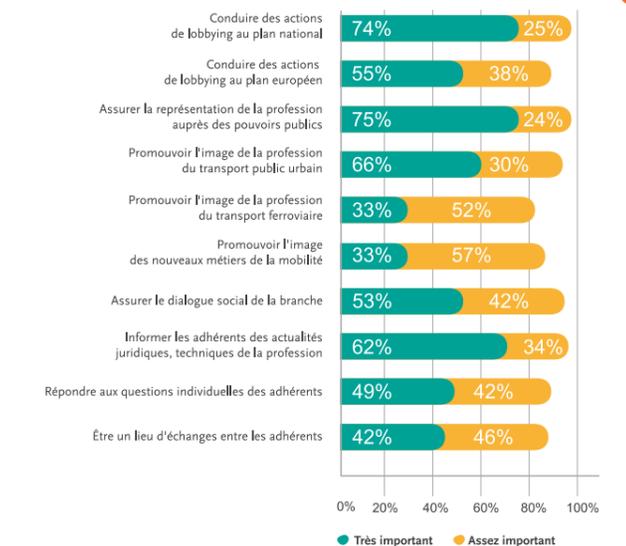
● Évaluation des actions de communication



● Évaluation des actions de lobbying



● Les attentes des adhérents quant aux différentes missions de l'UTP



Plus de 700 questions par an

Adressées aux différents experts de l'UTP en fonction des thématiques abordées, les questions des adhérents sont traitées par téléphone, mail ou courrier.

Dans le cadre de la procédure de certification de ses services, l'UTP s'est engagée à respecter des délais de réponses, afin d'être la plus réactive possible (48h pour les appels téléphoniques, 7 jours pour les questions écrites).

Selon l'enquête de satisfaction 2010, les adhérents sont satisfaits à plus de 95% des réponses apportées par l'UTP.

L'équipe

LÉGISLATION & AFFAIRES EUROPÉENNES (lae@utp.fr)



Emmanuel Mounier
Chargé de mission affaires européennes

- Questions de la concurrence et des aides d'État
- Droit des contrats publics : délégation de service public/ concessions, marchés publics, contrat de partenariat
- Organisation et réglementation des transports urbains et ferroviaires
- Droit des assurances, fiscalité

Karine Maubert
Chargée de mission



VALORISATION & COMMUNICATION (communication@utp.fr)

- Mise en œuvre d'une politique de communication à partir des orientations du Conseil d'administration
- Mise en place d'opérations de valorisation de la profession
- Développement de la visibilité de l'UTP



Valérie Beaudouin
Directrice du département

Hélène Pavan
Secrétaire

Séverine Till
Directrice de la valorisation et de la communication

Mario-Lise Lambert
Assistante de direction communication

CLIENTÈLES, EXPLOITATION & RECHERCHE (cer@utp.fr)

- Activité des réseaux adhérents de l'UTP : offre, trafic, coûts, tarification
- Exploitation des bus et tramways, matériel, énergies, qualité de service, accessibilité
- Évolutions techniques et sociétales
- Liens entre déplacements et territoires
- Développement d'une mobilité durable
- Nouveaux services et métiers de la mobilité



Véronique Theroux
Assistante



Anne Meyer
Directrice du département

Érika Kaiser
Chargée de mission

Philippe Chokomert
Chargé de mission

Stéphanie Lopes d'Azavedo
Chargée de mission

AFFAIRES SOCIALES (social@utp.fr)

- Négociation et gestion des conventions collectives « transport public urbain de voyageurs » « transport ferroviaire » et « voies ferrées d'intérêt local »
- Vie sociale des entreprises de la branche :
 - > statut des salariés / temps de travail / formation professionnelle / classification des emplois
- Sécurité et sûreté
- Droit social européen



Véra Delhomme
Chargée d'études juridiques
Chargée de mission qualité



Sylvette Mougey
Directrice du département
Directrice qualité

Benoît Jubry
Chargé du pôle social urbain

Roxane Blondin
Assistante

Jean-Marie Raymond
Chargé de mission

Céline Meunier
Secrétaire

Michèle Kurtz
Secrétaire de direction

LE DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL

Bruno Gazeau
(dg@utp.fr)
Sous l'égide du Président et du Conseil d'administration, il propose et conduit la mise en œuvre de la stratégie de l'UTP et veille au développement de l'image de la profession.



Stéphane Lavannier
Directeur du service

Cléopâtre Cyrill-Lesage
Comptable

Katia Goulet
Secrétaire
Secrétaire qualité

Victorin Tchiyoko
Employé polyvalent, reprographe

AFFAIRES FINANCIÈRES & GÉNÉRALES (daf@utp.fr)

- Gestion des cotisations des adhérents
- Élaboration du budget annuel
- Tenue de la comptabilité générale et analytique
- Fonctionnement de l'organisation interne
- Administration du personnel



Un an dans la vie de l'UTP

JUIN 2010

→ POSITIONS

- Position de l'UTP sur la loi Grenelle 2



- Position de l'UTP sur la libéralisation des autocars

- Position de l'UTP sur le Code des transports

→ PUBLICATIONS



- Manifeste de la mobilité durable
- Bilan social
- Bilan social fret ferroviaire

→ ÉVÉNEMENTS

- 7 juin**
Assemblée Générale de l'UTP et débat entre Yves Crozet et Marc Wiel : Étalement urbain et mobilité : la quadrature du cercle ?



Cyrille du Peloux, Président de l'UTP intervenant à l'Assemblée Générale

- 7 juin**
Conférence européenne sur l'application du règlement OSP



Tony Depledge, Président du Comité Union Européenne de l'UTP

- 7-10 juin**
Concours du Bus d'Or

- 8-10 juin**
Salon Transports Publics



Cyrille du Peloux, Président de l'UTP, inaugurant le salon



- 8 juin**
Journées UTP STRMTG sur la sécurité des tramways

- 9 juin**
L'UTP prend la parole à la Conférence Nationale Consultative sur les Sillons

AOÛT 2010

→ LOBBYING

- Formation Continue Obligatoire : l'UTP obtient un report d'un an

SEPT. 2010

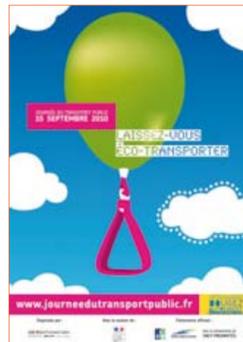
→ ÉVÉNEMENTS

- Bruno Gazeau est nommé expert pour l'évaluation du Grenelle de l'Environnement (volet transport et mobilité)



- 8 septembre**
Signature de l'accord de branche sur le contrat de travail et les classifications dans le fret ferroviaire

- 15 septembre**
Journée du Transport Public



- 22 septembre**
Signature de l'accord collectif élargissant les conditions d'accès au régime IPRIAC

- 23 septembre**
L'UTP prend la parole aux Assises de la Protection Sociale

- 29 septembre**
Signature de la charte 2MI

→ LOBBYING

- Réponse de l'UTP à la consultation de la Commission européenne sur les DSP.

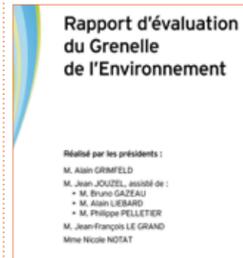
OCT. 2010

→ PUBLICATION

- Le parc des véhicules du transport public urbain

→ ÉVÉNEMENT

- 26 octobre**
Rendu des conclusions du rapport d'audit du Grenelle



→ LOBBYING

- Action de l'UTP dans la gestion de la crise de l'approvisionnement des réseaux en carburant

NOV. 2010

→ POSITION

- Position de l'UTP sur le DR (Document de Référence du Réseau)

→ PUBLICATION

- Les chiffres clés du transport public urbain



→ ÉVÉNEMENTS

- 9 novembre**
Conférence de presse sur les chiffres de fréquentation 2009 et la tendance 2010

- L'UTP reçoit les Opérateurs Ferroviaires de Proximité

→ LOBBYING

- 24 novembre**
L'UTP est consultée par la DGITM sur le projet de décret « sur la prévention des risques ferroviaires »

- 24 novembre**
Audition de l'UTP par le Ministère de l'Éducation Nationale sur les rythmes scolaires

- 25 novembre**
Audition de l'UTP sur le plan national d'adaptation au changement climatique

- Consultation de l'UTP sur le projet de décret sur les gares



- Signature de l'accord sur les droits des passagers

- Rencontre avec des Parlementaires européens à Strasbourg



Alain Flausch, Président de l'UTP et Michel Quidort, Représentant de l'UTP au Comité Union Européenne

DÉC. 2010

→ ÉVÉNEMENTS

- 15 décembre**
Le Président de l'UTP devient Président de l'APAM, (Association de Promotion des Acteurs de la Mobilité)

- 16 décembre**
L'UTP est partenaire des 17èmes Rencontres Parlementaires sur les transports

- L'UTP s'associe aux travaux sur le Code des transports

- L'UTP accueille TCRM, l'entreprise exploitante du réseau de Metz



→ LOBBYING

- 1er décembre**
UTP rencontre le Commissariat Européen au Marché intérieur sur les concessions de service

- 6 décembre**
L'UTP reçoit les OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité)

- 8 décembre**
Audition de l'UTP par l'ARAF, (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires)

- L'UTP est consultée sur le projet de décret sur les gares par le Ministère des Transports

JANV. 2011

→ POSITIONS

- Position de l'UTP sur la refonte du premier paquet ferroviaire

- Position de l'UTP sur le projet de décret sur les gares

→ PUBLICATIONS

- Plaquette de présentation de l'UTP

- Spécifications techniques et de sécurité de la billettique sur mobile NFC

→ ÉVÉNEMENTS

- 13 janvier**
Cérémonie des vœux



- 14 janvier**
Rencontre annuelle UTP - ASSTRA



Guido del Mese, Délégué général d'Asstra et Bruno Gazeau, Délégué général de l'UTP

- 20 - 23 janvier**
L'UTP participe à l'Université de Combloux

- 27 janvier**
→ OUVERTURE DU CYCLE DE CONFÉRENCES « Quand le réseau de transport se dérègle... comment assurer le service ? »



→ LOBBYING

- Contribution de l'UTP à la consultation de la Commission européenne sur la décarbonisation de l'économie

- Position sur le projet de décret sur les gares

- 18 janvier**
CODOR de l'AFIMB

FÉV. 2011

→ POSITION

- L'UTP apporte sa contribution à la consultation de la Commission européenne sur la décarbonisation de l'économie européenne

→ PUBLICATIONS

- La gratuité dans les transports publics urbains : une fausse bonne idée ?

- Étude sur la billettique sur mobile NFC

→ ÉVÉNEMENTS

- L'UTP s'ouvre aux grandes lignes et accueille Eurostar et la filiale Veolia-Trenitalia

- 3 - 10 février**
Journées d'études Bus propres à Limoges



→ LOBBYING

- Rencontre avec des Parlementaires européens sur les grands enjeux de la profession



Nathalie Griesbeck, Députée européenne et Jean-Marc Janailac, Représentant de l'UTP au Comité Union Européenne

- Loi LOPPSI 2 : l'UTP obtient gain de cause !

- 8 février**
L'UTP auditionnée par l'Observatoire Interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle

- L'UTP présente sa démarche à la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement

MARS 2011

→ POSITION

- 31 mars**
L'UTP fait entendre sa voix à la Conférence Nationale Consultative sur les Sillons



Jacques Damas, Président de la Commission des affaires ferroviaires

→ ÉVÉNEMENTS

- 30 mars**
Bernard Soulage, Vice-Président de la Région Rhône-Alpes, est élu Président du GIE Objectif Transport Public

- L'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) présente son rapport annuel aux organisations syndicales à l'UTP

AVRIL 2011

→ ÉVÉNEMENT

- L'UTP est à nouveau certifiée AFAQ



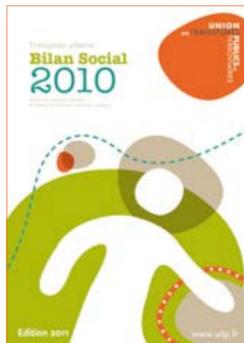
MAI 2011

→ POSITION

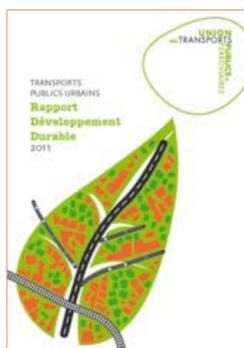
- Seconde position de l'UTP sur le décret gares et infrastructures de services

→ PUBLICATIONS

- Bilan social

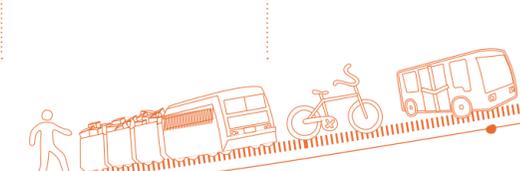


- Rapport développement durable



→ ÉVÉNEMENT

- 2 mai**
L'UTP rencontre l'équipe de direction de la DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire)



Les actions d'influence de l'UTP : un lobbying efficace

Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure : l'UTP obtient gain de cause !

Février 2011

L'UTP a permis aux entreprises exploitantes d'éviter que leurs agents agréés et assermentés soient obligés d'accompagner personnellement les contrevenants aux bureaux de police. Cette disposition s'avérait fortement inadaptée au fonctionnement des entreprises avec le personnel dont elles disposent.

L'UTP a développé un argumentaire qui a permis de sensibiliser les Parlementaires aux conséquences pratiques de l'adoption d'une telle mesure et de finalement l'abandonner. Les ministères concernés avaient également été sollicités par l'UTP (Ministère des Transports, Ministère de l'Intérieur, cabinet du Premier Ministre).

Règlement sur les droits des passagers dans les autobus et autocars : l'UTP obtient satisfaction

Novembre 2010

Après deux années d'action continue auprès des institutions européennes (Conseil des Ministres, représentation permanente de la France à Bruxelles) l'UTP obtient que les spécificités des transports urbains, suburbains et régionaux soient prises en compte dans le règlement sur les droits des passagers dans les autobus et les autocars.

Pendant deux années de négociation, l'UTP a porté des mesures pour que les droits prévus pour les voyageurs, – tout en visant un objectif constant d'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs –, soient adaptés et applicables dans notre secteur, le texte étant initialement prévu pour les transports internationaux longue distance. Il s'agit notamment :

- de l'application d'un principe de droit au transport avec une possibilité toutefois de refuser des passagers pour des raisons de sécurité ou en raison de la configuration du véhicule.
- d'un principe de responsabilité assez étendu à l'égard des voyageurs (la loi Badinter est déjà protectrice en France)
- d'une bonne information des passagers.

Formation Continue Obligatoire : un an de gagné !

Août 2010

Après des actions répétées auprès de la DGITM, l'UTP obtient le report de la date limite avant laquelle l'ensemble des conducteurs en poste au 10 septembre 2008 doivent avoir suivi leur première formation continue obligatoire. Cette date limite est désormais fixée au 10 septembre 2012 au lieu du 10 septembre 2011, comme indiqué dans le décret.

Code des transports : large reprise des observations de l'UTP

Novembre 2010

La partie législative du Code des transports a repris une grande partie des remarques formulées par l'UTP dès 2008.

Le Ministère des Transports a en effet décidé de rassembler dans un document unique l'ensemble des dispositions législatives relatives au transport, qui étaient éparées, et faciliter ainsi l'accès au droit.

Les observations de l'UTP ont ainsi permis de faire acter :

- le respect de la réglementation spécifique de l'organisation et de la durée du travail dans les transports urbains,
 - le respect des dispositions relatives à la sûreté et à la sécurité,
 - les dispositions sociales relatives aux transports ferroviaires,
 - la relative prise en compte des spécificités des transports guidés vis-à-vis du transport ferroviaire lourd.
- On peut regretter, toutefois, que les dispositions relatives aux transports guidés et au transport ferroviaire soient rassemblées dans une même partie du Code des transports.

Il conviendra désormais d'être particulièrement vigilant sur la rédaction de la partie réglementaire du Code. L'UTP apportera à la DGITM ses observations sur la partie réglementaire.

Pénurie de carburants : approvisionner, en priorité, les transports publics

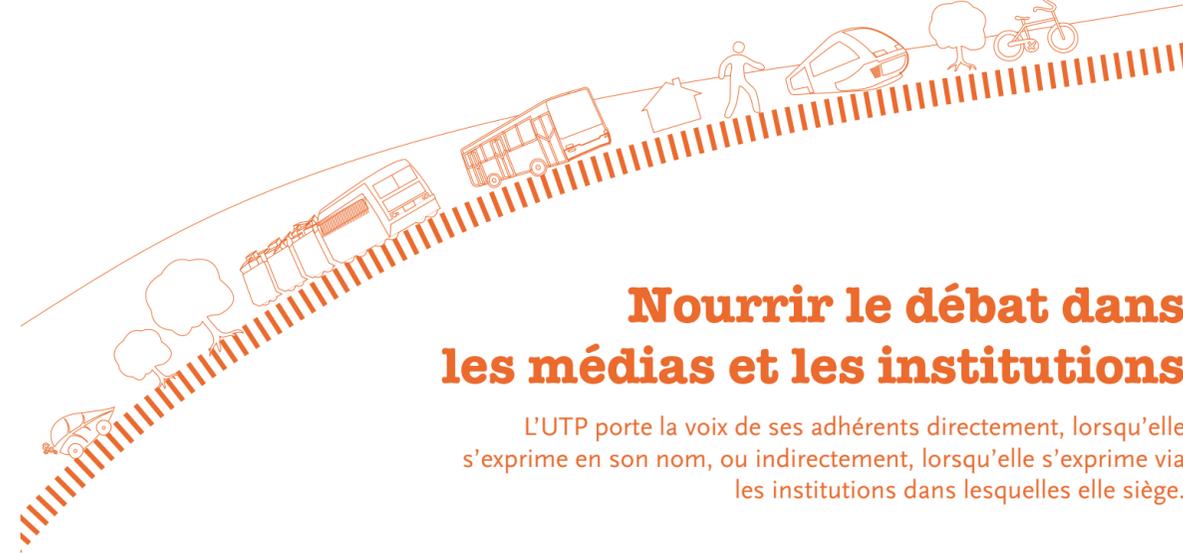
Octobre 2010

L'UTP s'est fortement mobilisée pour que soit ordonnée la priorité au transport public dans l'approvisionnement en gazole afin que l'ensemble des réseaux urbains puissent respecter leur obligation de maintien du service et que les voyageurs ne subissent pas de perturbations.

Après un recensement des besoins en carburant auprès de ses réseaux adhérents, l'UTP a saisi le cabinet du Ministre sur les situations les plus critiques. Associée à la cellule de crise du Ministère, l'UTP a fait le lien quotidiennement sur l'évolution de la situation par secteur géographique.

Le rôle joué par l'UTP a été salué par le Ministre d'État et le Secrétaire d'État en ces termes : « nous remercions (...) votre fédération qui a permis aux pouvoirs publics de connaître quotidiennement les attentes des entreprises, et qui a constitué un relais majeur pour que soient pris en compte les besoins prioritaires locaux ».

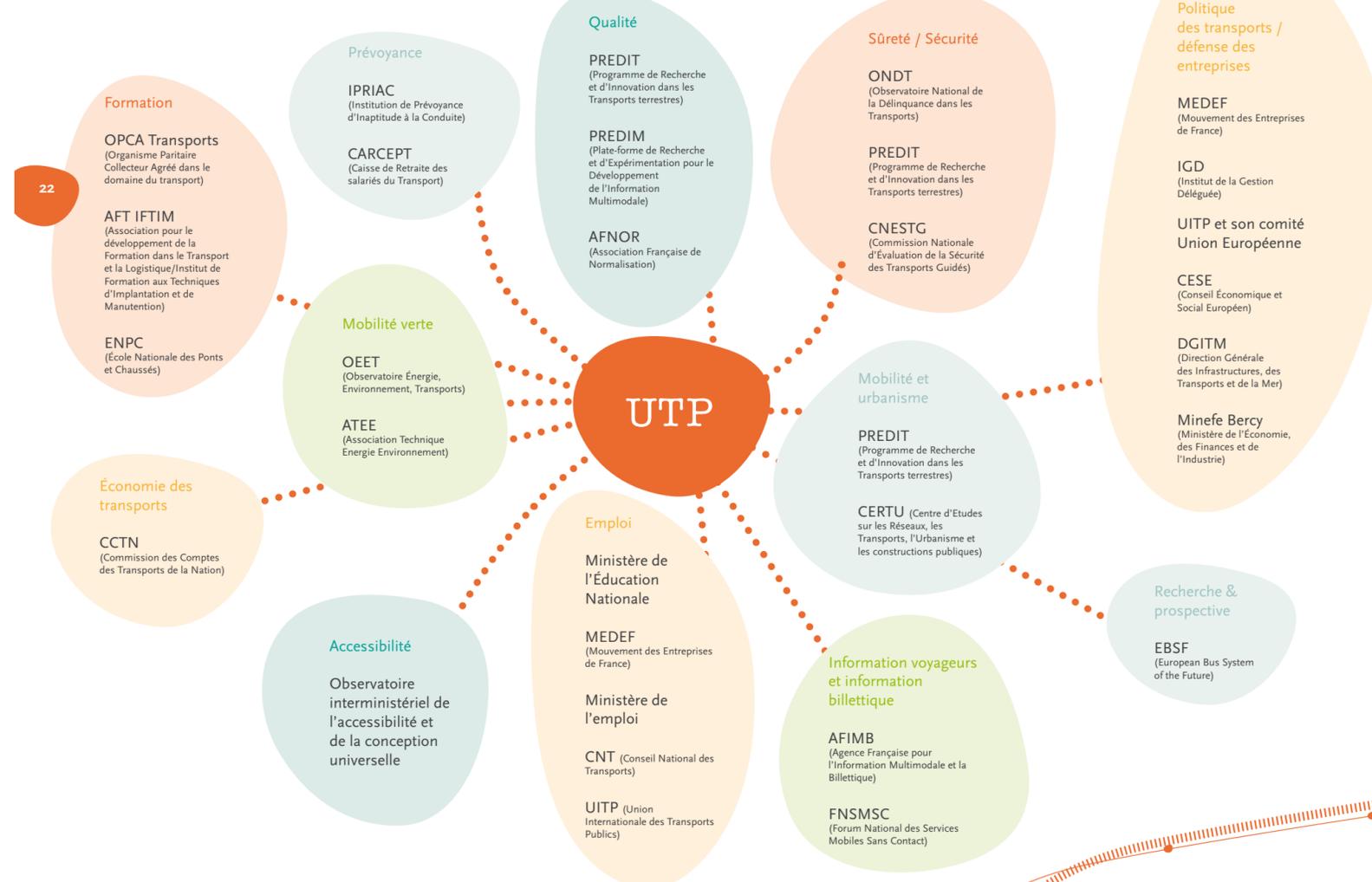
Cet allongement de la durée légale permet aux entreprises d'échelonner davantage les formations de l'ensemble de leurs conducteurs, ce qui représente une proportion importante de leur personnel.



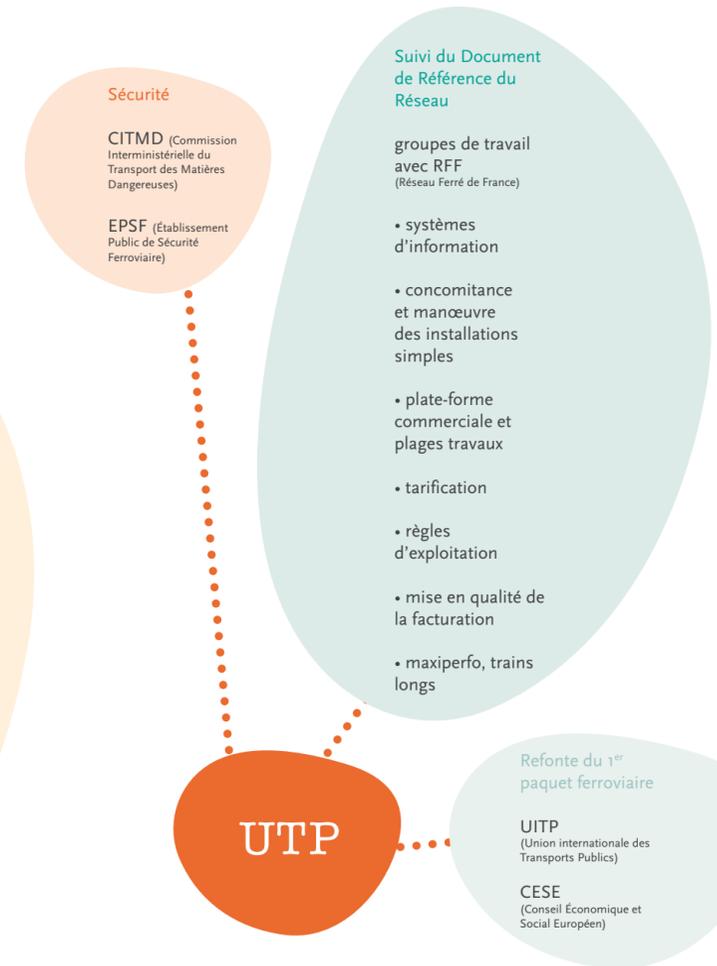
Nourrir le débat dans les médias et les institutions

L'UTP porte la voix de ses adhérents directement, lorsqu'elle s'exprime en son nom, ou indirectement, lorsqu'elle s'exprime via les institutions dans lesquelles elle siège.

Transport urbain



Transport ferroviaire



Les médias

Mobilicités, un site multipartenarial pour promouvoir la mobilité collective

Le portail d'information Mobilicites.com a été créé à l'initiative de l'UTP, en partenariat avec des acteurs de la mobilité collective, tous à la recherche d'une meilleure fluidité entre les modes de déplacement.

Parmi eux, le laboratoires d'idées, Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE), la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), la Fédération Nationale des Métiers du Stationnement (FNMS) et l'Association pour le développement des Techniques de transport, d'Environnement et de Circulation (ATEC-ITS). Pour autant, les informations traitées quotidiennement sur le site sont le fruit d'un travail journalistique assuré par une rédaction indépendante.

En un an, Mobilicités est devenu le site de référence de la mobilité collective en traitant l'actualité du transport public et d'autres formes de mobilités douces au quotidien. Avec 15 000 inscrits à la newsletter hebdomadaire, Mobilicités a fêté son premier anniversaire en avril 2011 et s'est doté d'une version anglophone.

Les chiffres de fréquentation sont au rendez-vous :

- 120 000 visiteurs uniques,
- 200 000 visites,
- 300 000 pages vues depuis le lancement du site, fin avril 2011.

Tous les mois, en moyenne :

- plus de 20 000 visites,
- 14 000 visiteurs uniques,
- plus de 35 000 pages vues,
- temps moyen passé sur le site : 1,2 minute.



www.Mobilicites.com

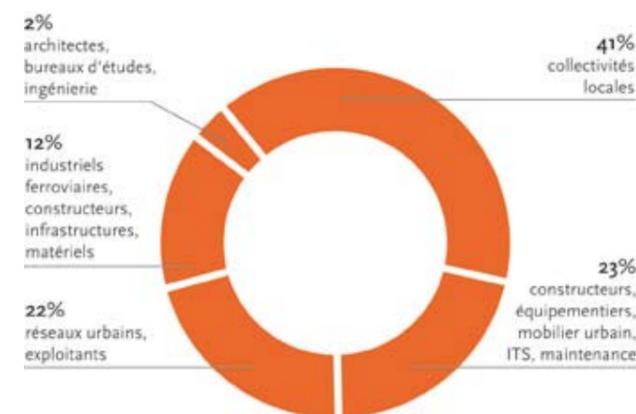


Transport Public, le magazine qui fait circuler les idées

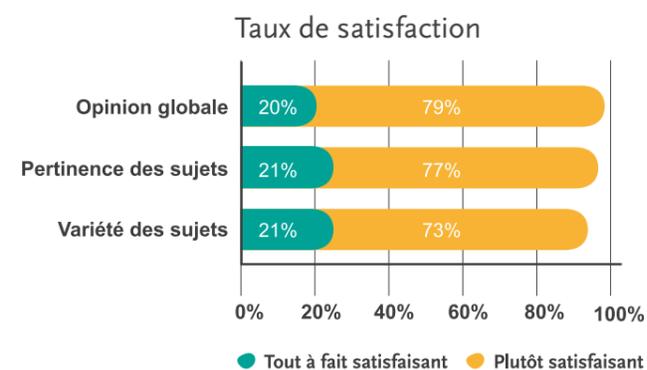
Édité par l'UTP, *Transport Public* est la revue de référence de la profession. Chaque mois elle fait le point sur l'actualité des transports urbains et ferroviaires, des nouvelles mobilités. Elle réalise des dossiers thématiques, met en scène des débats d'opinion entre décideurs, experts, économistes...

Avec 28 000 lecteurs par mois, *Transport Public* est la référence de la profession : il s'adresse autant aux exploitants qu'aux collectivités.

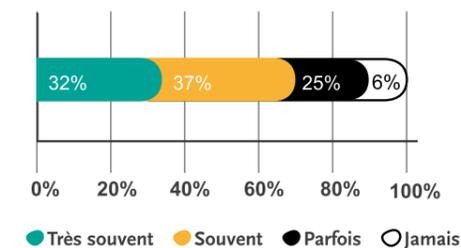
Il est disponible sur abonnement via www.revue-transport-public.com.



Transport Public, vu par les adhérents de l'UTP



Fréquence de lecture





II. LES MESSAGES PORTÉS PAR L'UTP

Promouvoir une filière d'excellence

Transport ferroviaire

Favoriser la concurrence...

La conduite du dialogue social

Vers une mobilité collective
et durable

Promouvoir une filière d'excellence via le Salon Européen de la Mobilité

Une conférence européenne pour renforcer le positionnement du salon



Tony Depledge, Président du Comité Union Européenne de l'UITP



Michel Bleitvach, Président du Directoire de Keolis et Vice-président de l'UTP (7 juin 2010).



Brigitte Ollier, Directrice de l'Euroteam, UITP.



Le 7 juin 2010, l'UTP a organisé avec le comité Union Européenne de l'UITP le rendez-vous de la profession autour des évolutions liées à l'entrée en vigueur du règlement sur les Obligations de Service Public (OSP) dans les 27 pays. Cette conférence a mobilisé près de 250 congressistes européens à la veille de l'inauguration du salon. Des experts, des consultants, des représentants des opérateurs et des Autorités Organisatrices ont débattu des questions relatives aux modalités d'application du règlement dans les États membres, à l'ouverture du marché des transports en Europe et aux possibilités d'améliorer la qualité des services rendus aux passagers.

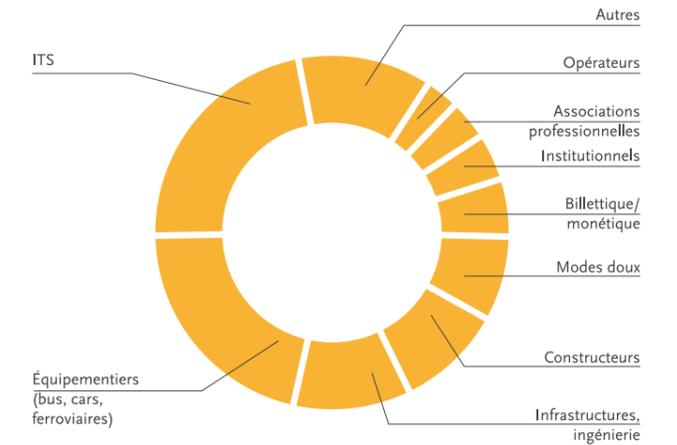
La Commission européenne a donné son point de vue sur l'application progressive du règlement. Cette conférence a également été l'occasion de dévoiler la 3^{ème} édition de l'ouvrage *Organisation and major players of short distance public transport, New developments in the European Union*, réalisé par la personne détachée par l'UTP au sein de l'Euroteam de l'UITP. Cette étude donne l'état d'ouverture du marché de chaque État membre européen. Cet ouvrage, qui prend en considération l'impact du règlement OSP à compter de décembre 2009, a été très apprécié des adhérents de l'UTP et plus largement des acteurs européens du transport.



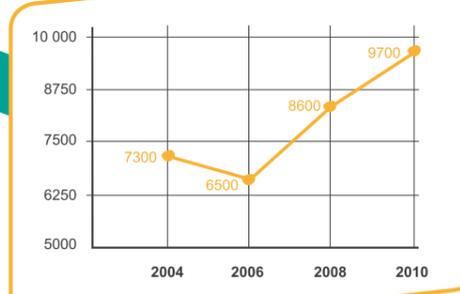
Dépasser le transport public pour aller vers la mobilité

Pour l'UTP, ce salon est l'illustration d'une ambition européenne. Son double nom, Transports Publics, le Salon Européen de la mobilité est significatif : dès sa création en 2004, il a annoncé le mouvement du transport public vers la mobilité. Le nombre et la nature des exposants de l'édition 2010 confirment l'intuition de départ et la conjugaison des modes au pluriel. Une enquête menée auprès des visiteurs a montré que ce salon était clairement associé au transport collectif de voyageurs, à la mobilité durable et multimodale.

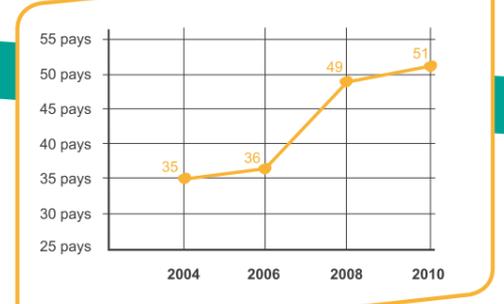
C'est ce que révèle la diversité des exposants :



Évolution du nombre de participants au salon



Évolution du nombre de pays représentés au salon



Un programme riche en débats pour porter les thématiques de la profession

Ce salon fut le moment d'évaluer les perspectives de développement des services de mobilité en Europe.

Les débats :

- L'innovation, pour quoi faire ?
- La mobilité durable dans les grandes métropoles européennes
- Quelle offre de transport pour séduire les voyageurs ? Les dernières avancées des opérateurs en Europe
- Quelles nouvelles gares dans un contexte de concurrence européenne ?
- Du transport public à la mobilité
- Pour une grande dose de modes actifs dans le cocktail transport
- Quel prix pour un report modal en zone urbaine dense ? Taxer la voiture individuelle pour financer le transport public ?

Ce salon a accueilli pour la première fois la Conférence Nationale Consultative sur les Sillons organisée par RFF. Au nom des entreprises ferroviaires qu'elle représente, l'UTP y a pris la parole.



Charlie Beaumont, Directeur Général Adjoint Opérations internationales de Transdev, prenant la parole dans le débat sur les dernières avancées des opérateurs en Europe. Il est entouré de Patrick Jeantet, Directeur Général Délégué en charge de l'international de Keolis et de Philippe Martin, Directeur Général Adjoint Opérations de transport et de maintenance de la RATP. (9 juin 2010)

Mettre la lumière sur les entreprises !

Affirmer la place des entreprises : telle est, pour moi, la mission première de l'UTP. Le transport public est une compétence partagée entre une collectivité locale et une entreprise exploitante... avec toutes les subtilités de la répartition !

Nos actions de communication doivent faire ressortir le rôle de l'entreprise : force de proposition, conseil et expertise au service de l'Autorité Organisatrice.

C'est la raison d'être des publications de l'UTP. C'est aussi la valeur ajoutée de nos événements qui mettent en scène le dialogue entre l' élu et l'entreprise et font ressortir leur complémentarité. Les Rencontres Nationales du Transport Public et le Salon européen de la mobilité y sont dédiés.

Le Salon fait rayonner toute la filière française du transport public en Europe : exploitation, ingénierie, génie civil, maîtrise d'œuvre, systèmes d'informations, téléphonie....

Il faut continuer à ancrer son positionnement pour qu'il soit le creuset de l'expertise des entreprises.

Séverine Til,
Directrice de la valorisation et de la communication



Le Bus d'Or



Eric Asselin, Président de la commission des affaires sociales de l'UTP, remettant le prix à Medhi Berrabah, conducteur à Aix-les-Bains, (9 juin 2010).



Jean-Pierre Gouteyron, Directeur des Ressources Humaines de Transdev, remettant le prix à Laurent Lequec, conducteur à la RATP, (9 juin 2010).



Cyrille du Peloux, Président de l'UTP, remettant le prix à Jaap Van Splutter, conducteur chez Connexion (Pays-Bas), (9 juin 2010).

Les Talents de la mobilité



Dans un secteur où les innovations sont fortement valorisées, le salon est aussi le lieu pour mettre en lumière les femmes et les hommes qui contribuent à l'essor du transport public par leurs initiatives ou leurs réalisations. Les Talents de la mobilité ont ainsi récompensé les meilleurs acteurs européens du transport public, des nouveaux services de mobilité et des modes alternatifs qui se sont illustrés dans leur entreprise, leur collectivité...

Transport ferroviaire : faciliter l'accès au réseau

L'UTP s'est dotée de compétences ferroviaires tant dans le domaine de l'exploitation que dans le secteur social.



Jean-Marie Raymond
Chargé de mission

Séverine Til
Directrice de la valorisation et de la communication

Érika Kaiser
Chargée de mission

Valérie Beaudouin
Directrice du Département Législation et Affaires Européennes

Karine Maubert
Chargée de mission

Sylvette Mongey
Directrice du Département Affaires sociales, Directrice qualité

Anne Meyer
Directrice du Département Clientèles, Exploitation et Recherche

Bruno Gazeau
Délégué général

Vera Delhomme,
Chargée d'Études juridiques, Chargée de mission qualité



En peu de temps, l'UTP s'est imposée comme partenaire et interlocuteur incontournable de Réseau Ferré de France (RFF), gestionnaire de l'infrastructure. La commission des affaires ferroviaires de l'UTP et les groupes de travail qui en émanent dégagent régulièrement des positions communes qui sont portées auprès des instances idoines et qui ont pour objectif de faciliter l'accès au réseau.

C'est en ce sens que l'UTP est intervenue le 31 mars 2011 lors de la 9^{ème} Conférence Nationale Consultative sur les Sillons¹ pour faire part de son inquiétude sur une situation très préoccupante du réseau ferré national qui impacte les trafics de fret et de voyageurs, avec le risque important de perdre la confiance de leurs clients. Le Président de la commission des affaires ferroviaires, Jacques Damas, et quatre responsables d'entreprises ferroviaires ont ainsi rappelé :

- leurs difficultés à réaliser leur trafic sur un réseau qui n'est pas à ce jour en parfait état de marche,
- la part considérable de sillons de dernière minute depuis le début du service annuel 2011 avec les conséquences en termes de qualité de service vis-à-vis de leurs propres clients,
- l'importance des réponses de RFF à toutes les études de faisabilité indispensables à l'instruction de leurs demandes de sillons,
- l'augmentation des péages et services alors que la qualité des sillons continue à se dégrader,
- la complexité du système tarifaire qui ne donne pas la visibilité ni la lisibilité pluriannuelle attendue non seulement par les entreprises ferroviaires mais également par leurs clients.

Dans une démarche constructive et responsable, l'UTP a insisté sur les urgences à traiter dans les plus brefs délais et notamment sur :

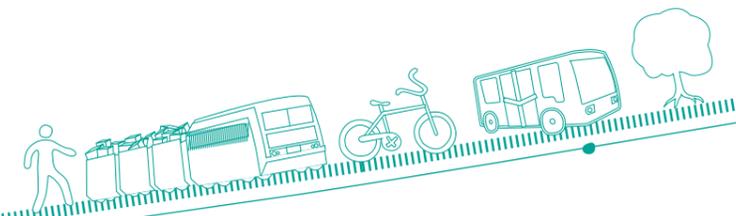
- le besoin d'informations fiables communiquées en amont,
- les nécessaires travaux à réaliser pour éviter le report massif du rail vers la route.

Ces attentes ont également été exprimées dans le cadre de la consultation de l'UTP sur le Document de Référence du Réseau (DRR), ce qui a donné lieu à la constitution de groupes de travail RFF-UTP.

L'UTP est également consultée par l'EPSF pour ce qui concerne les règles d'élaboration des consignes d'exploitation (CLE/CLO : Consignes Locales d'Exploitation et Opérationnelles), la réécriture de textes relatifs au référentiel sécurité, les projets d'arrêtés et de décrets en lien avec la sécurité.

Sur un projet d'envergure relatif aux nouvelles règles de départ des trains, l'UTP a appuyé l'EPSF pour mener à bien cette évolution.

¹ Rendez-vous annuel de tous les acteurs du système ferroviaire (RFF, EPSF, DGITM, DCF, ARF, entreprises ferroviaires, UTP...)



Favoriser la concurrence entre les modes et entre les acteurs pour optimiser la qualité du service



Cyrille du Peloux
Président de l'UTP
(juin 2009 - juin 2011)

1 L'UTP est favorable au libre choix du mode de gestion par les Autorités Organisatrices et à une véritable concurrence entre les entreprises.

Elle estime en effet que cette compétition est stimulante pour les opérateurs et qu'elle s'effectue au bénéfice des clients : Autorités Organisatrices de Transports et passagers. L'UTP prône par ailleurs les vertus d'un contrat qui lie le donneur d'ordres à l'entreprise exploitante et fixe des objectifs, des droits et des devoirs pour chaque partie.

Lorsque le service est externalisé, l'UTP défend la DSP (Délégation de Service Public) qui présente de nombreux avantages par rapport aux marchés publics : elle fait appel, notamment lors de la mise en concurrence, à la créativité, à l'innovation et à l'expertise des entreprises délégataires de service public et permet l'instauration d'un véritable partenariat après une procédure négociée. L'UTP suit également les appels d'offres lancés dans les réseaux de transport urbain adhérents à l'UTP.

2 L'UTP prend acte de l'exclusion probable du transport public de la future directive « concession ».

La Commission européenne envisage la mise en place d'un encadrement législatif plus structuré des DSP (dites « concessions » en droit communautaire) en Europe, compte tenu de la grande diversité des législations et des pratiques dans l'Union Européenne. Elle considère qu'une législation européenne apporterait plus de sécurité juridique, facilitant ainsi le développement des concessions et des PPP. Elle devrait présenter sa proposition législative sur les DSP au début de l'été 2011.

L'UTP est fortement mobilisée depuis maintenant plus de deux années sur le sujet et a rappelé à plusieurs reprises, notamment lors de la consultation officielle sur le sujet ou de rencontres avec le cabinet du Commissaire Barnier, qu'un tel encadrement ne lui paraissait pas nécessaire compte tenu de l'entrée en vigueur du règlement sur les Obligations de Service Public et de l'importante jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne. Une telle législation pourrait remettre en cause la définition de la DSP et donc de sa frontière avec les marchés publics, ainsi que les conditions de passation des DSP (dispositions de la loi Sapin).

L'UTP reste vigilante sur l'évolution de la législation concernant les marchés publics.

La Commission européenne a lancé en janvier 2011 une consultation sur la législation concernant les marchés publics. L'UTP y a répondu en insistant particulièrement sur :

- la définition des marchés publics qui doit se distinguer clairement de celle des DSP,
- le maintien de la directive 2004/17 et la possibilité pour les opérateurs de continuer à bénéficier de règles souples pour leurs achats,
- le développement de l'utilisation de la négociation.

3 L'UTP est favorable à la libéralisation des lignes routières nationales sur trois segments expérimentaux.

Depuis juin 2010, l'UTP est favorable à une expérimentation de l'ouverture à la concurrence des lignes routières interrégionales et nationales conventionnées ou non (la SNCF est en revanche réservée sur les lignes non conventionnées concurrentes des lignes ferroviaires). L'UTP croit en la modernité du transport par autocar et en ses avantages collectifs. Par ailleurs, elle défend la complémentarité des modes de transport et estime que l'autocar peut être un mode alternatif au train et à la voiture sur certains territoires.

C'est pourquoi l'UTP souhaite dépasser le cabotage (permis à l'intérieur d'un État membre dans le cadre de la libéralisation des lignes internationales routières) et lancer l'expérimentation des lignes routières nationales. Cette revendication est portée par l'APAM, Association pour la Promotion des Acteurs de la Mobilité, présidée depuis décembre 2010 par l'UTP, en la personne de son Président.

L'APAM a amorcé une analyse pour mieux desservir les territoires en ayant recours au bus, au car et au train afin que le client puisse bénéficier d'un service de mobilité plus qualitatif, plus compétitif. L'un de ses objectifs est de mieux connecter les modes entre eux, et permettre ainsi une desserte des territoires « de porte à porte ».

Ainsi, Cyrille du Peloux déclarait-il, le jour de son élection comme Président de l'APAM (décembre 2010) : « C'est dans ce cadre qu'il faut appréhender l'ouverture à la concurrence des lignes par autocar. Conformément à la position prise par l'UTP en juillet 2010, l'APAM doit plaider en faveur de l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence des lignes par autocar. Ce sujet est à considérer avec les suites attendues du rapport du Sénateur Grignon sur les principes de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. L'autocar est complémentaire du train et de la voiture et pourrait permettre d'optimiser le système de mobilité à un moment où les régions sont sensibles aux contraintes financières ».

4

Transport ferroviaire : garantir à toutes les entreprises ferroviaires des conditions équitables et transparentes pour accéder au marché.

● Un préalable : la mise en place de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires

Ces derniers mois ont été marqués par la mise en place effective de l'ARAF. Rappelons que l'UTP avait, dès 2007, plaidé pour une autorité de régulation des transports ferroviaires forte, à l'instar de ce qui existe dans les secteurs qui ont été mis en concurrence, comme les télécoms ou l'énergie. L'UTP avait largement participé aux débats entourant l'adoption de la loi ORTF sur l'organisation des transports ferroviaires, qui a abouti à la création de l'ARAF. Elle veille à un accès transparent, équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, ainsi qu'en matière de sécurité. Elle est également chargée de donner un avis sur la tarification de l'infrastructure et sur le programme d'investissement de RFF.

L'ARAF a auditionné l'UTP le 8 décembre 2010. Ce fut pour l'UTP l'occasion d'exposer les travaux qu'elle conduit :

- point d'avancement de l'élaboration de la convention collective du fret ferroviaire,
- contribution au comité des parties prenantes du Sénateur Grignon,
- contribution sur les différents projets de lois et de décrets (décret cabotage, décret gare),
- prise de position sur les installations simples de sécurité,
- propositions concernant la rédaction du DRR (Document de Référence du Réseau).

L'UTP a par ailleurs salué le premier avis rendu par l'ARAF en février 2011 sur le DRR établi par RFF ainsi que sur le projet de tarification associé pour l'horaire du service 2012. Cet avis clair et pédagogique fait largement écho aux préoccupations des entreprises ferroviaires, mentionnées dans la contribution de l'UTP de 2010 dans le cadre de la consultation annuelle de RFF sur le DRR.

● Position de l'UTP sur le décret sur les gares et les infrastructures de services

Ce décret est un texte primordial pour la vie quotidienne des entreprises de transport de voyageurs et le fret, les gares et les infrastructures de services étant des équipements fondamentaux pour leur exploitation. En application de la loi ORTF du 8 décembre 2009, son objet est d'assurer, dans un contexte de libéralisation accrue, un accès non discriminatoire, équitable et transparent aux infrastructures et aux services indispensables à l'activité ferroviaire.

En réponse à la consultation lancée par le Ministère des Transports sur le projet de décret sur les gares et les autres infrastructures de service, l'UTP a adopté une position (13 janvier 2011) qui préconise notamment :

- de différencier clairement les prestations minimales et les services auxquels les entreprises ferroviaires accèdent via le réseau,
- de distinguer les différents services : complémentaires, connexes,
- de protéger la confidentialité des informations de caractère industriel en plus de celles de nature commerciale,
- de prévoir une consultation annuelle sur le document de référence des gares,
- de mettre en place un système d'évaluation de la performance sur la base d'un bilan de trois années, afin d'encourager la qualité des services rendus aux entreprises ferroviaires,
- d'instaurer un système de tarification pluri-annuelle,
- de prévoir des dispositions concernant la gouvernance des gares.

Fabienne Keller, Sénatrice, prenant la parole dans le débat « Quelles nouvelles gares dans un contexte de concurrence européenne ? » juin 2010, Salon Transports Publics.



● Projet de directive établissant un espace ferroviaire européen unique (ou 1^{er} paquet ferroviaire)

L'UTP est très attentive à la refonte de la législation européenne du transport ferroviaire proposée depuis septembre 2010 par la Commission européenne et actuellement en discussion devant le Parlement européen. L'objectif de cette refonte est :

- de simplifier et de clarifier la législation européenne,
- de mieux encadrer l'accès aux infrastructures et aux facilités essentielles,
- de renforcer la régulation du secteur,
- d'améliorer le financement du transport ferroviaire.

Cette rénovation du cadre réglementaire impactera les conditions dans lesquelles s'opérera le transport ferroviaire lorsqu'il s'ouvrira à la concurrence dans les prochaines années.

Dans sa position (janvier 2011), l'UTP a, au nom de la qualité et de la performance du transport ferroviaire, plaidé pour :

- la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation,
- un accès aux facilités essentielles renforcé pour qu'il soit non discriminatoire, équitable et transparent,
- la nécessité d'une tarification transparente et prévisible et d'une définition précise des sillons,
- la mise en place d'un système de performances pour améliorer rapidement la qualité des sillons.

L'UTP travaille avec l'EuroTeam de l'UITP et les institutions européennes sur ce dossier.

La conduite du dialogue social : une vocation de l'UTP

Un dialogue social à maturité

Depuis sa création, l'UTP conduit le dialogue social dans le transport urbain de voyageurs avec les organisations syndicales du secteur. Ce dialogue social, lié à la gestion et au développement de la Convention Collective Nationale des Réseaux de transport urbain de voyageurs, est le fruit d'une longue expérience qui s'est enrichie au fil des années avec la création de nouvelles instances d'étude et de réflexion aux côtés de l'instance de négociation qu'est la Commission Paritaire Nationale. Signe d'un dialogue social dynamique, fructueux et qui est arrivé à maturité, les efforts de concertation de l'UTP ont permis d'aboutir à la conclusion de près de 30 accords de branche depuis 15 ans avec les organisations syndicales représentatives de la profession.

● Les principaux accords des 3 dernières années

- L'accord de branche du 3 décembre 2007 relatif à la continuité du service public et au dialogue social dans le transport de voyageurs a parachevé cet édifice en créant les dernières instances nécessaires à la maturité du dialogue social dans la branche.

Cet accord, innovant à plus d'un titre, et pour l'heure, unique en France, a marqué un progrès important du dialogue social de branche dans les transports urbains : il couvre l'ensemble du processus de gestion des conflits en allant au-delà des dispositions de la loi du 21 août 2007.

Son objectif premier est d'éviter autant que possible le recours au conflit collectif, par la prévention et le renforcement du dialogue social. Dans le cas où un conflit surviendrait, il impose la mise en place d'un processus qui, sans porter atteinte au droit de grève, améliore sensiblement les droits des voyageurs (obligation de négociation préalable à tout dépôt de préavis de grève, organisation des services maintenus, développement de l'information voyageurs...).

- L'accord-cadre relatif à la sécurité des personnes et des biens dans les entreprises de transport public urbain (17 avril 2007)

Unique en France, cet accord a pour objectif de prendre en compte et lutter contre les phénomènes d'insécurité subis par les voyageurs et les entreprises de transport public urbain et leurs personnels. Dans ce but, il instaure à la fois des mesures destinées à assurer la prévention des phénomènes d'insécurité, et des mesures destinées à assurer un accompagnement renforcé des salariés victimes d'agressions (notamment : cotisation pour financer des formations des salariés à la gestion des situations conflictuelles, partenariats avec des acteurs concernés par l'insécurité...).

- L'accord de branche sur l'accès des salariés à la formation tout au long de la vie (28 janvier 2010)

C'est un accord moderne qui permet d'adapter le secteur et ses salariés aux nouveaux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du transport urbain. C'est également un accord de référence et incitatif pour les entreprises de la profession puisqu'il couvre l'ensemble des sujets de la formation professionnelle.

Les partenaires sociaux de la branche ont souhaité négocier un accord qui mette la formation professionnelle au cœur des politiques des ressources humaines de la profession et au cœur de l'accompagnement des évolutions du secteur des transports urbains. À cet effet, ils ont notamment défini les actions et orientations prioritaires de la branche en matière de formation, mis en place un financement spécifique de 0,3 % de la masse salariale des entreprises pour les actions de formation relatives à la sécurité des personnes et des biens. L'accord de branche du 2 février 2010 a fixé les majorations au travail de nuit : +25% en salaire horaire ou en repos, 4% supplémentaire pour les travailleurs de nuit (travail de nuit fréquent), outre des garanties et améliorations des conditions de travail.

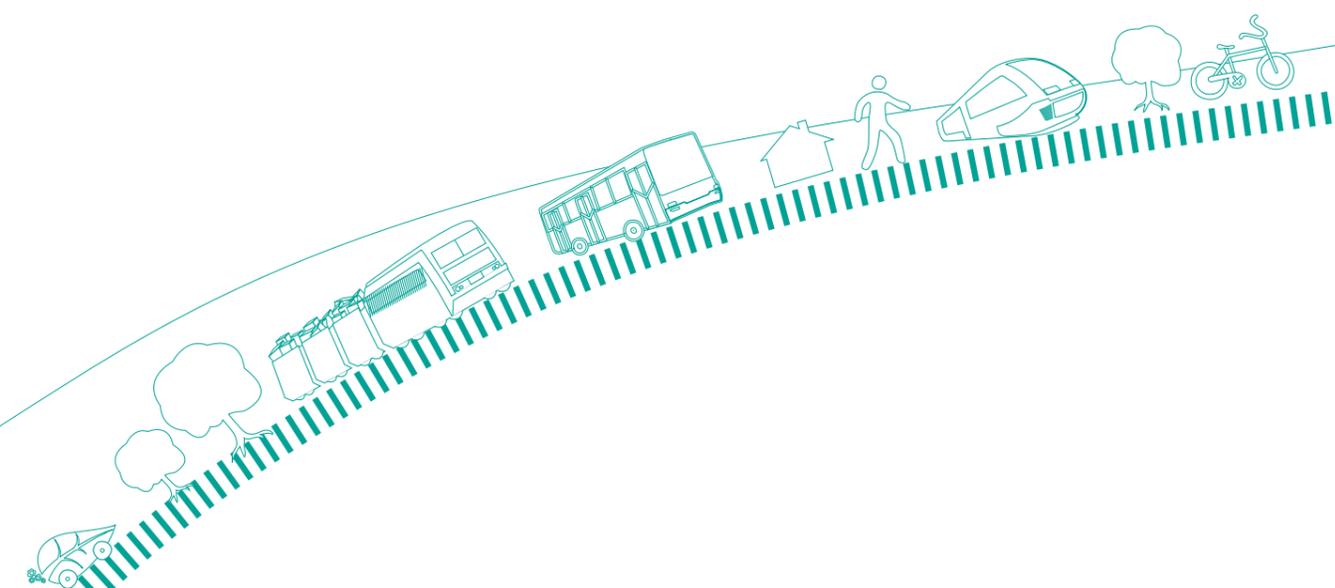
Le dialogue social dans le transport urbain : une structure unique en France

L'organisation du dialogue social dans le transport urbain de voyageurs prévoit :

- des instances d'études et de préparation des négociations : Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications (OPMQ), Commission de suivi des questions de sécurité/sûreté, Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (CPNEFP),
 - une instance de négociation : la Commission Paritaire Nationale,
 - une instance d'évaluation du dialogue social : l'Observatoire National du Dialogue Social (ONDS).
- Ce dispositif s'accompagne enfin d'un financement des organisations syndicales représentatives de salariés de 0.1% de la masse salariale dédié spécifiquement au développement du dialogue social de branche.



A titre d'illustration, cette structure élaborée du dialogue social donne ainsi pleinement sa mesure dans le traitement d'un sujet de négociation actuellement envisagé au niveau de la branche : l'UTP exploite le travail fait dans le cadre de l'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications pendant plus de deux ans pour mener une réflexion sur la sécurisation des parcours professionnels.



Entre représentation nationale et service quotidien aux adhérents : œuvrer pour le dialogue social et améliorer les conditions de sécurité



Au-delà des négociations actuellement menées et envisagées dans nos deux activités, le département social assure ses missions essentielles au service des adhérents, tant sur l'urbain, avec Benoît Juéry, que sur le ferroviaire, avec Jean-Marie Raymond, et, Véra Delhomme, en transversalité, notamment :

- la veille, l'information, avec la rédaction de dossiers et de notes juridiques, et le conseil social aux adhérents,
- la défense de leurs intérêts en matière sociale, comme par exemple avec le lobbying sur la FCO (Formation Continue

Obligatoire), ou le travail avec le Sénateur Grignon sur les aspects sociaux de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs,

- la représentation sociale de la profession tant au niveau national, à l'OPCA Transports qui gère les fonds de la formation professionnelle, à D&O qui gère les fonds de la prévoyance – Carcept-prévoyance et IPRIAC), qu'europpéen (à la commission sociale de l'UITP et au groupe de travail paritaire transport urbain),
- l'établissement des statistiques sociales de la branche.

Sylvette Mougey,
Directrice du Département Affaires Sociales et Directrice Qualité



L'action de l'UTP dans les problématiques de sûreté du transport urbain et ferroviaire est désormais bien établie.

Depuis plus de quinze ans, le groupe de travail sécurité de l'UTP rassemble tous les deux mois les meilleurs experts de la sûreté dans le transport public - responsables sécurité des composantes et des plus grands réseaux de transport, afin de partager leurs analyses et leur connaissance du terrain.

L'expertise issue de ce groupe permet ainsi à l'UTP de sensibiliser les pouvoirs publics aux problématiques de sûreté propres à notre secteur et d'agir pour défendre les intérêts des entreprises – comme par exemple, lors de l'examen de la loi LOPPSI 2 où un amendement très préjudiciable à la sécurité des personnels a été combattu avec succès.

L'UTP représente également la profession en animant le dialogue social sur ces questions et en étant membre de l'ensemble des observatoires et groupes de travail ministériels sur la sécurité des transports publics, comme l'Observatoire National de la Délinquance dans les transports, l'Unité de coordination de la sécurisation dans les transports en commun ou encore le groupe de contact Terrorisme-Défense.

Benoît Juéry,
Chargé du pôle social urbain

La construction de la convention collective du fret ferroviaire

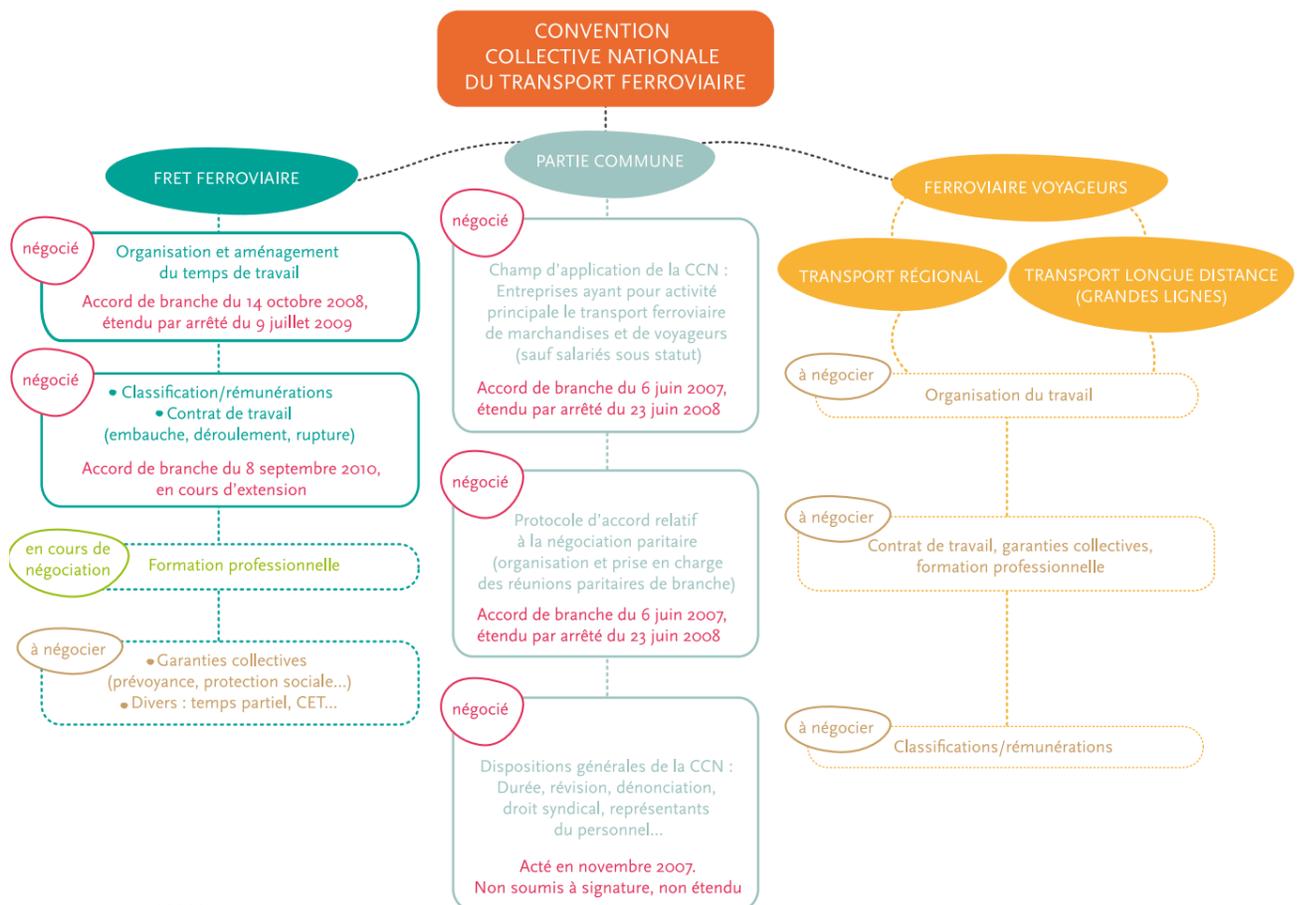
L'UTP a franchi une étape décisive en octobre 2010 avec la signature d'un accord de branche sur le contrat de travail, les classifications et les rémunérations. Après l'accord sur l'organisation du travail signé en 2008, il constitue le deuxième chapitre de la convention collective du transport ferroviaire pour le secteur du fret.

Lorsqu'elle sera finalisée (à l'issue des négociations des volets formation professionnelle et prévoyance), cette convention donnera un cadre social de branche aux salariés des opérateurs ferroviaires privés et aux salariés contractuels de la SNCF. L'accord traite :

- du contrat de travail,
- des classifications des emplois,
- des rémunérations minimales de branche : l'accord fixe les rémunérations annuelles minimales garanties aux salariés du fret ferroviaire exerçant les emplois repères de la classification.

Autre conséquence de l'ouverture à la concurrence, le travail en cours pour uniformiser le dispositif sur les questions d'aptitudes pour les métiers liés à la sécurité.

Sur la question sociale du transport de voyageurs, l'UTP a participé activement au travail du Sénateur Grignon.



Sensible aux enjeux de la sécurité dans le transport ferroviaire, l'UTP a organisé le 30 mars 2011 la présentation par l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) de son rapport annuel aux organisations syndicales.



Vers une mobilité collective et durable

Le Manifeste de la mobilité durable : « une feuille de route, des pistes d'actions »

• Une démarche collective

Pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité, les opérateurs ont élargi leur champ d'action. Ces entreprises intègrent à leur offre de transport non seulement les modes doux (vélos en libre service), mais aussi l'automobile dans ses formes « servicielles » (autopartage, covoiturage). Par ailleurs, les voyageurs sont parties prenantes de ce mouvement. De plus en plus connectés, ils organisent de façon autonome et modulable leur mobilité. Dans ce contexte, l'UTP a initié un mouvement de dialogue avec les acteurs concernés :

- opérateurs de transport public,
- nouveaux acteurs des mobilités,
- collectivités locales,
- État,
- structures nationales,
- voyageurs.

• Une concertation en 4 temps

La démarche de l'UTP s'est articulée autour de 4 temps clés :

- un colloque pour ouvrir le dialogue : « Plateformes intermodales, mettre la ville dans les réseaux » (mars 2009)
- une étude pour identifier les besoins des voyageurs : *Auto-mobilités*
- des entretiens pour retranscrire la parole des opérateurs : les « focus groupes »
- une journée de réflexion tripartite pour confronter les points de vue et dégager des pistes d'action (mars 2010).

Les enjeux et les projets des prochains mois

Au cours de l'automne 2011, six axes seront notamment privilégiés par le département CER :

- revisiter le modèle économique du transport public urbain, en appréciant les impacts des décisions prises par l'État et les collectivités locales qui viennent fragiliser l'équilibre financier des réseaux locaux (politique de partage de la voirie, de stationnement...),
- poursuivre le programme de travail lié au *Manifeste de la mobilité durable* (Autorités Organisatrices de Mobilité, code de la rue et partage de l'espace public, développement de l'intermodalité...),
- renforcer le suivi des données d'activité notamment sur les transports régionaux et sur le fret ferroviaire,

Anne Meyer,
Directrice du Département Clientèles,
Exploitation et Recherche

- prendre notre place dans les chantiers lancés par l'AFIMB (Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique) sur l'information multimodale et la billettique interopérable,
- consolider les relations avec RFF pour aider les entreprises ferroviaires à faire face à la crise actuelle des sillons et organiser au mieux l'exercice 2012 (affectation des sillons, information, tarification),
- poursuivre les liens avec l'EPSF pour une meilleure implication des EF dans l'élaboration des référentiels et des règles d'exploitation.

Ce travail collaboratif a conduit à la rédaction du *Manifeste de la mobilité durable*, qui propose 14 pistes pour répondre à la question : « comment optimiser le système des déplacements pour le rendre plus durable et plus compétitif ? » Ces pistes sont des propositions formulées à l'attention de l'État pour qu'il prenne des dispositions en faveur d'une mobilité plus sereine et plus équilibrée, ce qui induit plusieurs préalables. La plupart convergent vers une gouvernance unique des déplacements dans un bassin de vie, avec -dans l'esprit de la loi Grenelle 2- le renforcement des compétences des AOTU (Autorités Organisatrices de Transport Urbain), qui se verraient notamment dotées des compétences voirie et stationnement.

Ceci permettrait de :

- définir des politiques de mobilité cohérentes avec les politiques de stationnement (nombre et utilisation des places, différenciation des tarifs en fonction de l'existence ou non de transports publics et selon les zones d'habitat ou d'activité).
- favoriser l'émergence d'un marché unique des déplacements avec une information accessible sur l'offre de transport dans sa diversité.



Par ailleurs, l'UTP préconise :

- une reconsidération de l'espace public au bénéfice d'un meilleur équilibre des modes par la mise en œuvre d'un code de la rue revisité sous l'angle de la coexistence des modes où le piéton retrouve la place qui lui est due et où les transports publics sont privilégiés en agglomération.



- Le manifeste est une démarche novatrice, substituant à la notion classique de « transport » celle plus novatrice de « mobilité », et même de « mobilité durable », conforme aux engagements pris par le Grenelle de l'Environnement.
- Il s'agit non seulement d'optimiser le système des déplacements et d'assurer au voyageur le meilleur service de transport, mais aussi d'engager une réflexion globale sur la mobilité, notamment dans les villes.
- Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement – dit Grenelle II – comporte des dispositions permettant de rapprocher les compétences transport, voirie, stationnement et urbanisme des collectivités territoriales.
- Ainsi la notion d'Autorité Organisatrice de Transport, qui évoquait essentiellement le service public de transport de personnes, évolue progressivement vers la notion d'Autorité Organisatrice de Mobilité Durable.
- Je salue le fait que le transport public s'ouvre à de nouveaux intervenants, générateurs de mobilité [...] Ces nouveaux partenaires avec lesquels vous avez tissé des liens doivent être écoutés car ils sont porteurs de solutions innovantes pour le monde des transports. Leur expérience et leur savoir-faire ne pourront être que bénéfiques.

Patrick Vieu,
Directeur des Services de transport, DGITM,
lors de la présentation du *Manifeste de la mobilité durable*
(9 juin 2010).

C'est pour accueillir ces nouveaux partenaires aux côtés de ses adhérents que l'UTP a modifié ses statuts en juin 2010. Ensemble, ils poursuivent la démarche engagée pour optimiser le système des déplacements. Les premiers à avoir rejoint l'UTP sont des entreprises spécialisées dans les nouvelles technologies et les services d'aide à la mobilité (Canal TP, Cityway, Dryade, Ixxi, Orange Business Services...).

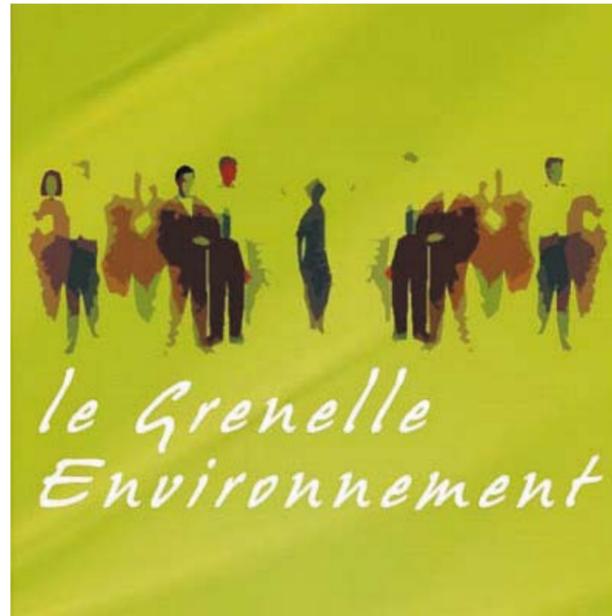
L'UTP et le Grenelle de l'Environnement

Dès 2007 l'UTP avait fondé de grands espoirs dans le Grenelle de l'Environnement.

L'objectif initial était la réduction de 20% des émissions de CO₂ d'ici 2020. Il s'agissait par une série de lois de définir les principes d'une politique durable des transports et de donner une priorité moindre à la route, tant pour les transports de personnes que pour les transports de marchandises.

L'UTP a toujours fortement défendu ces principes. Elle a donc appuyé la démarche du Grenelle de l'Environnement telle qu'elle avait été définie initialement, en y participant activement.

- Elle a approuvé la création de la taxe carbone et de la taxe poids lourds servant à alimenter le budget de l'Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). Elle a soutenu le rééquilibrage du fret ferroviaire par rapport à la route.
- Elle a appuyé la création de l'ARAF.
- Elle a approuvé les initiatives en faveur du développement de la mobilité collective et a salué les appels à projets successifs pour le développement des TCSP et des BHNS.



2010 a été l'année de l'évaluation des mesures lancées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

- Dès juin 2010, l'UTP a regretté le report de la taxe poids lourds et l'ajournement de la taxe carbone.
- Par ailleurs, l'UTP, qui, par la voix de son Délégué général, a été choisie pour évaluer le volet *transport et mobilité* du Grenelle de l'Environnement a mis en perspective les initiatives déployées en faveur de la voiture avec celles en faveur de la mobilité collective.

En effet, pour l'UTP, la relance conséquente du secteur automobile encouragée par les dispositifs de la prime à la casse et du bonus-malus aux fins de rendre le parc plus propre a eu un effet pervers sur la mobilité collective. Ainsi la croissance des transports publics qui était de 4 à 6% entre 2005 et 2008 a fortement ralenti en 2009. Dans son rapport annuel, la Commission des Comptes des Transports de la Nation a en effet précisé que pour la première fois depuis 2003, la mobilité collective a diminué de 0,4%. « En particulier, une hausse de 5,5% en 2008 pour les réseaux urbains de province a été réduite à une hausse de 0,9% en 2009. À l'inverse, les voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière augmentent de 1% en 2009. » Extrait du *Rapport d'évaluation du Grenelle de l'Environnement* (page 40)

L'UTP a regretté que les mesures en faveur du secteur automobile aient ralenti le report modal engagé dans les agglomérations depuis quelques années en rappelant que le secteur des transports publics était aussi un grand pourvoyeur d'emplois pérennes, non délocalisables et répartis sur l'ensemble du territoire national.

La politique des transports en Europe d'ici 2050

La parution en mars 2011 du Livre blanc sur la politique européenne des transports, qui définit les grands axes de la politique de la Commission européenne en matière de transports dans les 10, voire 40 années à venir, a été l'occasion pour l'UTP de réaffirmer les messages portés par la profession au titre de la mobilité durable au niveau communautaire.

L'UTP soutient les objectifs ambitieux que se fixe la Commission européenne :

- la mise en place d'un espace européen de transport unique grâce notamment à l'ouverture complète à la concurrence de tous les modes de transport,
- la décarbonisation des transports dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.

Pour l'UTP, un véritable changement de comportement est nécessaire. Elle défend la mise en œuvre des principes pollueur-payeur et bénéficiaire-payeur et plus généralement, la promotion du report modal.

La mobilité urbaine doit être l'un des premiers champs d'action de la politique européenne des transports, le transport urbain génère en effet 40 % des émissions de CO₂ produites par le trafic routier. Pour l'UTP, la Commission doit prendre des mesures plus ambitieuses :

- **Plans de mobilité urbaine** : l'adoption de ces plans doit être obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. L'UTP salue toutefois la proposition de la Commission de lier l'octroi de fonds européens à l'adoption d'un plan de mobilité urbaine.
- **Internalisation des coûts externes** : l'UTP se félicite de la volonté de la Commission européenne de mettre en place une réelle internalisation des coûts externes. Elle doit œuvrer dès aujourd'hui pour un système plus juste de tarification des modes de transport en zone urbaine, et s'assurer que les ressources ainsi dégagées soient entièrement consacrées au financement de transports durables.

Questions européennes et législatives : les principaux enjeux de la profession

Dans les prochains mois, l'UTP continuera à défendre une compétition transparente et équitable entre les modes de gestion en France et dans les autres États membres, dans le cadre de l'application du règlement sur les Obligations de Service Public.

L'UTP devra plus que jamais continuer à être force de proposition pour promouvoir les transports publics et ferroviaires, obtenir une plus grande égalité entre les modes de transport, notamment par une réelle internalisation des coûts externes et une mise en place du principe du pollueur-payeur.

Enfin, la question des droits des passagers devrait rester d'actualité. Même si un règlement sur les droits des passagers dans les autobus et les autocars vient d'être adopté, la Commission européenne envisage d'approfondir et d'harmoniser cette question dans tous les modes de transport.



Valérie Beaudouin,
Directrice du Département Législation et Affaires européennes



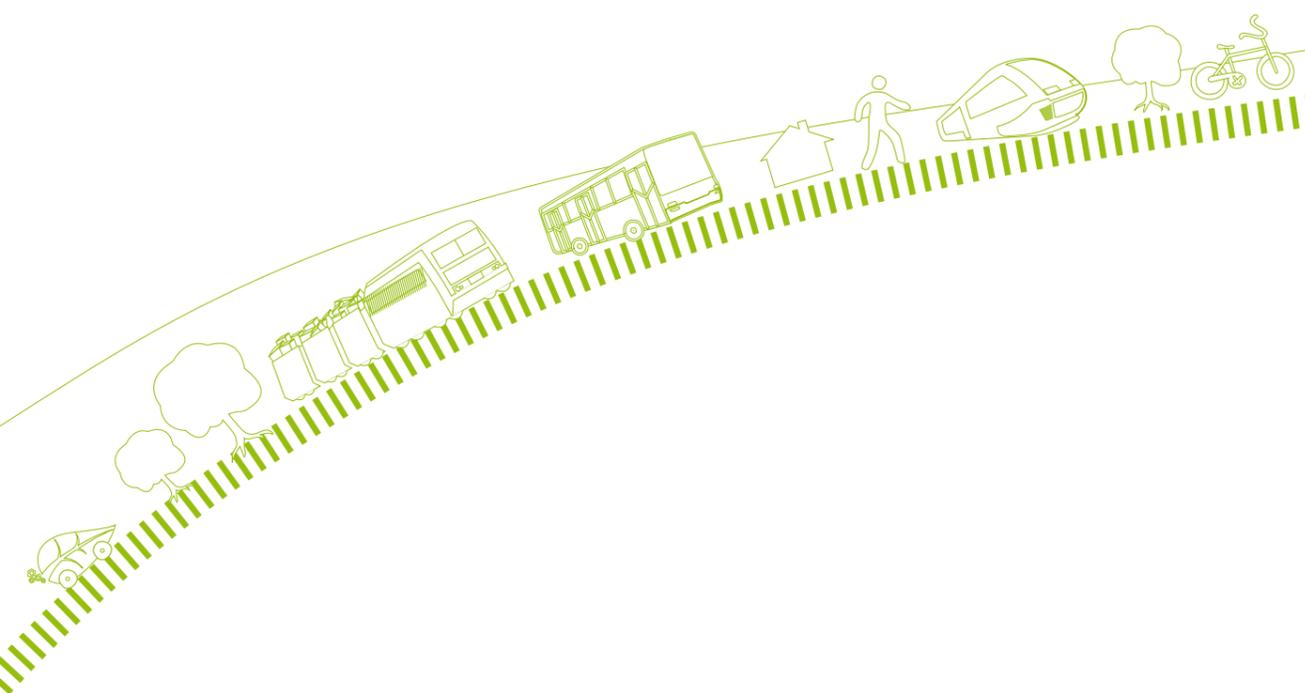
III. LES RÉSULTATS FINANCIERS

Le bilan

Le compte de résultat

Le rapport des commissaires
aux comptes





L'année 2010 traduit la poursuite du rétablissement financier de l'UTP. Le volume de travail consacré à l'urbain est stable ; l'enquête de satisfaction a montré qu'il était de qualité. L'ensemble des équipes est toujours massivement investi dans le secteur ferroviaire avec l'appui des entreprises ferroviaires nouvelles et de la SNCF. L'année 2010 est également marquée par la création d'une nouvelle catégorie d'adhérents appelés membres partenaires.

2010 représente le quatrième exercice consécutif excédentaire avec un résultat positif de l'ordre de 231 K€. Le fonds de réserve est donc parfaitement reconstitué suite aux années déficitaires. Il représente maintenant plus de sept mois du budget de fonctionnement de l'UTP et traduit une santé financière saine et équilibrée.

Le résultat de l'exercice 2010 se décompose de la manière suivante :

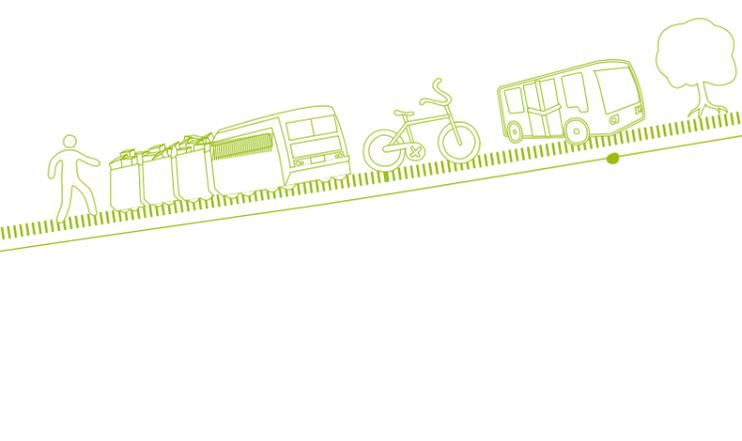
	2010	2009
Fonctionnement général	92.818 €	- 60.120 €
GIE / Salon	293.336 €	338.580 €
Transport Public Mobilicités	- 155.131 €	- 41.532 €
Résultat de l'UTP	231.023 €	236.928 €

Ce résultat traduit :

- La bonne gestion de l'UTP dont le fonctionnement général est à l'équilibre pour l'année 2010.
- Le succès, non démenti, des Rencontres Nationales du Transport Public. En 2009, cet événement s'est déroulé à Nice et il a engendré un résultat excédentaire de 233K€.
- L'équilibre financier de *Transport Public*.
- L'utilisation des produits exceptionnels de 160K€ afin de financer la création du site *Mobilicités*.

Le bilan

ACTIF	31/12/10			31/12/09	PASSIF	31/12/10	31/12/09
	Brut	Amort.	Net	Net		12 Mois	12 Mois
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	55 862,16	52 758,00	3 104,16	10 050,27	FONDS ASSOCIATIF		
Logiciels	55 862,16	52 758,00	3 104,16	10 050,27	Réserve générale	1 601 993,55	1 365 065,36
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	564 103,62	427 500,86	136 602,76	120 004,82	Report à nouveau	31 357,15	31 357,15
Constructions	319 781,58	247 820,36	71 961,22	83 084,54	Résultat de l'exercice	231 023,02	236 928,19
Installations techn, matériels et outillages	52 767,55	44 818,18	7 949,37	9 473,46	TOTAL ^(I)	1 864 373,72	1 633 350,70
Autres immobilisations corporelles	191 554,49	134 862,32	56 692,17	27 446,82	PROVISIONS POUR RISQUES & CHARGES ^(II)	257 808,00	414 392,18
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	9 549,97		9 549,97	9 921,75	FONDS DÉDIÉS S/ SUBVENTIONS DE FCT ^(III)		
TOTAL ACTIF IMMOBILISÉ ^(I)	629 515,75	480 258,86	149 256,89	139 976,84	TOTAL FONDS PROPRES ^{(I)+(II)+(III)}	2 122 181,72	2 047 742,88
CRÉANCES	271 131,27		271 131,27	251 058,15	DETTES	462 509,47	447 009,41
Clients et comptes rattachés	48 091,85		48 091,85	41 280,88	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	97 999,83	168 826,75
Autres créances	38 669,17		38 669,17	25 407,02	Dettes fiscales et sociales	259 780,74	229 039,23
Comptes courants GIE	184 370,25		184 370,25	184 370,25	Autres dettes	104 728,90	49 143,43
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	1 110 934,26		1 110 934,26	1 996 686,14			
DISPONIBILITÉS	1 007 509,19		1 007 509,19	69 874,55			
CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE	45 859,58		45 859,58	41 142,61	PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE		3 986,00
TOTAL ACTIF CIRCULANT ^(II)	2 435 434,30		2 435 434,30	2 358 761,45	TOTAL DETTES ET ASSIMILÉS ^(IV)	462 509,47	450 995,41
TOTAL ACTIF ^(I + II)	3 064 950,05	480 258,86	2 584 691,19	2 498 738,29	TOTAL PASSIF ^(I + II + III + IV)	2 584 691,19	2 498 738,29



Le compte de résultat

	31/12/10	31/12/09
	12 Mois	12 Mois
PRODUITS D'EXPLOITATION		
Cotisations des adhérents TU/TI	2 269 934,00	2 237 631,00
Cotisations des membres associés	83 300,00	85 000,00
Cotisations des adhérents ferroviaires	380 000,00	380 000,00
Participation au FIER	16 000,00	10 000,00
Vente des publications UTP	17 944,03	14 258,73
Recettes Salon - Bus d'Or	54 700,00	
Recettes Revue	13 096,49	9 718,28
Subventions	88 685,89	15 198,78
Produits divers / transfert de charges	87 827,96	52 389,11
TOTAL (I)	3 011 488,37	2 804 195,90
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses - Fonctionnement général	1 173 739,05	1 191 528,34
* Frais généraux	601 828,34	626 450,02
* Frais d'édition des publications UTP	120 721,46	124 898,31
* Études / Conseils	191 923,23	153 338,98
* Frais liés à la négociation sociale		
* Actions de communication	259 266,02	286 841,03
Dépenses - Revue	37 500,00	51 250,00
Dépenses - Salon/GIE	73 982,77	23 727,14
Impôts, taxes et versements assimilés	136 086,18	127 507,67
Salaires et traitements	1 226 244,42	1 077 623,57
Charges sociales	497 191,97	448 715,72
Autres charges de gestion courante	9 774,65	658,70
Dotations aux amortissements des immobilisations	37 386,92	30 812,53
Dotations aux provisions pour risques et charges	3 970,00	7 455,00
TOTAL (II)	3 195 875,96	2 959 278,67

(en euros)

Le compte de résultat (suite)

	31/12/10	31/12/09
	12 Mois	12 Mois
1 - RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	-184 387,59	-155 082,77
PRODUITS FINANCIERS		
Produits nets sur cessions valeurs mobilières de placement	8 302,42	20 575,82
Produits participations - GIE	237 854,20	363 677,32
Autres intérêts et produits assimilés	9 599,81	37,33
TOTAL (III)	255 756,43	384 290,47
CHARGES FINANCIÈRES		
Intérêts et charges assimilées		1 370,00
TOTAL (IV)		1 370,00
2 - RÉSULTAT FINANCIER (III - IV)	255 756,43	382 920,47
3 - RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS (I - II + III - IV)	71 368,84	227 837,70
PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Sur opérations de gestion		
Sur exercices antérieurs		9 090,49
Reprise sur provisions	160 554,18	
TOTAL (V)	160 554,18	9 090,49
CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Sur opérations de gestion		
TOTAL (VI)	900,00	
4 - RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)	159 654,18	9 090,49
Engagements à réaliser sur subventions attribuées (VII)		
Impôts sur les bénéfices (VIII)		
Sous-total PRODUITS (I+III+V)	3 427 798,98	3 197 576,86
Sous-total CHARGES (II + IV + VI + VII + VIII)	3 196 775,96	2 960 648,67
5 - RÉSULTAT (Produits - Charges)	231 023,02	236 928,19

(en euros)



Le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2010

Mesdames,
Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 Décembre 2010, sur :

- Le contrôle des comptes annuels du Syndicat Professionnel « UNION DES TRANSPORTS PUBLICS », tels qu'ils sont joints au présent rapport,
- La justification de nos appréciations,
- Les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1. OPINION SUR LES COMPTES ANNUELS

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble.

Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

2. JUSTIFICATION DES APPRECIATIONS

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de Commerce, relatives à la justification de nos appréciations, nous vous informons que les appréciations auxquelles nous avons procédé ont porté sur le caractère approprié des principes comptables appliqués.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et donc contribuent à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3. VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SPECIFIQUES

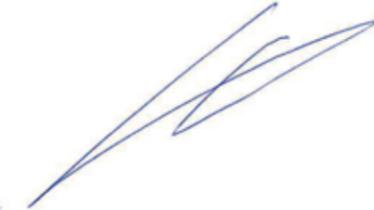
Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'Administration et dans les documents adressés aux membres sur la situation financière et les comptes annuels.

Fait à Paris, le 28 Avril 2010

Le Commissaire aux Comptes

SOFREC ASSOCIES FRANCIENS
Laurent RIOUX



5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris

Tél : +33(0)1 48 74 63 51

Fax : +33(0)1 40 16 11 72

www.utp.fr