

Rapport d'activité

juin 2009 - juin 2010





LE SOMMAIRE

- L'ÉDITO DU PRÉSIDENT 4
- **Transports Publics 2010 :
salon européen de la mobilité ?**
L'expression du Délégué général 5

● 1. L'UTP 6-13

● 2. LE TRANSPORT URBAIN 14-25

● 3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE 26-31

● 4. LA VALORISATION DE LA PROFESSION 32-37

● 5. LES RÉSULTATS FINANCIERS 38-45

L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

“



Cyrille du Peloux
Président de l'UTP

À mi-mandat

J'ai été élu Président de l'UTP en juin 2009. J'ai présenté un programme de travail en 3 points.

1/ Accélérer le passage du transport public à la mobilité et fluidifier l'offre mise à disposition du voyageur

Que l'offre soit plus lisible, plus efficace, plus compétitive en exploitant davantage un espace public qui doit donner toute sa place à la mobilité collective, et recalibrer les espaces dédiés à chaque mode. Je mesure l'ampleur du chemin parcouru et salue la démarche qui a associé les adhérents de l'UTP et une cinquantaine de partenaires multiples qui sont, dorénavant, invités à rejoindre notre organisation professionnelle. Cette ouverture marque l'aboutissement de la démarche.

L'UTP modifie ainsi ses statuts pour accueillir des membres partenaires aux côtés de ses adhérents. Ensemble, ils pourront poursuivre leurs travaux pour optimiser le système de mobilité, et le pérenniser dans les années de difficulté financière qui s'annoncent. Une feuille de route commune leur est proposée dans le *manifeste de la mobilité durable* de

l'UTP. Sur la base d'un constat sociologique sur l'évolution des comportements en termes de mobilité, le *manifeste* liste les leviers potentiels qui feraient évoluer plus librement le cadre dans lequel s'inscrit la mobilité.

2/ Représenter le transport ferroviaire

Défendre les intérêts des entreprises ferroviaires adhérentes de l'UTP : c'est le sens de la participation active de l'UTP au sein du comité des parties prenantes et du travail de médiation entre ses adhérents pour faire converger des positions communes à tous et les représenter auprès des acteurs du secteur (RFF, EPSF...). La construction de la convention collective du transport ferroviaire est en cours. La complexité du chantier est considérable mais les négociations avancent efficacement.

3/ L'UTP : organisation professionnelle du transport de province et d'Île-de-France

L'impact des projets du Grand Paris a pris une dimension européenne. Les métropoles européennes s'y comparent donnant ainsi un nouveau souffle au débat sur le développement de la ville et le rôle des

transports publics. Les débats autour du Grand Paris et du Grenelle 2 ont pointé du doigt les questions de financement (péage urbain, plus-values financières...). L'UTP a pris part au débat dès octobre 2009. Elle a replacé la qualité et la pérennité du service de transport assuré au voyageur au cœur des préoccupations.

Le travail de ces derniers mois s'est aussi beaucoup porté sur la consolidation du dialogue social de la branche du transport urbain avec la signature de 3 accords. Ils portent sur la formation professionnelle, le travail de nuit et les salaires (augmentation de 1%). Cet aboutissement s'inscrit dans la continuité des accords de 2007 sur le développement du dialogue social, la prévention des conflits et la continuité du service public.

Enfin, je salue le rôle de l'UTP pour faire rayonner l'ensemble de la filière au salon européen de la mobilité. Sa contribution est majeure. Elle renforce la dimension européenne de l'événement. Elle met en avant une filière multimodale en donnant toute sa place au transport ferroviaire. Elle s'exprime dans les débats européens en faveur d'une mobilité plus écologique et plus compétitive, et donc, plus durable.

”



Bruno Gazeau
Délégué général de l'UTP



Transports Publics 2010 : salon européen de la mobilité ?

1/ Une ambition européenne

Pour l'UTP, ce salon est d'abord l'illustration d'une ambition européenne. Ainsi, l'UTP a organisé avec l'UITP le rendez-vous de la profession autour des évolutions liées à l'entrée en vigueur du règlement OSP dans les 27 pays. Ce rendez-vous a mobilisé plus de 200 Européens à la veille de l'inauguration du salon.

2/ Transports publics et mobilité

La sémantique de ce rendez-vous de la profession est particulièrement significative : dès sa création en 2004, elle a annoncé le passage du transport public à la mobilité.

Le nombre et la nature des exposants réunis lors de cette édition 2010 confirment l'intuition de départ : l'offre de déplacement se conjugue aujourd'hui au pluriel. C'est ce qu'illustrent la visite du salon et l'écoute des professionnels qui y débattent.

3/ Une filière d'excellence et des savoir-faire complémentaires

Ce salon met bien en lumière la multiplicité des acteurs, le dynamisme de la filière, des métiers de l'exploitation aux métiers associés : le génie civil, l'ingénierie, la maintenance, les constructeurs, les métiers du stationnement, les professionnels de l'information voyageurs...

Cet affichage de près de 250 acteurs qui œuvrent tous pour une mobilité innovante et durable est intéressant. Il résonne à l'échelle européenne et témoigne de l'excellence de la filière française du transport.

Ce salon est aussi le moment d'évaluer les perspectives dans lesquelles cette filière évolue en France et en Europe. A mi-chemin entre le sommet de Copenhague et la conférence des Nations Unies sur le réchauffement climatique, à quel niveau se situent les enjeux d'une mobilité écologique et durable ? Dans la période actuelle de restriction des ressources, quels sont leurs leviers ? Quels sont leurs moyens et leur volonté de développer la mobilité collective ?

Les acteurs des nouvelles mobilités ont tous leur place dans ce débat. Je pense notamment à l'autopartage (avec des sociétés qui offrent des services complémentaires à l'offre des opérateurs), au covoiturage, aux opérateurs de téléphonie... En ces temps de restriction des ressources, c'est cette pluralité que l'UTP soutient pour mieux exploiter l'espace public et mieux orchestrer l'apport des opérateurs de transport public et des nouveaux acteurs de la mobilité, développer une offre compétitive et optimiser le système global de mobilité. Pour aller plus loin, l'UTP a établi un diagnostic des obstacles à lever. Ils sont d'ordre organisationnel, réglementaire... et sont rassemblés dans le *manifeste de la mobilité durable*. Au cours des 2 prochaines années, l'UTP s'attachera à finaliser ce chantier.

Ce salon, c'est aussi le lieu pour donner au conducteur la reconnaissance que mérite ce métier. Ainsi, le Concours du Bus d'Or place la qualité au cœur du service rendu et de la performance.

C'est enfin la concrétisation de la place prise par le secteur ferroviaire puisque la Conférence Nationale des Sillons, conférence annuelle et unique, s'y tient. Elle rassemble tous les acteurs du secteur ferroviaire.



1. L'UTP





Ses missions

Sa gouvernance

Une organisation certifiée

Transport urbain :
les adhérents de l'UTP

Les commissions
de l'UTP

Une équipe à l'écoute
de ses adhérents

1. L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain et du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Reconnue historiquement pour la gestion de la convention collective du transport urbain, l'UTP s'applique également à la construction de la convention collective du transport ferroviaire.

Plus largement, l'UTP représente les professions du transport urbain et du transport ferroviaire en défendant les intérêts collectifs des entreprises et en assurant la promotion de ces secteurs.

Depuis 2008, l'UTP accompagne activement le passage du transport public à la mobilité en défendant un système de mobilité globale pour que le voyageur bénéficie du meilleur service de transport.

Ses missions

- la représentation de la profession et la défense des intérêts collectifs des entreprises adhérentes,
- la négociation et le suivi des conventions collectives dont elle a la responsabilité,
- la coopération et la complémentarité avec les autres entreprises, associations ou organisations professionnelles de transport public de voyageurs ou de transport ferroviaire,
- la promotion du transport public de voyageurs et du transport ferroviaire.

Sa gouvernance

L'UTP est pilotée par un Conseil d'administration élu pour un mandat de 2 ans. Il a été renouvelé en juin 2009. Il est présidé par Cyrille du Peloux, Directeur général de Veolia Transport et vice-présidé par Michel Bleitrach, Président de Keolis, Jean-Marc Janailac, Directeur général développement groupe de la RATP, Joël Lebreton, Président-directeur général de Transdev.

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

Une organisation certifiée

“ En 2007, j'ai proposé au Conseil d'administration, qu'à l'instar de ses adhérents, l'UTP entre dans une démarche de certification en se dotant d'un outil d'évaluation de son travail.

L'UTP a obtenu en 2008 la certification AFAQ Service Confiance pour 3 ans en s'inscrivant parmi les 10 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 à nos adhérents et de se fixer des objectifs d'amélioration continue.

L'audit du 1^{er} avril 2010 a confirmé la certification de l'UTP et a relevé l'ancrage de l'organisation professionnelle dans cette démarche d'amélioration continue. ”

Bruno Gazeau
Délégué général



LE PRÉSIDENT Cyrille du Peloux

Directeur général, Veolia Transport



LES VICE-PRÉSIDENTS



Michel Bleitrach
Président, Keolis



Jean-Marc Janailac
Directeur général développement groupe, RATP



Joël Lebreton
Président-directeur général, Transdev

Transport urbain : les adhérents de l'UTP



100 km



L'UTP, c'est* :

- **161** entreprises de transport urbain

réparties sur le territoire français. Elles sont de statut juridique divers et peuvent être :

- liées à des groupes de transport comme Car Postal, CFT, Keolis, RATP Développement, Transdev, Veolia Transport
- indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Elles représentent :

→ **5,4** milliards de voyages

→ près de **900** millions de km (parcourus en bus, tramway, val ou métro)

→ plus de **6** milliards d'euros de chiffre d'affaires

- **6** entreprises ferroviaires :

Colas Rail, EuRailCo, Euro Cargo Rail, Europorte, SNCF et le Groupe VFLI

- **29,4** millions d'habitants desservis par des transports publics urbains

- Près de **90 000** employés travaillent dans ce secteur d'activité.

(*année 2008)

Les commissions de l'UTP

La commission des affaires ferroviaires



Elle est présidée par Jacques Damas, Directeur général du service ferroviaire SNCF, chargé des opérations industrielles.



Antoine Hurel, Directeur général adjoint de Veolia Transport, en est le Vice-président chargé des négociations sociales 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 est présidée par François Saglier, Directeur du Département Métro, Espaces et Services de la RATP.

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 est présidée par Marc Delayer, Directeur général de TPC (Transports Publics du Choletais).

Elle suit :

- l'évolution des filières technologiques (billettique, information voyageurs, parc véhicules) et des filières énergétiques,
- le développement durable (les suites 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.

La commission législation et affaires européennes



Elle est présidée par Jean-Pierre Gouteyron, Secrétaire général, Directeur des ressources humaines groupe, Transdev.

Elle suit :

- la politique européenne des transports : droits des passagers, Livre Blanc sur la politique des transports d'ici 2020, 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'arrêt 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 transport urbain



Elle est présidée par Éric Asselin, Directeur des ressources humaines de Keolis.

Elle traite l'ensemble des questions sociales et de sécurité/sûreté :

- négociations et suivi de la convention collective et des accords de branche dans le « transport urbain de voyageurs » (ex. : continuité du service public, 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.

Le comité financier

Le comité financier est composé de 3 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.

1. L'UTP : une équipe à l'écoute de ses adhérents

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



Sylvette Mougey
Directrice
du département
Directrice qualité



Jean-Marie Raymond
Chargé de mission



Véra Delhomme
Chargée
d'études juridiques
*Chargée de mission
qualité*



Sophie Cosset-Attig
Secrétaire



Benoît Juéry
Chargé du pôle
social urbain



Olivier Missioux
Chargé de mission



Roxane Blondin
Assistante



Anne Meyer
Directrice
du département



Vanessa Rautureau
Chargée de mission



**Stéphanie
Lopes d'Azevedo**
Chargée de mission



Érika Kaiser
Chargée de mission



Véronique Theroux
Assistante



Valérie Beaudouin
Directrice
du département



Emmanuel Mounier
Chargé de mission
Affaires Européennes

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



Michèle Kurtz
Secrétaire de direction





Karine Maubert
Chargée de mission

LÉGISLATION & AFFAIRES EUROPÉENNES

(lae@utp.fr)

- 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



Mélanie Wattré
Secrétaire

VALORISATION & COMMUNICATION

(communication@utp.fr)

- Mise en œuvre d'une politique de communication pour la profession 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



Séverine Til
Directrice
de la valorisation
et de la communication



Marie-Line Lambert
Assistante de direction
communication



Virginie Carcaillon
Directrice du service



Cléonore Cyrill-Lesage
Comptable



Victorin Tchiyoko
Employé polyvalent,
reprographe



Katia Goulet
Secrétaire
Secrétaire qualité

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

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.

2. LE TRANSPORT URBAIN





XXII^{èmes} Rencontres Nationales
du Transport Public

Vers une mobilité verte
et durable

Un dialogue social
à maturité

Pour une mobilité plus sûre

Pour une politique de
mobilité ambitieuse en
France et en Europe

Défendre la concurrence
pour améliorer la qualité
du service

2. LE TRANSPORT URBAIN

XXII^{èmes} Rencontres Nationales du Transport Public : une plateforme pour porter les messages de la profession



Les Rencontres qui se sont tenues à Nice du 25 au 27 novembre 2009 ont rassemblé 140 exposants et près de 5000 acteurs de la filière autour du thème : « Comment faire face à la demande de transport public ? ». Ces chiffres en progression de près de 30% par rapport à l'édition 2007 montrent le dynamisme de la profession.

La diversité des exposants (entreprises exploitantes mais aussi génie civil, entreprises d'ingénierie, constructeurs, équipementiers...) a témoigné de la richesse de la filière.

Dans l'exposition et lors des débats, les entreprises, rassemblées au sein de l'UTP, ont plus particulièrement illustré leur savoir-faire en termes :

- d'accessibilité avec des recherches menées pour assurer les déplacements, tout au long de la vie (mobilité des seniors),
- d'adaptation de l'offre à la complexité et à la segmentation des besoins des clients.

Malgré leur inquiétude quant à l'impact de la crise sur les ressources des autorités organisatrices, elles ont montré que leurs performances persistaient et que le dynamisme de la filière leur donnait des atouts importants pour se projeter hors de France.

Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des Transports et Christian Estrosi, Ministre chargé de l'Industrie, Maire de Nice et Président de Nice Côte d'Azur, ont rappelé leur attachement à la défense du transport public et à une filière en développement, dont les emplois ne sont pas délocalisables.



Les Rencontres ont été le lieu d'expression des messages de la profession.

1. Une filière qui résiste bien malgré la crise

Les chiffres de fréquentation des réseaux de province ont montré que 2008 avait confirmé la dynamique des 2 dernières années, avec une hausse de la fréquentation de 3,7%. Le Président de l'UTP a également rappelé qu'en cette période de crise économique, la filière transport public était l'un des seuls secteurs qui continuaient à recruter en maintenant un taux de 3% d'embauches à des emplois durables et pérennes.

Autre signe de vivacité : le nombre record d'immatriculations atteint par les constructeurs de bus en 2009, soit plus de 1850 immatriculations contre 1430 en 2008, soit une progression de 30%.

2. Une forte demande de mobilité, un nécessaire engagement de l'État

Le constat d'une demande constante, voire en légère augmentation, a relancé à Nice le débat sur le soutien de l'État.

Au nom de la profession, Cyrille du Peloux a déploré que le Grenelle de l'Environnement et le Plan de relance aient davantage favorisé la mobilité individuelle au détriment de la mobilité collective. Il a déclaré : **« Il y a une vraie demande de transports et des incertitudes sur les modes de financement. Il ne s'agit pas d'opposer transport public et voiture individuelle, tous deux sont nécessaires, mais nous, professionnels du transport, attendons de l'État un engagement ferme et persévérant pour répondre aux défis de la mobilité et du changement climatique. »**

Le Président de l'UTP a parlé d'un « déséquilibre dans un rapport de 1 à 3 » en comparant les sommes allouées à la mobilité collective, à celles allouées à la mobilité individuelle.



Plaider pour rééquilibrer les efforts de l'État en faveur de la mobilité collective

Financement de l'État pour la mobilité collective*:

- Appel à projets TCSP :
→ **800 millions** d'euros
- Plan de relance : financement des infrastructures ferroviaires :
→ **108 millions** d'euros
- Total : **908 millions** d'euros

Financement de l'État pour la mobilité individuelle :

- Prime à la casse :
→ **390 millions** d'euros
- Bonus-malus écologique :
→ **961 millions** d'euros
- Plan de relance : financement du réseau routier :
→ **212 millions** d'euros
- Plan pour le véhicule décarboné :
→ **900 millions** d'euros
- Total : **2,463 milliards** d'euros

* octobre 2009

3. Donner au transport public sa juste place dans l'espace public

À l'occasion de la proposition de la Déléguee Interministérielle à la sécurité routière d'expérimenter l'ouverture des couloirs réservés aux bus aux deux-roues motorisés, l'UTP a exprimé sa position sur la juste utilisation de l'espace public. Elle a réagi fortement en affirmant que cette proposition posait la question du choix entre mobilité individuelle et mobilité collective et qu'elle s'inscrivait en faux par rapport aux décisions du Grenelle de l'Environnement en faveur de la mobilité durable et de la réduction d'émissions polluantes. Intégrer les deux-roues motorisés dans les voies réservées compromettrait l'efficacité des sites propres au bus et irait à l'encontre du premier objectif de sécurité visé : réduire la vitesse des deux-roues motorisés et diminuer le nombre d'accidents.

Après un lobbying de plusieurs mois, l'UTP se félicite de l'abandon de cette mesure début 2010.

Pour autant, elle continue de revendiquer un meilleur partage de la voirie au profit du transport public et des modes doux.

Joël Lebreton,
Président du GIE
Objectif Transport
Public et Vice-Président
de l'UTP



“ Le GIE Objectif Transport Public a été créé en 2005 pour organiser des opérations de promotion du transport public et de la mobilité durable. C'est un formidable outil pour donner la parole aux élus et aux entreprises exploitantes.

Notre secteur a besoin de la mise à disposition d'une plateforme commune pour mettre en scène le dialogue entre autorités organisatrices et opérateurs de transport.

Les Rencontres Nationales du Transport Public de Nice ont été un succès. Elles ont valorisé le dynamisme d'une profession, qui malgré la crise économique, se porte bien.

Plusieurs mois après les déceptions de Copenhague, Transports Publics 2010 sera pour notre secteur, le moment de dresser le bilan des perspectives de développement de la mobilité durable en France et en Europe. „

2. LE TRANSPORT URBAIN



Vers une mobilité verte et durable

Le Grenelle de l'Environnement : les contributions de l'UTP

Associée dès l'été 2007 aux travaux du Grenelle de l'Environnement, l'UTP a demandé :

- un plan ambitieux pour le développement des transports collectifs.

→ L'UTP se réjouit du premier appel à projets lancé en 2009 pour un montant de 800 millions d'euros. Elle espère que le deuxième appel à projets sera à la hauteur des promesses formulées par la loi Grenelle 1 et des projets des collectivités locales.

- l'affichage obligatoire des émissions de gaz à effet de serre avec la mise en place d'une méthodologie visant à sensibiliser les clients voyageurs à l'impact environnemental des différents modes de déplacement et à accompagner les décideurs à s'engager dans des projets de transport durable.

→ L'UTP a réuni ses composantes représentées à l'Observatoire Énergie Environnement Transport (OEET) en un groupe de travail ad hoc et a défini une méthodologie de calcul des moyennes d'émissions de gaz à effet de serre par taille d'agglomération. Elle se base sur les chiffres recensés par l'enquête annuelle TCU réalisée par les services de l'État (DGITM et CERTU), l'UTP et le GART. Cette méthodologie est en cours d'examen par le conseil de validation de l'OEET.

- l'élargissement des compétences des communautés d'agglomération pour passer de l'autorité organisatrice de transport à l'autorité organisatrice de mobilité (pour qu'elle intègre la gestion de tous les modes).

→ Cette revendication s'inscrit dans la démarche de travail globale de l'UTP pour le passage du transport public à la mobilité. C'est l'une des pistes identifiées par le *manifeste de la mobilité durable* (voir page ci-contre).

- la création d'une instance de régulation du transport ferroviaire efficace et indépendante.

→ L'UTP se félicite de la création de l'ARAF par la loi du 8 décembre 2009 et insiste sur la nécessité que cette instance joue pleinement son rôle.

Marc Delayer,
Président de
la commission
techniques, énergies,
développement durable
de l'UTP



La taxe carbone : un outil efficace pour favoriser une mobilité durable ?

“ Le Conseil d'administration de l'UTP a pris en octobre 2009 une position pour demander la neutralisation de la taxe carbone pour le secteur du transport public urbain, notamment pour éviter de taxer un secteur qui apporte des réponses aux menaces du changement climatique. Le Conseil d'administration a plaidé pour que le transport public agisse en faveur du report modal et a réclamé qu'il ne soit pas pénalisé, au risque d'envoyer un signal fort en faveur de la voiture individuelle au détriment de la mobilité collective.

L'UTP avait obtenu gain de cause lorsque le gouvernement avait déclaré que les transports publics seraient exonérés de la taxe carbone.

Persuadée que cette taxe pouvait être un levier efficace pour modifier les comportements à long terme, l'UTP déplore que ce projet ait été ajourné. Cette décision retarde la volonté de faire du Grenelle de l'Environnement le moteur d'un développement économique durable dans notre pays. „

Pour une meilleure fiabilité du matériel autobus

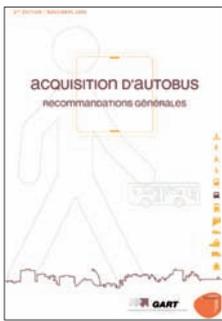
Représentant près de 90% du matériel roulant des transports urbains en France, l'autobus est le véhicule de référence et la vitrine de la profession. Dans le cadre de l'appel à projets TCSP du Grenelle 1, plus de la moitié des projets retenus (23 sur 45) concernent la construction de lignes de Bus à Haut Niveau de Service, ce qui montre bien l'intérêt pour ce véhicule. Ceci renforce la nécessité d'œuvrer pour la fiabilité du matériel autobus dont dépend la qualité du service de transport.

Consciente de ces enjeux, l'UTP contribue à l'optimisation du matériel autobus utilisé par ses adhérents. Pour ce faire, elle a mis en place avec le GART, un dispositif en 3 temps :

- saisie par les réseaux adhérents de l'UTP des avaries rencontrées dans leur réseau dans une base de données disponible sur www.utp.fr (SARA : Suivi des Avaries Répétées sur le matériel Autobus),

- compte-rendu de ces données mutualisées lors des réunions biennuelles de l'Observatoire du Matériel Autobus, qui regroupe exploitants, autorités organisatrices et constructeurs. Cet observatoire est un lieu d'échange sur les problématiques techniques rencontrées par les réseaux sur leurs parcs autobus,

- dans un délai d'un mois, réponses des constructeurs à l'UTP et au GART puis transmission d'un plan d'actions pour remédier aux avaries signalées.



La mise en place de ce dispositif s'est accompagnée de l'élaboration d'un rapport de recommandations communes GART-UTP pour une meilleure considération des besoins des opérateurs et des

autorités organisatrices lors de l'acquisition d'autobus. Ce document incite à la prise en compte des coûts d'investissement mais aussi des coûts d'exploitation et de maintenance et ce, sur toute la durée de vie du véhicule.

Directive véhicules propres : sauvegarder la liberté de choix des acheteurs

La proposition de directive sur l'achat de véhicules propres adoptée par la Commission européenne en décembre 2007 demandait aux autorités organisatrices et aux opérateurs de fonder leurs achats d'autobus sur les coûts d'exploitation liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂ et autres polluants sur toute la durée de vie des véhicules.

L'UTP avait proposé des méthodes de calcul des émissions qui répondaient aux particularités des véhicules en milieu urbain. Ces propositions avaient été prises en compte dans la rédaction finale de la directive.

Les modalités de la transposition donnent lieu à des divergences d'appréciation.

L'UTP a rappelé les priorités de la profession : préserver la liberté de choix des acheteurs entre les spécifications techniques du cahier des charges (relatives aux performances énergétiques et environnementales) et les critères de sélection.

→ Pour ce faire, elle a recommandé en mars 2010 la rédaction d'un guide méthodologique associant les collectivités publiques, les opérateurs, l'ADEME et les constructeurs. Ce guide permettra que les achats soient faits librement et de manière raisonnée avec une prise en compte de l'impact des émissions de gaz polluants sur l'environnement. Cette suggestion a été retenue par le MEEDDM.

Pour une mobilité plurielle et fluide : une démarche en 4 temps pour passer du transport public à la mobilité

Le développement des transports publics s'accompagne d'une multitude de nouveaux services de mobilité tels que le covoiturage, l'autopartage, le vélo en libre service, le transport à la demande... qui doivent s'insérer avec fluidité dans une chaîne de mobilité. L'UTP a initié en 2008 une démarche pour travailler sur l'imbrication de ces services et favoriser une mobilité plus fluide. Les axes de travail ont notamment porté sur :

- les freins au développement d'une mobilité plus fluide,
- les outils à inventer pour améliorer la gestion de l'espace public, le partage de l'information, la gouvernance globale (qu'ils soient d'ordre institutionnel, réglementaire, organisationnel).

4 temps pour jalonner ce parcours :

1. Le colloque «Plateformes intermodales, mettre la ville dans les réseaux» du 4 mars 2009. En réunissant les adhérents de l'UTP, des représentants de la puissance publique et de nouveaux acteurs, ce colloque a levé le voile sur l'existant en découvrant que les Autorités Organisatrices de Transport devenaient des Autorités Organisatrices de la Mobilité et qu'elles conjuguèrent dans leurs appels d'offres les prestations d'un transport public traditionnel avec des services connexes plus novateurs, mais tellement complémentaires. Leurs dialogues ont mené au constat de l'état d'avancement des solutions déjà mises en place.
2. Les réunions des « focus groupes » avec chacune des composantes de l'UTP pour constater les multiples actions des opérateurs de transport urbain et identifier les freins au développement de nouvelles offres.

3. Ces échanges se sont ensuite ouverts au dialogue entre les opérateurs, les nouveaux acteurs de la mobilité et la puissance publique le 19 mars 2010. Les débats se sont articulés autour de 3 thèmes :

- la gestion de l'espace public,
- la gestion de l'information,
- la gestion de la mobilité globale.

4. De ces débats, sont nées les nécessités d'accroître le champ des possibles réglementaire et législatif : d'où l'interpellation de la puissance publique locale et nationale via le *manifeste de la mobilité durable*.



Bruno Marzloff,
Sociologue, Directeur
du groupe Chronos

“ À l'heure où le paradigme d'une vie mobile prévaut, où les mobilités changent de contours et d'horizons, étendent leur emprise sur la société et élargissent leur cercle d'acteurs, il est important que l'UTP explore ce champ des possibles. Cet élargissement est l'occasion de mobiliser ses membres pour ouvrir des dialogues ; d'une part avec une galaxie d'acteurs nouveaux, parties prenantes de ce périmètre inédit des mobilités et d'autre part avec la puissance publique dans ses multiples incarnations concernées. Ce sont ces missions qui nous ont amenés à collaborer avec l'UTP sur ce projet au long cours. „

2. LE TRANSPORT URBAIN

Hubert Perrin,
Président de la
commission mixte
paritaire de la
convention collective
nationale des
transports urbains



Faire progresser les conditions de travail des salariés et l'attractivité des entreprises

“ En tant que Président de la commission mixte paritaire de la convention collective nationale des transports urbains depuis plus de 10 ans, j'ai été amené à apprécier l'expertise de l'UTP sur de nombreux dossiers, souvent complexes. Cette organisation professionnelle assure à elle seule, la représentation patronale lors de la négociation des conventions et accords collectifs de travail dans le transport urbain. [...] Elle a toujours eu la volonté de maintenir et d'améliorer le dialogue social face à de nouveaux interlocuteurs et a su faire preuve de sa capacité à imaginer des réponses nouvelles à des problèmes complexes. Les accords qu'elle a négociés avec les organisations syndicales ont permis de faire progresser les conditions de travail des salariés et l'attractivité des entreprises du secteur du transport urbain tout en répondant aux exigences du service public. ”

Un dialogue social à maturité

La signature de 3 accords le 5 mars 2010 témoigne du dynamisme d'un dialogue social bien structuré dans la branche du transport urbain de voyageurs. Il s'agit :

- d'un accord sur une augmentation des salaires minimum de branche de 1%,
- d'un accord fixant les majorations au travail de nuit de 25% en salaire horaire ou en repos, et apportant des garanties et améliorations des conditions de travail,
- d'un accord sur l'accès des salariés à la formation tout au long de leur vie professionnelle. C'est un accord moderne qui permet d'adapter le secteur et ses salariés aux nouveaux enjeux économiques sociaux et environnementaux du transport urbain.

Éric Asselin,
Président de la
commission des
affaires sociales
(transport urbain)
de l'UTP



Préparer la négociation dans des instances dédiées : un préalable important pour mener à des décisions durables pour la branche

“ La signature de ces 3 accords de branche montre la maturité du dispositif de négociation instauré par l'UTP et les partenaires sociaux signataires de l'accord du 3 décembre 2007 sur le développement du dialogue social, la prévention des conflits et la continuité du service public.

Cette organisation du dialogue social dans le transport urbain de voyageurs repose sur :

- des instances d'études et de préparation des négociations. Il s'agit de l'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications, bureau d'études paritaire en matière d'emploi, de métiers, de qualifications et des 2 Commissions Paritaires Nationales, l'une dédiée à l'emploi et à la formation professionnelle, l'autre aux questions de sécurité,
- une instance décisionnaire : la Commission Paritaire Nationale du transport urbain de voyageurs,
- une instance d'évaluation du dialogue social : l'Observatoire National du Dialogue Social et de la convention collective.

Ce dispositif s'accompagne d'un financement des organisations syndicales représentatives des salariés à hauteur de 0.1% de la masse salariale. Il est dédié spécifiquement au développement du dialogue social de branche. ”

Structure du dialogue social de la branche des transports urbains de voyageurs

Association de gestion du fonds du dialogue social de branche (AGEFODIA)

Collecte la contribution des entreprises au dialogue social de branche, assure les moyens de fonctionnement des organisations syndicales représentatives de branche (dont détachement de « chargés du dialogue social de branche ») en répartissant la contribution en fonction de l'influence de chaque organisation.

ÉTUDE

L'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications (OPMQ)

« Bureau d'études » paritaire en matière d'emploi, de métiers, de qualifications. Il passe des commandes, fait réaliser des études prospectives afin d'alimenter la réflexion de la CPNE.

PRÉPARATION DE LA NÉGOCIATION

Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (CPNEFP)

Instance de suivi, de réflexion et de proposition en matière d'emploi et de formation professionnelle dans les transports urbains de voyageurs à destination de la Commission Paritaire Nationale.

Commission Paritaire Nationale des questions de sécurité

Instance de suivi, de réflexion et de proposition en matière de sécurité dans les transports urbains de voyageurs à destination de la Commission Paritaire Nationale.

ÉVALUATION

Observatoire paritaire de la Négociation collective et du Dialogue Social (ONDS)

Instance de suivi et d'analyse du dialogue social, des négociations et de la conflictualité dans les entreprises afin de faire des propositions de thèmes de négociations de branche à la CPN. Cet observatoire suit aussi la déclinaison des accords de branche dans les entreprises.

Il est également chargé de mesurer l'influence de chacune des Organisations Syndicales Représentatives dans la branche afin de répartir les moyens de fonctionnement.

Il recense ainsi les accords d'entreprise, les procédures de négociation préalable avant préavis et les préavis de grève afin de les analyser et d'identifier les points de conflictualité.

NÉGOCIATION

Commission Paritaire Nationale (CPN)

Instance décisionnaire, réunissant l'UTP et les organisations syndicales représentatives, qui négocie les accords de branche et prend les décisions paritaires pour le secteur.

2. LE TRANSPORT URBAIN

Emploi des séniors : accompagner les adhérents dans la mise en œuvre du plan national



Le guide sur l'emploi des séniors (septembre 2009) a vocation à aider les entreprises adhérentes de l'UTP à se conformer à l'obligation légale fixée dans la loi de financement de la sécurité sociale (juin 2008). Elle impose aux entreprises de plus de 50 employés de s'engager en faveur de l'emploi des salariés âgés via un plan d'action ou un accord d'entreprise.

À destination pédagogique, ce guide comprend :

- une proposition de méthodologie pour entrer dans la démarche,
- une analyse du contenu des accords et des plans d'actions d'autres branches,
- un modèle de plan ou d'accord d'entreprise,
- une liste d'exemples d'engagements susceptibles d'être intégrés dans un accord ou un plan.

Il est disponible dans l'espace adhérents du site www.utp.fr.

Pour une mobilité plus sûre

Garantir la sécurité dans les réseaux de transport urbain est fondamental pour la profession du transport urbain, et ce, à double titre :

- les personnels des entreprises exploitantes doivent travailler dans un cadre sûr et efficace,
- la sécurité est partie intégrante de la qualité du service que les entreprises de transport offrent à leurs clients.

Conscientes de leurs responsabilités, les entreprises de transport public rassemblées au sein d'un groupe de travail à l'UTP considèrent que l'environnement juridique qui régit l'action du personnel doit être actualisé. C'est le sens du document « *Textes applicables à la sécurité dans le transport public de voyageurs - Des textes dépassés face à un défi majeur - Analyses et propositions de l'UTP* » d'octobre 2008. Ces 12 derniers mois ont donné lieu à un lobbying actif, auprès des instances nationales. L'UTP a saisi l'Observatoire National de La Délinquance dans les Transports (ONDT) et le Comité Interministériel de Prévention de la Délinquance (CIPD), qui se sont associés à elle pour demander que les dispositions légales et réglementaires, dont l'inadaptation ou l'obsolescence nuisent à l'efficacité de l'action des salariés des entreprises, soient modifiées.

En complément, un travail a été mené avec l'ONDT et le CIPD afin de faire des propositions destinées à lutter plus efficacement contre la fraude dans les transports, lutte également inscrite comme objectif gouvernemental dans le Plan national de prévention de la délinquance.

Pour un cadre réglementaire qui respecte le bon fonctionnement de la profession

Un lobbying de plusieurs mois a permis à la profession d'aller vers un allègement des contraintes liées aux modifications du dispositif de la Formation Continue Obligatoire (FCO).

En effet, l'UTP a obtenu un report de la date à laquelle les entreprises devaient avoir fait passer la première FCO aux 25 000 conducteurs de la profession.

Ce lobbying a abouti à une proposition de modification du décret qui allègerait considérablement les contraintes financières et organisationnelles prévues initialement.

Éthylotest : l'UTP obtient gain de cause !

Dès février 2009, l'UTP s'est vivement opposée à la proposition d'équiper les autobus d'éthylotests, les opérateurs ayant déjà mis en place d'importants moyens de prévention et l'accidentologie des conducteurs dans les transports urbains étant quasiment nulle.

L'UTP s'est fortement mobilisée pour éviter une telle mesure et a obtenu gain de cause en octobre 2009. La profession a ainsi réalisé une économie de 25 millions d'euros.

Pour une politique de mobilité ambitieuse en France et en Europe

Quelle perspective pour la politique européenne des transports à l'horizon 2020 ?

Les zones urbaines concentrant plus de 70% de la population européenne et générant environ 85% des richesses, l'UTP a insisté auprès de la Commission européenne pour une prise en compte des problématiques liées à l'étalement urbain, à la congestion et la pollution. Ainsi, l'UTP lui a demandé d'intégrer, à juste titre, les transports publics urbains dans sa politique de mobilité urbaine en se concentrant sur 4 leviers :

- faire du report modal un objectif prioritaire. Une meilleure identification du rôle fondamental du transport public et du fret ferroviaire dans la mise en place d'une politique de transport durable est indispensable,
- mettre en place un plan de gestion environnementale et un plan de transports urbains durables dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces plans devront faire l'objet de suivis réguliers et comprendre une estimation du rejet des émissions de CO₂, qui permettra de mesurer l'impact des mesures décidées,
- internaliser les coûts externes, et mettre en place des principes « pollueur-payeur » et « bénéficiaire-payeur »,
- conditionner l'octroi de financements européens à l'adoption d'un plan de transport urbain durable. La création d'un instrument financier européen dédié au transport urbain permettrait d'autant mieux de réaliser les investissements aujourd'hui nécessaires pour promouvoir des transports publics urbains durables.

L'UTP regrette que le plan d'actions pour la mobilité urbaine de la Commission présenté en septembre 2009 ne propose que des actions d'incitation et des mesures d'accompagnement des autorités locales et qu'il ne prenne pas en compte ses propositions. L'UTP espérait beaucoup de la création d'un nouvel outil de financement communautaire dédié uniquement au transport urbain.

Quelques mois plus tard, la publication de *Stratégie Europe 2020*, qui définit les priorités de l'Union Européenne pour sortir de la crise, ne donne pas au transport public la place qu'il mérite : il définit la voiture électrique et les systèmes de transport intelligents comme les meilleurs moyens de parvenir à la décarbonisation des transports. Le développement des transports publics n'est pas cité. Rappelons que la voiture électrique ne résout pas les problématiques liées à l'encombrement de l'espace public (gestion, stationnement...).

Donner aux passagers des droits adaptés à leurs besoins

Améliorer la qualité et l'efficacité des services offerts aux passagers est un souci constant de l'UTP et de ses adhérents. C'est dans ce cadre qu'elle mène depuis début 2009 un lobbying actif pour éviter que les passagers effectuant des voyages par autobus et autocar aient des droits qui ne soient pas adaptés à leurs besoins.

Initialement prévue pour les trajets commerciaux longue distance, la proposition de règlement sur les droits des passagers effectuant des voyages par autobus et autocar adoptée par la Commission européenne fin 2008, ne tient pas compte des spécificités des transports publics urbains et régionaux. Ainsi, les règles prévues en matière de responsabilité des opérateurs, de retard et des droits pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ne correspondent pas aux

besoins des passagers des transports urbains et régionaux.

Depuis début 2009, l'UTP a organisé un important lobbying pour que les transports urbains et régionaux soient exclus du champ d'application du règlement : contacts nombreux et suivis avec les parlementaires européens, le Conseil des ministres, la DGITM, travail en collaboration avec l'UITP, interpellation des élus locaux.

Les dates clés

- 5 décembre 2008 : adoption par la Commission européenne de la proposition de règlement.
- 23 avril 2009 : en première lecture, le Parlement européen étend les droits des passagers, limite les possibilités d'exemption pour les transports urbains, voire les interdit pour les transports régionaux.
- 17 décembre 2009 : en première lecture, le Conseil des ministres européens aboutit à un accord qui prévoit de restreindre les règles auxquelles seront soumis les transports urbains, interurbains et régionaux.
- Avril 2010 : Le Parlement européen entame sa seconde lecture. Les débats ne vont pas dans le bon sens pour les opérateurs. L'UTP intensifie son lobbying sur ce dossier. L'adoption de la proposition de règlement devrait donner lieu à une conciliation.

2. LE TRANSPORT URBAIN



2 février 2010 : rencontre avec les députés européens

L'UTP et le Comité Union Européenne de l'UITP ont réuni les députés européens de la Commission Transport et Tourisme pour les sensibiliser aux enjeux du transport urbain en Europe. Sous le parrainage de Brian Simpson, Président de cette commission, et de Tony Depledge, Président du Comité UE, ce dîner a permis de rappeler les principales revendications de la profession en concurrence avec la voiture individuelle. Les parlementaires ont également été interpellés sur l'importance du futur règlement sur les droits des passagers dans les autobus. D'autres échanges ont porté sur la mise en œuvre du livre blanc sur la mobilité urbaine en Europe à l'horizon 2020.

Assurances : la profession se mobilise contre une éventuelle extension de la loi Badinter aux chemins de fer et aux tramways

L'UTP est particulièrement préoccupée par l'adoption, en première lecture (16 février 2010), par les députés, d'un article qui modifierait de façon importante le champ d'application de la loi Badinter concernant l'indemnisation des victimes de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation.

En effet, la loi Badinter du 5 juillet 1985, loi qui est pour l'instant limitée aux transports routiers, serait étendue aux accidents de la circulation dans lesquels seraient impliqués les chemins de fer et les tramways.

La profession s'inquiète qu'une telle disposition sans lien direct avec le texte initial et inadaptée aux spécificités des transports ferrés, puisse être définitivement adoptée, compte tenu de ses impacts importants pour les transports urbains et ferroviaires :

- une responsabilité accrue des opérateurs : leur responsabilité serait systématiquement engagée quel que soit le comportement de la victime,
- de plus grandes difficultés pour trouver un assureur sur un marché déjà restreint. Les primes d'assurances devraient augmenter de façon significative du fait de l'explosion des déclarations de sinistres, ce qui réduira d'autant les capacités d'investissement des autorités organisatrices de transport et de leurs opérateurs.

Compte tenu de ces incidences très importantes pour la profession, l'UTP a adopté en avril 2010 une position et un amendement préconisant la suppression de cette extension.

Défendre la concurrence pour améliorer la qualité du service

Pour l'UTP, la concurrence entre les entreprises de transport urbain et entre les modes de gestion est un indéniable facteur de progrès dans l'amélioration des transports publics urbains, l'innovation et la qualité de service offert aux voyageurs.

Un outil annuel de mesure de la concurrence sur le territoire français

Chaque année, l'UTP mesure la vivacité de la concurrence sur le marché des transports urbains français sur la base d'une étude qui comptabilise le nombre de changements d'opérateurs suite à des appels d'offres ou de modes de gestion dans les réseaux français.

En septembre 2009, cette étude a montré une vive concurrence entre les opérateurs sur le territoire français :

- plus de 41% des réseaux adhérents à l'UTP ont changé d'opérateur entre 2005 et 2009,
- la concurrence s'est accélérée sur un an, puisque sur 11 appels d'offres passés entre juin 2008 et juin 2009, 8 ont abouti à un changement d'opérateur.

L'étude a également constaté le renforcement de la présence d'opérateurs non français sur le territoire national.

Pour une concurrence accrue à l'échelle européenne : défense d'une réglementation allégée pour les Délégations de Service Public

La Commission européenne aurait l'intention de légiférer sur les Délégations de Service Public (DSP) appelées concessions de services, au cours de l'année 2010. Une telle initiative aurait un impact très important sur le secteur des transports publics urbains et ferroviaires en France soumis non seulement au règlement OSP, mais également directement à la loi Sapin. L'UTP a été auditionnée dans le cadre de l'étude d'impacts menée par la Commission européenne sur une future législation concernant les DSP pour expliquer la situation particulière des transports publics français.

L'UTP a adopté une position pour la défense d'une « approche législative allégée » qui permettrait de continuer à négocier les contrats tout en respectant les principes de la commande publique et ainsi d'assurer la compatibilité avec les procédures de passation prévues par la loi Sapin et par le règlement OSP.

Mise en œuvre du règlement sur les Obligations de Service Public (OSP) : l'UTP et l'UITP font le point

Le règlement OSP est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Pourtant, les termes de son application soulèvent encore des interrogations.

L'UTP et le Comité Union Européenne de l'UITP ont organisé le 7 juin 2010 à Paris une conférence à laquelle des représentants des institutions européennes, des autorités organisatrices, des opérateurs, ainsi que des consultants sont invités à débattre.



Cette conférence a permis notamment d'aborder les points suivants :

- Quel est le bilan de ces 6 premiers mois sur l'état du marché ?
- Quel impact sur le transport urbain et ferroviaire dans les différents pays d'Europe ?
- Quelle conséquence sur les relations contractuelles entre l'autorité organisatrice et l'opérateur ?
- Quelle amélioration de la qualité de service ?

Jean-Pierre Gouteyron,
Président de la
commission législation
et affaires européennes
de l'UTP



Contrats, concurrence et transparence dans les transports publics

« Après avoir mené un lobbying de plus de 7 années sur le règlement OSP, et après avoir attendu pendant 2 ans son entrée en vigueur, l'UTP suit avec beaucoup d'intérêt l'application du règlement OSP en France, notamment les conséquences en Île-de-France et pour les régies. »

Elle lui a consacré une conférence européenne organisée avec le Comité Union Européenne de l'UITP le 7 juin 2010.

Il est important pour l'UTP de suivre de près l'application du règlement dans les 27 pays d'Europe. Elle a répondu à un questionnaire de la Commission sur le cas français et sera attentive à l'analyse des résultats.

L'application du règlement OSP est un sujet clé qui est au centre des règles du jeu de la concurrence qui régira le marché français et européen. L'UTP est consciente des enjeux stratégiques autour de cette thématique.

L'Europe envisage par ailleurs de préparer une législation sur les DSP qui viendrait modifier la loi Sapin et qui aurait également un impact important sur le marché européen. L'UTP a déjà pris position sur ce sujet et est en contact avec les institutions européennes sur ce dossier. »

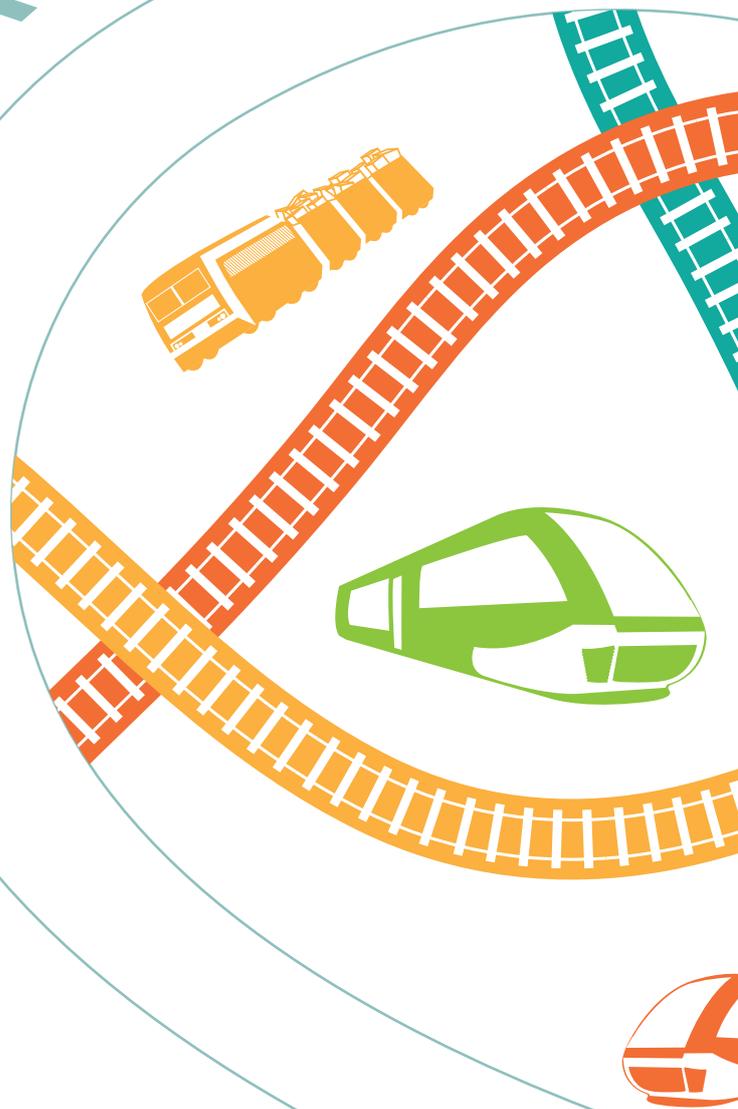
Gilles Savary
Ancien Vice-président
de la Commission
Transport et Tourisme
du Parlement
européen



« L'UTP a tout son rôle à jouer dans la mise en œuvre de ce règlement européen. »

L'UTP a joué un grand rôle dans la partie de bras de fer qui a opposé le Parlement Européen et la Commission sur le projet de règlement européen Obligations de Service Public dans les transports. L'UTP nous a permis de sauver les régies (in house) et d'éviter l'usine à gaz de la « concurrence challengée » au profit d'un texte beaucoup plus équilibré et plus respectueux de l'autonomie des pouvoirs locaux. »

3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE





L'UTP : un lieu de médiation

Vers une convention collective du transport ferroviaire

3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

L'UTP : un lieu de médiation

Depuis l'ouverture du marché du transport ferroviaire à la concurrence, l'UTP joue pleinement son rôle de médiateur pour faire naître des positions communes entre les nouvelles entreprises ferroviaires et l'opérateur historique. L'UTP se fait le porte-parole de ses adhérents ferroviaires auprès des instances du secteur : DGITM, RFF, EPSF... sans oublier le MEDEF ou la FIF au niveau français, l'UITP et l'ERA au niveau européen.

Ainsi, l'UTP a mené un important travail de médiation entre ses adhérents pour faire converger des positions communes à tous et les représenter ou les accompagner auprès des différents acteurs du secteur.

Ce fut le cas avec RFF qui réalise chaque année le Document de Référence du Réseau. Le DRR contient les informations nécessaires aux entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser le réseau ferré national pour y assurer des prestations de transports de voyageurs et de marchandises. Le DRR s'adresse plus généralement à toutes les parties intéressées par le transport ferroviaire (candidats autorisés, régions...).

Chaque année, le DRR est porté à consultation auprès des entreprises ferroviaires et autres parties intéressées. En 2009 et pour la première fois, l'UTP a coordonné une réponse collective à la consultation sur le DRR 2011, ce qui a permis de constater d'une part, de nombreux points de convergence parmi ses entreprises ferroviaires adhérentes et de corroborer, d'autre part, les chantiers sensibles sur lesquels RFF doit porter ses efforts.

L'UTP a également été très active au sein du comité des parties prenantes présidé par le Sénateur Grignon et créé par Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des Transports, en avril 2009, suite au rapport du Sénateur Haenel : « l'acte II de la décentralisation des transports ferroviaires », qui proposait la mise en place d'une expérimentation de la concurrence des services ferroviaires régionaux. L'UTP y siégeait en qualité d'organisation professionnelle ferroviaire aux côtés de représentants de l'État, des autorités organisatrices régionales, des entreprises ferroviaires et de l'opérateur historique, du gestionnaire du réseau et des usagers.

Le travail de ce comité doit se concrétiser par la remise du rapport du Sénateur Grignon, en septembre 2010, sur les questions sociales et techniques liées aux problématiques d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux.

La contribution de l'UTP a porté sur les principaux enjeux sociaux et techniques de l'expérimentation de la concurrence pour examiner les conséquences d'un changement d'opérateur consécutif à la concurrence :

- 1/ les sujets sociaux pour lesquels l'UTP a mis à disposition l'expertise qu'elle a acquise dans le domaine du fret ferroviaire notamment,
- 2/ le matériel roulant et sa maintenance,
- 3/ les gares,
- 4/ les différents contrats,
- 5/ la répartition des recettes.

Les apports de l'UTP sur les « aspects techniques » de l'expérimentation de la concurrence des services ferroviaires régionaux sont téléchargeables sur www.utp.fr.

L'ARAF : une demande unanime des adhérents de l'UTP

Depuis fin 2007, l'UTP plaide pour la mise en place d'une autorité de régulation des transports ferroviaires, à l'instar de ce qui existe dans les secteurs qui ont été mis en concurrence, comme les télécoms ou l'énergie.

L'UTP a fait converger les positions de ses adhérents autour d'amendements communs et a su convaincre les parlementaires qui ont voté fin 2009 la création de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) qui sera investie de missions essentielles dans un marché concurrentiel. Elle veillera au libre accès au marché, à l'absence de discrimination pour l'accès à l'infrastructure, mais également en termes de sécurité. Elle sera aussi chargée de donner un avis sur la tarification de l'infrastructure et sur le programme d'investissement de RFF.

L'UTP insiste sur la nécessité que l'ARAF soit dotée des ressources humaines et financières qui lui permettent d'accomplir efficacement l'intégralité de ses missions, en toute indépendance.

L'UTP regrette que la création de l'ARAF soit reportée à décembre 2010. Elle aurait souhaité que les conditions soient réunies pour permettre une mise en place effective de cette autorité de régulation au 1^{er} mai 2010, comme cela avait été prévu par la loi.

Jacques Damas,
Président de la
commission des
affaires ferroviaires
de l'UTP



“ Inventer une nouvelle vision du transport ferroviaire régional et de nouveaux services

Pour l'UTP, l'ouverture à la concurrence n'est pas une fin en soi. Elle doit non seulement permettre une meilleure maîtrise des coûts, ainsi qu'une meilleure utilisation des deniers publics, mais elle doit également améliorer la qualité des services qui seront offerts aux voyageurs. L'expérimentation de la concurrence est ainsi une formidable opportunité offerte aux entreprises ferroviaires et aux autorités organisatrices d'inventer une nouvelle vision du transport ferroviaire régional et de nouveaux services pour développer les transports ferroviaires et faire face à la concurrence de la voiture. „



25 novembre 2009

« Nouvelle donne du transport public et ferroviaire : ouverture des marchés »

L'UTP a fait du sujet de l'ouverture du marché du transport public et ferroviaire le thème central de la séance plénière des XXII^{èmes} Rencontres Nationales du transport public de Nice.

Quelques jours avant l'entrée en vigueur du règlement sur les Obligations de Service Public qui concerne directement les services ferroviaires régionaux, et avant l'ouverture à la concurrence des lignes internationales de voyageurs, ce débat a réuni des avis contrastés sur :

- l'accès aux gares et à leurs services,
- l'utilisation du matériel roulant,
- l'accès aux centres de maintenance,
- le devenir des cheminots.

3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE



25 juin 2009

« La gare contemporaine : quelle gouvernance ?
Quel modèle économique ? »

Cette conférence a été l'occasion d'exprimer les positions de l'UTP sur la gare. Bruno Gazeau a ainsi affirmé : « la gare est d'abord un équipement ferroviaire ». Après avoir rappelé l'objectif de multiplier par 4 la capacité des gares d'ici 2030, il a, au nom des adhérents de l'UTP, indiqué que l'urgence était d'abord de renforcer les infrastructures de la gare : les quais, les voies... pour que le service rendu aux clients voyageurs soit optimisé. Ainsi, la gare doit devenir l'espace multi-modes où convergent en toute fluidité, le transport urbain et interurbain, les taxis, les modes doux, la voiture individuelle...



7 octobre 2009

Premières rencontres parlementaires sur le transport ferroviaire régional de voyageurs

Le Président de l'UTP a rappelé le rôle moteur de l'organisation professionnelle au sein du comité des parties prenantes sur l'expérimentation des transports ferroviaires régionaux. Il a affirmé : « la concurrence doit permettre une meilleure maîtrise des coûts, une meilleure utilisation des fonds publics, et une optimisation de la qualité des services proposés aux voyageurs, dans la mesure où des conditions équitables sont offertes à toutes les entreprises ferroviaires. »

François Remoué
Rapporteur du comité
des transports du
MEDEF



« L'UTP, une expertise déterminante.

L'expertise juridique de l'UTP a été déterminante pour les textes concernant l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires, la mise en place du service minimum dans les transports, et l'ouverture à la concurrence dans le domaine ferroviaire. »

Vers une convention collective du transport ferroviaire

Une légitimité acquise par l'élaboration du cadre social du fret ferroviaire

Les négociations sociales pour l'élaboration d'une convention collective de branche ont débuté en janvier 2007. Après la définition d'une méthodologie des négociations et du champ d'application de la future convention collective le 6 juin 2007 (avec extension le 23 juin 2008), le premier socle des garanties sociales pour les salariés du fret ferroviaire privé a été posé au moment où a été signé l'accord de branche relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail (le 14 octobre 2008).

Depuis janvier 2009, les négociations de la convention collective portent sur le chantier relatif au contrat de travail et sur celui des classifications et des rémunérations.

Elles ont notamment permis d'aboutir à un projet de contrat de travail ainsi qu'à la rédaction des outils techniques de la grille de classification :

- projet de répertoire des emplois types avec leurs descriptifs,
- projet de grille des critères classants...

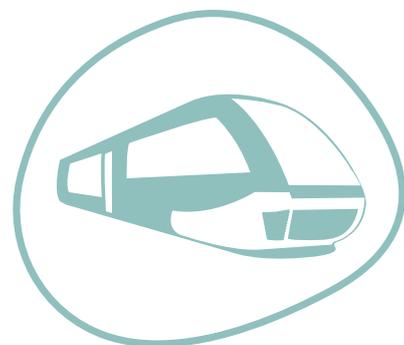
Antoine Hurel,
Vice-président de la
commission ferroviaire
de l'UTP, chargé des
négociations sociales
ferroviaires



“ Le transport ferroviaire joue aujourd'hui un rôle clé.

La profession espère beaucoup d'un rééquilibrage du rail par rapport à la route. Il est capital que l'UTP continue à être le creuset des réflexions et qu'elle contribue à dégager des positions communes. Elle doit être le catalyseur de ce mouvement d'ouverture.

La constitution d'une convention collective du transport ferroviaire est amorcée. Je salue l'ampleur du travail déjà accompli. „



4. LA VALORISATION DE LA PROFESSION





L'Observatoire UTP
de la Mobilité

Les publications de l'UTP

Transport Public,
le magazine qui fait
circuler les idées

Mobilicités.com

4. LA VALORISATION DE LA PROFESSION

L'Observatoire UTP de la Mobilité : un outil pour suivre l'évolution des comportements et de l'image des transports publics ⁽¹⁾

L'UTP a créé en 2008 l'Observatoire de la Mobilité afin de donner au secteur du transport public :

- une connaissance fine de l'évolution des comportements des voyageurs,
- les moyens de porter une expression propre sur ces évolutions sociétales.

Cet observatoire se fonde sur les résultats d'une enquête annuelle, réalisée par un institut de sondage, auprès d'un échantillon d'un millier de personnes, représentatif des habitants des agglomérations de plus de 50 000 habitants, âgés de 18 ans et plus.

Dans les éditions 2008 et 2009, des questions récurrentes ont porté sur :

- l'image des déplacements en transport public en agglomération,
- l'utilisation de ces transports,
- les pistes pour les améliorer,
- les pistes pour inciter les citoyens à les prendre davantage.

L'édition 2009 a fait apparaître de nouvelles questions ciblées sur :

- l'impact de la crise économique sur les pratiques de déplacement en ville,
- les motifs de non utilisation des transports publics,
- les solutions proposées pour améliorer la circulation en centre ville,
- l'impact du Grenelle de l'Environnement et du discours environnemental sur les habitudes de déplacement.



Cette 2^{ème} édition a dégagé les enseignements suivants :

→ **L'image positive des transports publics en ville « Les efforts de la profession portent leurs fruits »**, a déclaré Cyrille du Peloux, lors de son discours, à l'occasion de la cérémonie des vœux de l'UTP (14 janvier 2010). Pour la deuxième année consécutive, les habitants des agglomérations de plus de 50 000 habitants sont près de 60% à émettre des évocations positives sur les déplacements en transport public en ville, contre 35% qui se prononcent en faveur de l'usage de la voiture individuelle en ville.

→ **La forte demande pour davantage de transports publics, et surtout plus de fréquence, plus de desserte de proximité, plus de ponctualité**

Près de 70% des habitants déclarent qu'ils prendraient davantage les transports publics s'ils étaient plus fréquents et 64% s'ils étaient plus ponctuels. Pour rendre les transports en bus plus rapides, plus de 30% des habitants sont en faveur de la création de lignes express réservées aux transports publics.

→ **Le nécessaire partage de la voirie pour répondre aux attentes de rapidité**

En ville, pour rendre les transports en bus plus rapides, plus de 30% des habitants considèrent que la création de lignes express réservées aux transports publics est la solution la plus efficace.

Pour améliorer cette circulation en centre ville, les habitants demandent un stationnement en périphérie des villes pour favoriser l'accès aux transports publics.

→ **La volonté des Français de faire baisser la pollution**

Comme dans l'édition 2008, c'est la volonté de faire baisser la pollution qui inciterait le plus les habitants à prendre davantage les transports en commun (35%).

C'est aussi la raison pour laquelle, en ces temps de crise économique, ils ont réduit leur mobilité et en particulier, leurs déplacements en voiture.

Les résultats de l'Observatoire ont incité le Président de l'UTP à interpeller les élus sur l'urgence de développer une mobilité durable : « sans attendre les suites du Sommet de Copenhague, donnez aux transports publics toute la place qu'ils méritent sur vos territoires, pour qu'ils deviennent les creusets de la mobilité durable dans le respect du changement climatique ».

Plus de cohérence pour être plus visible

L'UTP a engagé au printemps 2009 un travail sur son identité visuelle.

Conformément aux demandes des adhérents pour une meilleure visibilité, l'UTP a travaillé son identité visuelle selon les critères suivants :

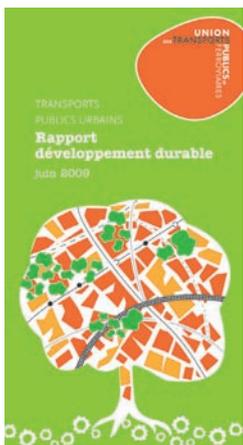
- revisiter son logo, être plus visible tout en affichant une image fédératrice,
- adopter une palette de couleurs franches illustrant la transparence de l'UTP,
- avoir une identité propre et distanciée de celle de ses adhérents.

¹ L'exhaustivité des résultats est consultable sur www.utp.fr, mot clé « Observatoire de la mobilité ».

Les publications de l'UTP

Le rapport développement durable

édition juin 2009



Pour la première fois, ce rapport présente la contribution de la profession au développement durable.

Il met en lumière les actions menées dans les réseaux de transport urbain afin de participer à la préservation de l'environnement et à la qualité de vie des salariés

comme des clients voyageurs.

Il chiffre l'activité de ces entreprises dans le respect des 3 piliers du développement durable : environnemental, économique et social/sociétal.

Les chiffres clés du transport public urbain 2008

édition octobre 2009



Document de référence en termes de statistiques recensées dans les réseaux adhérents de l'UTP, cette brochure présente les principaux indicateurs d'activité de 143

réseaux de transport public urbain : résultats globaux annuels de la branche du transport urbain et présentation des données globales et des ratios de l'année réseau par réseau. Y figure également la synthèse d'enquêtes annuelles conduites par l'UTP sur des thèmes récurrents (données sociales, sécurité...) ou ponctuels.

L'année 2008 a dégagé une augmentation de trafic de plus de 6%, soit le plus haut niveau de progression depuis près de 30 ans. Pour autant, la tendance observée sur 2009 laisse penser que l'analyse des résultats de l'année 2010 sera décisive. Elle intégrera les conséquences de la crise économique avec un repli de la mobilité et donc une probable baisse de la fréquentation des réseaux de transport. Devant des recettes qui tendent à diminuer, les Autorités Organisatrices de Transport Urbain peuvent être tentées de limiter l'offre proposée aux voyageurs.

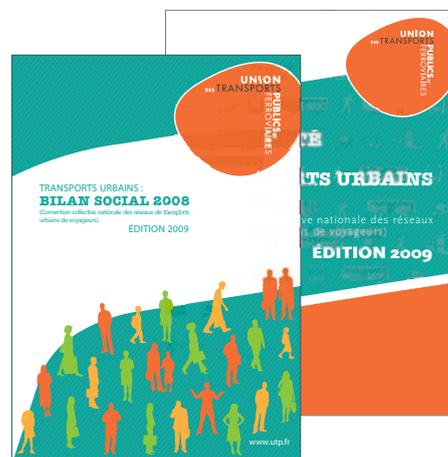
Bruno Faivre d'Arcier,
Professeur au
Laboratoire d'Économie
des Transports,
Université de Lyon



“ L'UTP est un fournisseur de données apprécié, en particulier sur les plans statistique, économique et financier ; c'est enfin un initiateur de recherche qui sait interpeller et dialoguer avec le monde de la recherche, sans oublier sa contribution financière à ces travaux. Qu'il s'agisse du financement, de la tarification, des contrats avec les autorités organisatrices, ou même plus largement des comportements de mobilité, des innovations technologiques ou de produits, l'UTP nous renvoie la vision indispensable des professionnels du secteur ”

Le bilan social et le rapport sur la sécurité

édition juin 2009



Le bilan social des entreprises de transport urbain de voyageurs (effectifs, salaires, organisation et durée du travail, formation professionnelle...) et le rapport sur la sécurité (agressions contre les salariés, les voyageurs, les atteintes aux biens, le coût de l'insécurité mais également les mesures mises en place par les entreprises) sont établis à partir d'enquêtes approfondies auprès de l'ensemble des adhérents urbains. Ils sont largement diffusés auprès des interlocuteurs de l'UTP (organisations syndicales, pouvoirs publics et institutionnels...).

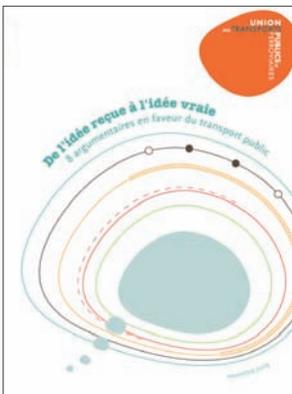
Le site internet de l'UTP

www.utp.fr



4. LA VALORISATION DE LA PROFESSION

De l'idée reçue à l'idée vraie :
8 argumentaires en faveur
du transport public
édition novembre 2009



L'existence de cet ouvrage vient de la nécessité de battre en brèche des idées reçues qui entravent souvent le développement du transport public 8 d'entre elles y sont traitées :

- 1 Pour l'utilisateur, les transports publics coûtent trop chers.
- 2 Pour une collectivité locale, investir dans les transports urbains, ce n'est pas un investissement rentable.
- 3 Un transport en commun en site propre génère du trafic mais peu de report modal de l'automobile vers le transport public.
- 4 Les sites propres bus, ça ne sert pas à grand chose.
- 5 Même sans améliorer l'offre de service, les coûts explosent.
- 6 Le développement de l'offre attire de nouveaux clients mais pas de recettes supplémentaires.
- 7 Le bus est polluant.
- 8 Le transport à la demande, c'est la solution incontournable pour les zones peu denses.

L'UTP - qui capitalise les données du secteur du transport public en France - les a enrichies et structurées, pour alimenter des argumentaires à l'intention des décideurs politiques.

Ils y trouvent des éléments solides et pédagogiques pour faire comprendre leurs choix en faveur de projets de développement des transports publics.

Cet outil rétablit la vérité et accompagne tout décideur local souhaitant aller plus loin vers une mobilité durable.

François Saglier,
Président de
la commission économie
et société de l'UTP



“ Le Conseil d'administration de l'UTP a chargé la commission économie et société de travailler sur un document pédagogique à destination des décideurs du secteur. L'idée est de rectifier un certain nombre d'idées reçues ayant trait notamment au coût et à l'efficacité des transports urbains. Tous les exploitants y sont confrontés. Chaque transporteur, là où il exerce, s'efforce d'expliquer à son donneur d'ordre l'intérêt d'une décision en termes de développement des transports publics. Ce document est un bon support parce qu'il fourmille d'arguments chiffrés. La référence à des données tangibles évite tout discours interprétatif. C'est là un élément clé de la proximité et de la confiance entre le transporteur et son Autorité Organisatrice. ”

Témoignages
édition novembre 2009

Ce feuillet donne la parole aux principaux interlocuteurs de l'UTP. Il définit et qualifie le travail de l'organisation professionnelle. Il apporte des éclairages multiples sur ses activités.





Transport Public, le magazine qui fait circuler les idées

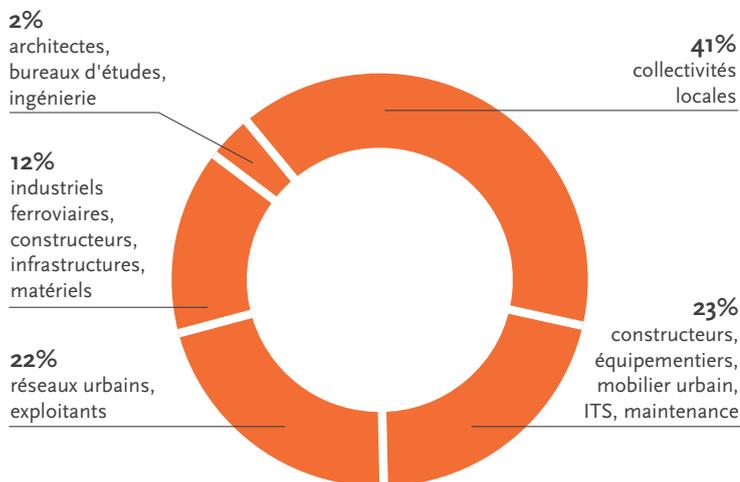
Éditée par l'UTP, *Transport Public* est la revue de référence de la profession. Son édition est déléguée à Institutionnel Médias.

Transport Public est le mensuel de la mobilité multimodale. Avec ses 28 000 lecteurs par mois, *Transport Public* est la référence de la profession: il s'adresse autant aux exploitants des réseaux urbains, départementaux et régionaux qu'aux collectivités locales.

Revue technique, plutôt destinée à des ingénieurs à sa création, elle a tenu compte de l'émergence d'autorités organisatrices locales et de la forte croissance de fréquentation et de la diversification de l'offre pour faire évoluer sa maquette et élargir son champ d'actions.

Disponible sur abonnement via le site www.revue-transport-public.com

Le lectorat



Mobilicités.com

Créé par l'UTP en partenariat avec l'ATEC, la FNMS, la FNTV et TDIE, le site Mobilicités.com est le premier portail dédié aux transports publics et à la mobilité. Il a vocation à devenir le site de référence de la mobilité collective en traitant, via un travail journalistique, les activités, les projets, les débats d'idées, les événements qui ciblent les acteurs de la mobilité et les décideurs locaux. Il associe des partenaires clés du débat sur la mobilité d'aujourd'hui et de demain.

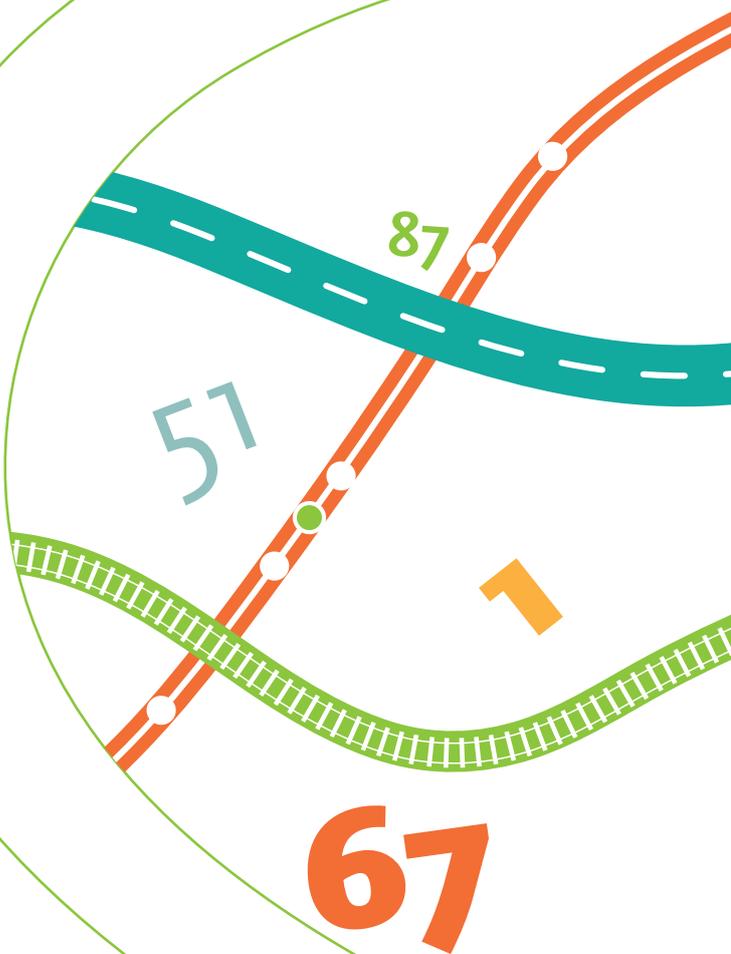
C'est un outil d'affichage de la filière de la mobilité collective. Il répond à la nécessité de donner à la mobilité durable toute la place qu'elle mérite, face au secteur de l'automobile notamment.

Tous les lundis, la newsletter Mobilicités sélectionne les principales informations publiées sur le portail. Elle est éditée par l'UTP. Sa conception et sa rédaction sont confiées à Institutionnel Médias.



www.mobilicites.com

5. LES RÉSULTATS FINANCIERS





Le bilan

Le compte de résultat

Le rapport des commissaires
aux comptes sur les comptes
annuels

5. LES RÉSULTATS FINANCIERS

2009 fut une année pivot pour l'UTP. Elle a marqué l'aboutissement de son rétablissement financier tout en s'étant investie massivement dans le transport ferroviaire, avec l'appui des entreprises ferroviaires nouvelles et de la SNCF, et en se réimplantant à Bruxelles.

En 2009, l'UTP a réalisé pour la troisième année consécutive, un résultat positif de 237 000 €, ce qui lui a permis de reconstituer son fonds de réserve après 4 années successives de déficit, de 2003 à 2006, pour une perte cumulée totale de 506 000 €. Cette réserve représente environ 6 mois du budget de fonctionnement de l'UTP. Elle traduit la santé financière de l'UTP. Elle est d'autant plus importante dans cette période où beaucoup d'incertitudes pèsent sur les recettes, comme évoqué lors de la présentation du budget 2010 au Conseil d'administration en janvier 2010.

Le résultat de l'exercice 2009 se décompose de la manière suivante :

	2009	2008
Fonctionnement général	- 60.120 €	- 61.675 €
GIE / Salon	338.580 €	421.541 €
Revue	- 41.532 €	- 54.551 €
Résultat de l'UTP	236.928 €	305.315 €

- Ce bon résultat 2009 s'explique essentiellement par la réussite du Salon Transports Publics 2008. (Pour mémoire : la comptabilisation de la quote-part de résultat GIE est inscrite dans les comptes de l'UTP avec un an de décalage). Le résultat du GIE sur ce salon s'élève à 338 580 € en 2009. Même s'il est en baisse de 19,7% par rapport à l'exercice précédent, le résultat est largement excédentaire pour compenser les déficits du fonctionnement général et de la revue *Transport Public*, comme en 2008.

- Le résultat du fonctionnement général reste stable par rapport à 2008, d'un déficit modéré de 60 120 €. Pour autant, il faut souligner que l'UTP a, en 2009, reversé exceptionnellement une partie de son bénéfice, soit 300 000 €, aux adhérents « transport urbain ». Ceci signifie une baisse du résultat de fonctionnement général de 300 000 € par rapport à 2009.

L'augmentation importante des dépenses liées au fonctionnement général est due en effet à une croissance générale de l'ensemble des postes (frais de personnel, frais généraux, frais de communication, publications, études/conseils, impôts et taxes, amortissements sur immobilisations...). Cette croissance des dépenses de l'UTP en 2009 s'explique par les raisons suivantes :

- > recrutement de 4 nouveaux salariés (un ingénieur ferroviaire, un juriste social, un juriste spécialiste du droit européen à Bruxelles, une secrétaire),

- > location de bureaux pour le département des Affaires Sociales afin de faire face à l'accroissement des effectifs de l'UTP,

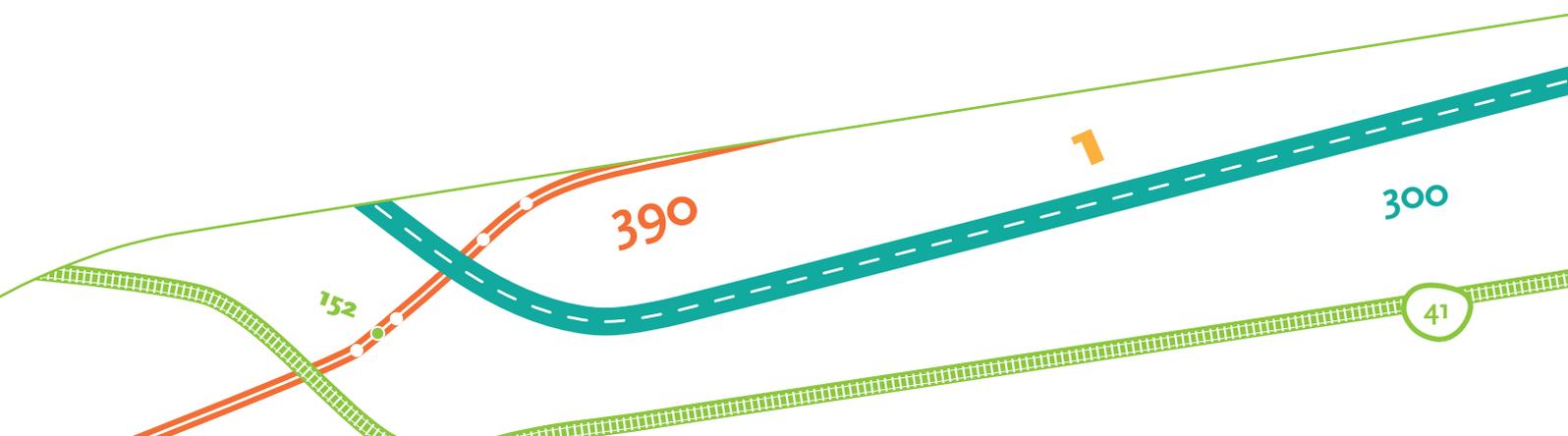
- > renforcement des actions de communication avec la création du département Valorisation et Communication.

- Enfin, la revue *Transport Public* retrouve progressivement son équilibre financier depuis son externalisation en 2007. Le résultat s'élève à -41 532 € en 2009, en hausse de 23,9% par rapport à 2008. Pour mémoire, le déficit de *Transport Public* était de l'ordre de -175 000 € avant l'externalisation.

Le bilan

ACTIF	31/12/09			31/12/08	PASSIF	31/12/09	31/12/08
	Brut	Amort.	Net	Net		12 Mois	12 Mois
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	48 360,14	38 309,87	10 050,27	9 366,93	FONDS ASSOCIATIF		
Logiciels	48 360,14	38 309,87	10 050,27	9 366,93	Réserve générale	1 365 065,36	1 059 749,93
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	524 566,89	404 562,07	120 004,82	72 519,84	Report à nouveau	31 357,15	31 357,15
Constructions	318 888,31	235 803,77	83 084,54	51 651,54	Résultat de l'exercice	236 928,19	305 315,43
Installations techn, matériels et outillages	51 660,62	42 187,16	9 473,46	1 478,51	TOTAL ⁽ⁱ⁾	1 633 350,70	1 396 422,51
Autres immobilisations corporelles	154 017,96	126 571,14	27 446,82	19 389,79	PROVISIONS POUR RISQUES & CHARGES ⁽ⁱⁱ⁾	414 392,18	706 937,18
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	9 921,75		9 921,75	848,00	FONDS DÉDIÉS S/ SUBVENTIONS DE FCT ⁽ⁱⁱⁱ⁾		
TOTAL ACTIF IMMOBILISÉ ⁽ⁱ⁾	582 848,78	442 871,94	139 976,84	82 734,77	TOTAL FONDS PROPRES ⁽ⁱ⁾⁺⁽ⁱⁱ⁾⁺⁽ⁱⁱⁱ⁾	2 047 742,88	2 103 359,69
CRÉANCES	251 058,15		251 058,15	123 511,26	DETTES	447 009,41	373 018,38
Clients et comptes rattachés	41 280,88		41 280,88	59 037,32	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	168 826,75	106 447,25
Autres créances	25 407,02		25 407,02	20 103,69	Dettes fiscales et sociales	229 039,23	210 004,70
Comptes courants GIE	184 370,25		184 370,25	44 370,25	Autres dettes	49 143,43	56 566,43
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	1 996 686,14		1 996 686,14	2 128 718,38			
DISPONIBILITÉS	69 874,55		69 874,55	106 683,55			
CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE	41 142,61		41 142,61	34 730,11	PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE	3 986,00	
TOTAL ACTIF CIRCULANT ⁽ⁱⁱ⁾	2 358 761,45		2 358 761,45	2 393 643,30	TOTAL DETTES ET ASSIMILÉS ^(iv)	450 995,41	373 018,38
TOTAL ACTIF ^(i + ii)	2 941 610,23	442 871,94	2 498 738,29	2 476 378,07	TOTAL PASSIF ^(i + ii + iii + iv)	2 498 738,29	2 476 378,07

(en euros)



5. LES RÉSULTATS FINANCIERS

Le compte de résultat

	31/12/09	31/12/08
	12 Mois	12 Mois
PRODUITS D'EXPLOITATION		
Cotisations des adhérents TU/TI	2 237 631,00	2 151 376,00
Cotisations des membres associés	85 000,00	88 400,00
Cotisations des adhérents ferroviaires	380 000,00	160 000,00
Participation au FIER	10 000,00	13 500,00
Vente des publications UTP	14 258,73	35 720,97
Recettes Salon - Bus d'Or		35 100,00
Recettes Revue	9 718,28	19 698,78
Subventions	15 198,78	75 000,00
Produits divers / transfert de charges	52 389,11	31 417,09
TOTAL ⁽¹⁾	2 804 195,90	2 610 212,84
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses - Fonctionnement général	1 191 528,34	847 363,99
* Frais généraux	657 244,42	444 172,57
* Frais d'édition des publications UTP	124 898,31	75 590,47
* Études / Conseils	129 829,71	112 438,20
* Frais liés à la négociation sociale		9 075,14
* Actions de communication	279 555,90	206 087,61
Dépenses - Revue	51 250,00	74 250,00
Dépenses - Salon/GIE	23 727,14	158 916,14
Impôts, taxes et versements assimilés	127 507,67	108 967,07
Salaires et traitements	1 077 623,57	980 956,63
Charges sociales	448 715,72	399 720,77
Autres charges de gestion courante	658,70	98,35
Dotations aux amortissements des immobilisations	30 812,53	17 139,22
Dotations aux provisions pour risques et charges	7 455,00	306 054,00
TOTAL ⁽¹⁾	2 959 278,67	2 893 466,17

(en euros)

Le compte de résultat (suite)

	31/12/09	31/12/08
	12 Mois	12 Mois
1 - RÉSULTAT D'EXPLOITATION ^(I - II)	-155 082,77	-283 253,33
PRODUITS FINANCIERS		
Produits nets sur cessions valeurs mobilières de placement	20 575,82	84 405,40
Produits participations - GIE	363 677,32	473 365,00
Autres intérêts et produits assimilés	37,33	33,92
TOTAL ^(III)	384 290,47	557 804,32
CHARGES FINANCIÈRES		
Intérêts et charges assimilées	1 370,00	3 006,85
TOTAL ^(IV)	1 370,00	3 006,85
2 - RÉSULTAT FINANCIER ^(III - IV)	382 920,47	554 797,47
3 - RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS ^(I - II + III - IV)	227 837,70	271 544,14
PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Sur opérations de gestion		3 845,20
Sur exercices antérieurs	9 090,49	166,09
Reprise sur provisions		39 060,00
TOTAL ^(V)	9 090,49	43 071,29
CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Sur opérations de gestion		9 300,00
TOTAL ^(VI)		9 300,00
4 - RÉSULTAT EXCEPTIONNEL ^(V - VI)	9 090,49	33 771,29
Engagements à réaliser sur subventions attribuées ^(VII)		
Impôts sur les bénéfices ^(VIII)		
Sous-total PRODUITS ^(I+III+V)	3 197 576,86	3 211 088,45
Sous-total CHARGES ^(II + IV + VI + VII + VIII)	2 960 648,67	2 905 773,02
5 - RÉSULTAT (Produits - Charges)	236 928,19	305 315,43

(en euros)

152

390

1

300

43

5. LES RÉSULTATS FINANCIERS

Le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2009

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 2009, 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 vérifier, par sondage ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant les montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes.

Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, 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.

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

3. VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SPECIFIQUES

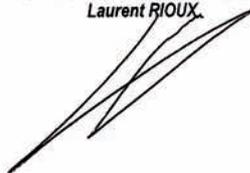
Nous avons également procédé aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

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 16 Avril 2010

Le Commissaire aux Comptes

SOFREC ASSOCIES FRANCILIENS
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

Edition mai 2016 - Conception et réalisation : AGENCY - 01 44 02 44 92 - Rédaction : Sylvain Til - Directrice de la valorisation et de la communication - Crédits photos : © Media - Cédric Hély - © Koellie - © J.F. Mauboussin -
© Transdev - Franck Durouau - © Bruno Mazodier - © GIE Objectif transport public - © Serge Marteaux - © TDIE - © Veelen - Moreau - Ce document a été imprimé sur papier IGLOO, 100% recyclé et certifié FSC.

