

RAPPORT D'ACTIVITÉ juin 2012-mai 2013

UTP
Union
des Transports Publics
et ferroviaires


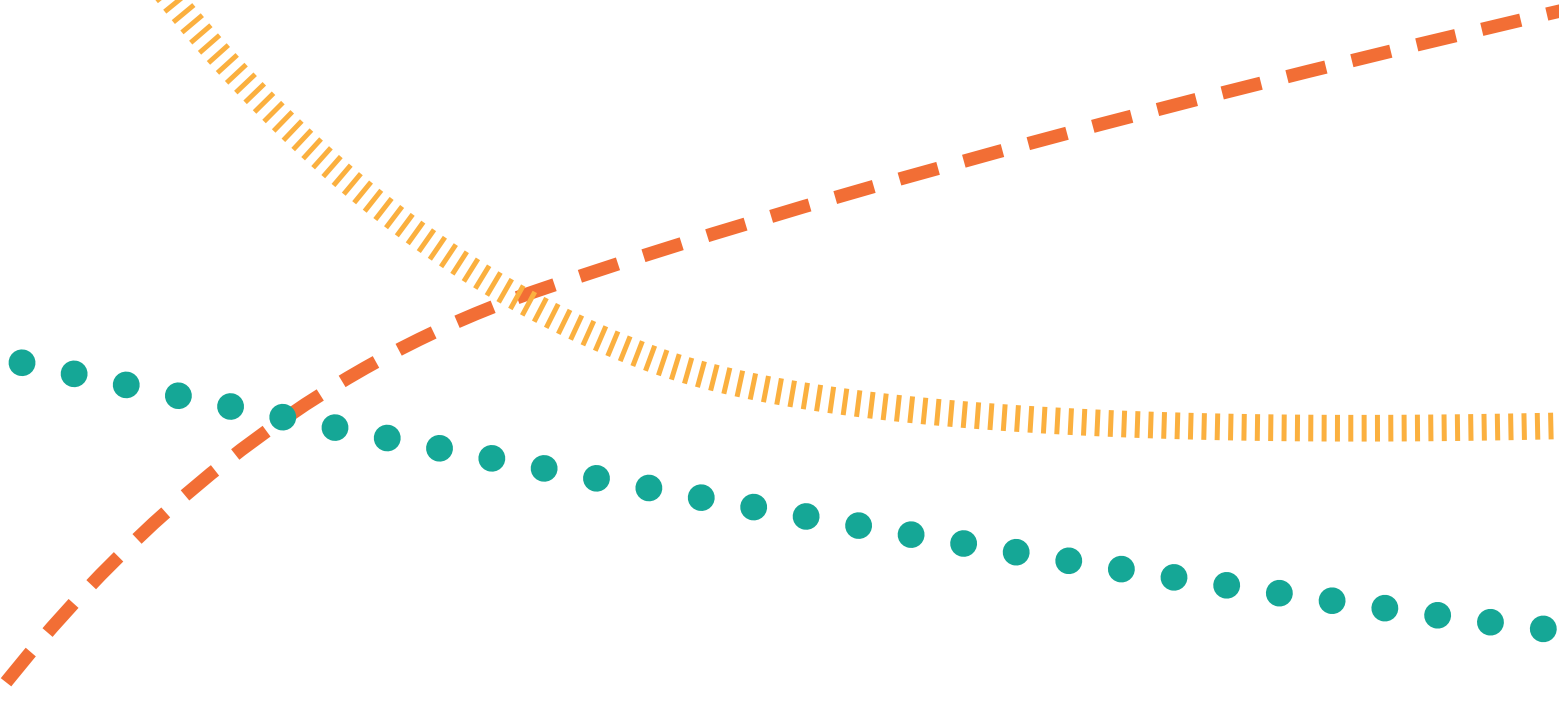
La mobilité en action






L'organisation professionnelle de la mobilité

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises du transport urbain et ferroviaire (fret et voyageurs) en France. Elle représente l'ensemble des acteurs de la mobilité: exploitants, constructeurs, gestionnaires d'infrastructure, ingénieurs et génie civilistes, opérateurs de téléphonie et opérateurs de stationnement. Au nom de ses plus de 170 adhérents, l'UTP porte des projets de mobilité cohérents au service de la qualité de vie des citoyens. Son action s'inscrit dans un partenariat étroit avec les pouvoirs publics, les collectivités territoriales, les organisations syndicales et tous les acteurs du ferroviaire.



« Promouvoir le transport public, en France et en Europe » L'éditorial du Président	4
« Représenter les différents maillons de la chaîne de mobilité » L'éditorial du Délégué général	6
Un an dans la vie de l'UTP	8
L'UTP : AGIR POUR LA MOBILITÉ	10
Cinq missions au service du transport public et ferroviaire	12
Les membres de l'UTP	14
La gouvernance de l'UTP	16
Le Conseil d'administration	18
L'équipe	20
Trois médias pour nourrir le débat	22
Une organisation au service de ses adhérents	24
TRANSPORTS PUBLICS 2012 : LE RENDEZ-VOUS EUROPÉEN DU SECTEUR	26
LES COMMISSIONS : PORTER HAUT LES MESSAGES DU SECTEUR	32
La commission des Affaires ferroviaires	34
La commission des Affaires sociales	38
La commission Législation et affaires européennes	42
La commission Stratégie et développement du transport public	46
La commission Techniques, exploitation et développement durable	50
LES RÉSULTATS FINANCIERS	54
Le bilan	54
Le compte de résultat	56
Le rapport des commissaires aux comptes	58



A portrait of Michel Bleitrach, an older man with grey hair, wearing a dark pinstriped suit jacket, a light blue shirt, and a blue patterned tie. He is sitting in a wooden chair, looking directly at the camera with a slight smile. The background is a bright, modern interior with large windows and a wooden ceiling.

“ Stimuler les initiatives
pour une mobilité
plus juste et plus durable. ”

Michel Bleitrach

« Promouvoir le transport public, en France et en Europe. »

Les derniers mois ont été l'occasion pour l'UTP de valoriser les entreprises exploitantes et l'ensemble des partenaires qui œuvrent pour une mobilité contribuant à la qualité de vie.

En juin 2012, lors du Salon Européen de la Mobilité, les dirigeants de la filière se sont réunis autour de Laurence Parisot, Présidente du MEDEF, en affichant leurs métiers :

- exploitants avec les représentants des composantes de l'UTP ;
- constructeurs ;
- opérateurs de téléphonie ;
- ingénieurs et génie civilistes ;
- métiers du stationnement.

Ce moment est emblématique de la concrétisation des mouvements amorcés dès la 1^{re} édition du Salon Européen de la Mobilité, en 2004.

Les chiffres de l'édition 2012 du Salon témoignent de son succès et de sa maturité – plus de 250 exposants internationaux, 10 000 participants et une cinquantaine de pays représentés.

2012 a été aussi pour l'UTP l'année de l'alerte économique.

Alors que le transport public de voyageurs continue à croître (+ 4,6 % d'augmentation, + 1,9 % d'augmentation de l'emploi), l'avenir du secteur est confronté à une vraie menace : les recettes ne progressent pas aussi vite que les dépenses. Le ratio R/D a chuté de plus de 10 points en 10 ans. Stopper ce mouvement et

pérenniser les sources de financement pour éviter de revoir l'offre à la baisse est une exigence et une priorité. D'où ce moment clé dans le lobbying de l'UTP : porter, conjointement avec le GART, des recommandations à destination de leurs adhérents pour un transport durable assurant les services demandés par les clients-voyageurs. Lyon, Lille, Toulouse, Nantes, Orléans, Strasbourg, Nice, autant de rencontres de terrain avec les élus et les opérateurs pour accroître le report modal, retrouver l'équilibre économique et garantir l'avenir du transport public.

Parallèlement, la profession compte sur le maintien des 3 sources de financement de son activité :

- la part du contribuable local ;
- la contribution directe du client voyageur via son titre de transport ;
- le versement transport. L'UTP a interpellé la Présidente du MEDEF, qui a pris position en faveur du maintien du VT et de son extension au VT interstitiel ;
- l'effort de l'État, avec le lancement de 3 appels à projet.

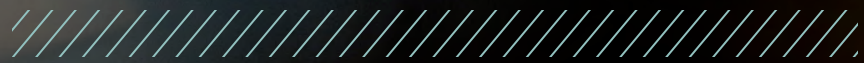
Les élections municipales qui se préparent sont autant d'opportunités, de questions et de projets de mobilité à dessiner dans les villes françaises. Je souhaite qu'elles soient porteuses de débats constructifs et qu'elles stimulent les initiatives pour une mobilité plus efficace et plus durable.

Michel Bleitrach,
Président de l'UTP

Né en 1945, Michel Bleitrach est diplômé de l'École polytechnique et des Ponts et Chaussées → Titulaire d'un MBA de l'université de Berkeley, il commence sa carrière aux États-Unis au sein du groupe Bechtel → De 1974 à 1981, il est rattaché au ministère de l'Équipement en France, à la Direction des routes. Il s'occupe tout particulièrement de la cellule de privatisation des autoroutes puis rejoint successivement les directions départementales de l'équipement de la Gironde et des Pyrénées-Atlantiques → Il intègre ensuite le groupe Elf Aquitaine → Après avoir été Président du Directoire d'Elyo et Président de Suez Industrial Solutions, il est nommé Président du Conseil de surveillance de Keolis, fonction qu'il assure de septembre 2004 à février 2005. Il prend la présidence du Directoire du groupe Keolis de février 2005 à mai 2012 → Entre mai 2012 et février 2013, il est Président de la SAUR → Depuis mai 2012, il est Conseiller énergie auprès du Président de la SNCF.



“ L’UTP se devait d’étendre ses champs de compétences. ”



Bruno Gazeau

« Représenter les différents maillons de la chaîne de mobilité. »

Huit ans après le lancement de son programme de travail « Du transport public à la mobilité », 6 ans après l'ouverture au transport ferroviaire, 3 ans après la création, avec la FNTV, de l'APAM (Association pour la promotion des acteurs de la mobilité), l'UTP est devenue l'organisation professionnelle de la mobilité.

La décision du Conseil d'administration d'étendre le champ de compétences de l'organisation professionnelle fait suite aux positions prises par l'UTP sur l'évolution des métiers de la mobilité et du stationnement et aux préconisations émises dans le cadre des Assises du ferroviaire.

Le stationnement devient un chaînon de la mobilité qui connecte la voiture aux autres modes de déplacement. Il est naturel que les opérateurs de stationnement puissent être accueillis à l'UTP pour réfléchir, avec les opérateurs, à une complémentarité plus fluide et à des synergies plus efficaces. C'est là le sens de l'entrée de Vinci Park et d'Effia à l'UTP.

Par ailleurs, l'UTP accueille désormais les gestionnaires d'infrastructure avec l'arrivée de RFF et Eurotunnel.

Cette évolution permet à l'UTP d'incarner l'unité de la branche ferroviaire, d'en assurer la responsabilité pour être l'interlocuteur des pouvoirs publics, des collectivités territoriales, des organisations syndicales et de tous les acteurs du ferroviaire.

En effet, depuis 2005, l'UTP accompagne activement l'ouverture du marché en représentant les entreprises ferroviaires. Elle a acquis une forte légitimité en devenant un interlocuteur et un médiateur incontournables.

Elle a, dès 2006, engagé le dialogue social ferroviaire entre patronat et partenaires sociaux, ce qui a abouti à la signature de 5 accords en 5 ans.

Elle a joué un rôle clé dans le processus des Assises du ferroviaire et a porté des positions fortes au sein des 4 commissions, notamment sur la gouvernance ferroviaire. Ses apports ont été particulièrement appréciés et ont été repris comme axes structurants de l'association Fer de France, à laquelle l'UTP contribue fortement :

- renforcer la filière ferroviaire en fédérant les acteurs ;
- donner de la visibilité à la filière en France et hors de France ;
- mettre en place une gouvernance efficace à deux niveaux :
 - un niveau stratégique qui relève de la puissance publique pour la vision à moyen terme et à long terme, les investissements et les orientations,
 - un niveau opérationnel qui rassemblera l'opérateur historique, les nouveaux opérateurs entrants, le gestionnaire d'infrastructure RFF, les autorités organisatrices et l'UTP en tant qu'organisation professionnelle pour un pilotage plus opérationnel, « au quotidien » ;
- se concentrer sur les solutions exportables, la filière industrielle mais aussi l'ingénierie juridique avec la délégation de service public à la française.

Bruno Gazeau,
Délégué général de l'UTP

Diplômé d'UCLA et de l'ESSEC, Bruno Gazeau a commencé sa carrière dans l'urbanisme puis a exercé des responsabilités au sein de plusieurs collectivités locales → Il occupe ensuite des fonctions de Chef de cabinet auprès du ministre de l'Industrie et de la Recherche et auprès du ministre de l'Éducation nationale. Puis il exerce des fonctions plus commerciales au service des collectivités territoriales à l'UGAP (Union des groupements d'achat public), puis au Centre national de documentation pédagogique → En 2003, il rejoint l'UTP et en devient le Délégué général en 2005. Très vite, il s'illustre par une forte volonté de développer une stratégie sociale pour la branche. Depuis 2006, il fait le lien entre la commission des Affaires ferroviaires et les organisations syndicales pour construire la Convention collective nationale du transport ferroviaire. Ardent défenseur de la filière transport, il milite pour le rayonnement du Salon Européen de la Mobilité.

Un an dans la vie de l'UTP

4 juin 2012

Conférence européenne sur la libéralisation du transport ferroviaire

Organisée avec l'UITP, cette manifestation a permis de confronter les différents points de vue sur le cadre réglementaire futur.



5-7 juin 2012

Salon Européen de la Mobilité

Cette 4^e édition a accueilli 10 000 visiteurs de 53 pays : élus et entreprises (ingénierie, génie civil, exploitants, constructeurs, opérateurs de téléphonie, gestionnaires de parking, professionnels de l'information voyageurs...). Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche et Laurence Parisot, Présidente du MEDEF, ont assisté à cet événement phare de la filière.



Juin 2012

Une décennie de tarification dans les réseaux de transport urbain

Réalisée avec le GART, cette publication montre qu'entre 1999 et 2011 le prix des principaux titres de transport a baissé pendant que l'offre se développait en quantité et en qualité.

6 septembre 2012

Séminaire du Conseil d'administration de l'UTP

L'occasion de rappeler les enjeux majeurs de la profession et de faire le point sur les positions concernant le VT et l'équilibre financier du transport, la gouvernance ferroviaire, et le stationnement et l'organisation de l'espace urbain.



11 septembre 2012

Conférence de presse : bilan des actions de l'APAM

Lors de cette conférence de presse, l'UTP et la FNTV ont dressé le bilan des différentes actions menées dans le cadre de l'APAM : communications conjointes, création d'indices économiques disponibles en ligne pour suivre la révision des prix des contrats et connaître l'évolution possible des formules de révision incluses dans les cahiers des charges, campagne de lobbying sur l'accessibilité et les difficultés pour atteindre les objectifs assignés par la loi du 11 février 2005 et propositions en faveur du développement des lignes nationales par autocar.



22 novembre 2012

Première des 7 étapes du Tour de France GART/UTP à Lyon

Ces journées d'échanges entre élus et opérateurs visent à identifier les leviers d'action potentiels pour encourager le report modal et améliorer l'équilibre économique du transport public. Après Lyon, l'événement s'est déroulé à Lille, Toulouse, Nantes, Orléans, Strasbourg et Nice.

28 novembre 2012

Création de Fer de France,

association de promotion
de la filière ferroviaire



10 janvier 2013

Changement des statuts de l'UTP

Pour incarner l'unité de la branche ferroviaire, l'UTP étend son champ de compétences aux gestionnaires d'infrastructure.

7 février 2013

Audition de l'UTP par le Sénat sur le bilan d'application du dispositif de continuité du service

L'UTP estime que le dispositif légal et conventionnel régissant la grève dans les transports de voyageurs a prouvé son efficacité tant pour les entreprises que pour les voyageurs, tout en respectant le droit fondamental de grève des salariés. Cependant, un certain nombre de dysfonctionnements demeurent, auxquels les pouvoirs publics devraient remédier pour assurer la pérennité et la pleine efficacité du dispositif.

20 février 2013

Signature d'un accord salarial de branche

L'UTP et les organisations syndicales représentatives du secteur du transport urbain de voyageurs sont parvenues à un accord concernant les salaires conventionnels minimaux de branche. Ce dernier maintient le pouvoir d'achat tout en assurant la création d'emplois durables.





L'UTP : AGIR POUR LA MOBILITÉ



Cinq missions au service du transport public et ferroviaire	12
Les membres de l'UTP	14
La gouvernance de l'UTP	16
Le Conseil d'administration	18
L'équipe	20
Trois médias pour nourrir le débat	22
Une organisation au service de ses adhérents	24

L'UTP représente l'ensemble des entreprises de la chaîne de mobilité. Elle porte la parole de ses adhérents et défend leurs intérêts, organise la concertation entre les partenaires sociaux et nourrit la réflexion au sein de la filière.

Cinq missions au service du transport public et ferroviaire



Représenter

les grands acteurs de la mobilité

L'UTP défend les positions des acteurs du transport urbain et ferroviaire auprès des instances nationales et européennes. Elle conduit une action « de proximité » en vérifiant l'adéquation des dispositifs et projets de réglementation avec les contraintes quotidiennes de ses adhérents.



Intensifier

le dialogue social

L'UTP s'applique à élaborer les conventions collectives du transport urbain, des Voies Ferrées d'Intérêt Local (VFIL) et du transport ferroviaire, fret et voyageurs. Elle anime un dialogue social intense pour le transport urbain de voyageurs, au sein des instances paritaires de travail et de prospection intéressant le secteur.

Valoriser un savoir-faire « à la française »

L'UTP met en avant l'expertise de ses adhérents et le savoir-faire qu'ils exportent. Cela comprend aussi bien leur technologie que leur ingénierie juridique (relatif au contrat) et leurs principes : une compétition équitable entre les modes de gestion et le libre choix des élus. À ce titre, l'UTP co-organise les Rencontres Nationales du Transport Public et le Salon Européen de la Mobilité, véritables vitrines pour la profession.



Nourrir la réflexion collective

En lien avec ses adhérents et les collectivités locales, l'UTP contribue à structurer une réflexion commune pour faire progresser le transport collectif. Elle s'appuie notamment sur plusieurs médias dont elle est propriétaire : le mensuel *Transport Public*, le site partenarial *Mobilicités* (www.mobilicites.com), et la newsletter *30 jours*.



Analyser les données du secteur

L'UTP participe à la bonne compréhension du secteur auprès de l'ensemble des publics, à travers la production de plusieurs outils de référence : *Les Chiffres clés du transport public urbain*, les bilans sociaux du transport urbain de voyageurs et du transport ferroviaire, le rapport développement durable des entreprises de la mobilité...

Les membres de l'UTP

En fonction de leur catégorie (adhérents, partenaires ou associés), les membres disposent d'informations sectorielles, d'espaces de réflexion et de conseils juridiques et techniques.

LES MEMBRES ADHÉRENTS



Ils disposent :

- d'un espace d'échanges et de réflexion sur l'avenir de la mobilité, au sein des commissions et groupes de travail ;
 - d'un accès privilégié à des informations sur la vie de la profession, publiées dans la *Lettre mensuelle* qui leur est réservée ;
 - d'une assistance juridique et de la mise à disposition d'une expertise technique.
- Au quotidien, l'UTP soutient ses adhérents en leur apportant des conseils juridiques et techniques, capitalisés dans l'espace adhérents du site www.utp.fr.

Les adhérents du transport urbain

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français. Elles ont différents statuts. Elles peuvent être liées à des groupes de transport, comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Transdev, Vectalia France. Certaines sont indépendantes, et certaines d'entre elles peuvent adhérer à l'association AGIR.

Les adhérents du transport ferroviaire

L'UTP représente le transport ferroviaire depuis 2006, avec l'entrée d'entreprises ferroviaires de fret, puis de voyageurs, et l'arrivée en 2013 des gestionnaires d'infrastructure. La commission des Affaires ferroviaires de l'UTP fait émerger des positions unanimes, lesquelles, après ultime validation par le Conseil d'administration, sont relayées auprès des instances du transport ferroviaire : DGITM, institutions européennes, ARAF, RFF, EPSF, Gares & Connexions... Les positions de l'UTP s'accordent sur la demande constante d'un accès au réseau équitable et non discriminatoire pour toutes les entreprises ferroviaires (aspects sociaux, accès à l'infrastructure et notamment aux gares, questions de sécurité...).

- Les entreprises ferroviaires : Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Keolis, Groupe RATP, SNCF Fret et Voyages, Thello, Transdev, VFLI.
- Les gestionnaires d'infrastructure : Eurotunnel, RFF.
- L'association objectif OFP.

LES MEMBRES PARTENAIRES



Les membres partenaires participent, sous l'égide de l'UTP, à un programme de recherche (information voyageurs, billettique, information multimodale) ou à une action de lobbying (stationnement) : Groupe Effia, Ixxi, Vinci Park.

LES MEMBRES ASSOCIÉS



Les membres associés bénéficient d'informations sur la profession et les événements. Ils reçoivent les publications de l'UTP. Il s'agit d'une quarantaine d'entreprises du secteur du transport et de la mobilité (constructeurs, industriels), dont la liste exhaustive figure sur le site de l'UTP : www.utp.fr.

L'UTP : agir pour la mobilité



La gouvernance de l'UTP

L'UTP est dirigée par un Conseil d'administration élu pour un mandat de 2 ans. Il sera renouvelé le 13 juin 2013. Il se réunit chaque mois, définit les orientations de la profession, valide les positions qui seront portées par l'organisation professionnelle, oriente les actions d'influence en fonction des calendriers législatifs. 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 la notoriété et de l'image de la profession.

LE COMITÉ FINANCIER



Le Comité financier est composé de 4 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.



Alain Boeswillwald



Jean-Michel Ferraris



Francis Grass



Emmanuel Pitron



Bruno Gazeau



LES COMMISSIONS

Le Conseil d'administration s'appuie sur le travail de 5 commissions, qui sont constituées de représentants des adhérents urbains et/ou ferroviaires 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. L'instruction des dossiers présentés dans les commissions est effectuée par les permanents de l'équipe de l'UTP.

Affaires ferroviaires

- 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... ainsi que les relations avec le ministère et les organismes partenaires (RFF, EPSF...).

Affaires sociales

- 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) ;
- questions de sûreté dans les transports urbains ;
- 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 ; lobbying en liaison avec les ministères concernés ;
- veille et conseil juridique social aux adhérents ; éventuels contentieux sociaux de branche et questions sociales européennes.

Législation et affaires européennes

La politique européenne des transports : les droits des passagers, le *Livre blanc sur la politique des transports d'ici 2050*, le plan d'action sur la mobilité urbaine,

en lien étroit avec le département européen de l'UITP, 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.

Stratégie et développement du transport public

- 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, le stationnement.

Techniques, exploitation et développement durable

- 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 ;
- la mise en accessibilité des réseaux.

Le Conseil d'administration

LE PRÉSIDENT

Michel Bleitrach



LES VICE-PRÉSIDENTS



Marc Delayer
Directeur général,
Transports Publics du Choletais,
AGIR



Jean-Pierre Farandou
Président du Directoire, Keolis



Jean-Marc Janailac
Président-directeur général,
Transdev



François Saglier
Membre du Comité exécutif
en charge du domaine Services,
Relations clients et Espaces,
Groupe RATP

LES PRÉSIDENTS DES COMMISSIONS



Éric Asselin
Président de la commission des Affaires sociales
Directeur des ressources humaines, Keolis



Marc Delayer
Président de la commission Techniques, exploitation et développement durable
Directeur général, TPC, AGIR



Francis Grass
Président de la commission des Affaires ferroviaires
Directeur délégué, Transdev



Michel Quidort
Président de la commission Législation et affaires européennes
Directeur des relations institutionnelles, Transdev



François Saglier
Président de la commission Stratégie et développement du transport public
Membre du Comité exécutif en charge du domaine Services, Relations clients et Espaces, Groupe RATP

LES ADMINISTRATEURS



01_ **Emmanuel Ansart**
Directeur de la Business Unit France, RATP Dev.



02_ **Alain Boeswillwald**
Directeur général, Société d'économie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise



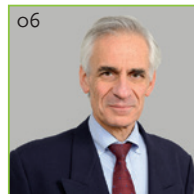
03_ **Sophie Boissard**
Directrice générale déléguée Stratégie et Développement, SNCF



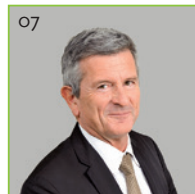
04_ **Francis Chaput**
Directeur adjoint France, chargé du grand urbain, Transdev



05_ **Nathalie Courant**
Directrice générale, Car Postal France



06_ **Jacques Damas**
Vice-Président de la commission des Affaires ferroviaires, Directeur général délégué de l'Epic SNCF



07_ **Dominique Gauthier**
Chargé de mission auprès du Président, Transdev



08_ **Jacques Gounon**
Président-directeur général, Eurotunnel



09_ **Patrick Jeantet**
Directeur général délégué France, Keolis



10_ **Christian Juhel**
Directeur général, Transports en Commun de l'Agglomération Troyenne, AGIR



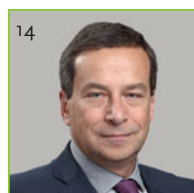
11_ **Joël Lebreton**
Directeur général, SNCF Proximités



12_ **François Nogué**
Directeur général délégué, Cohésion et Ressources Humaines, SNCF



13_ **Emmanuel Pitron**
Secrétaire général, Groupe RATP



14_ **Jacques Rapoport**
Président, RFF



15_ **Pierre Reboud**
Directeur général, Régie des Transports de Marseille, AGIR



16_ **Alain Thauvette**
Président, EuroCargoRail (DB Schenker)

L'équipe

1 //



2 //



3 //



1 - DIRECTION

//

Bruno Gazeau
Délégué général

Michèle Kurtz
Assistante de direction

2 - AFFAIRES FINANCIÈRES ET GÉNÉRALES

//

Gilbert Goubert
Directeur du service
Responsable qualité

Katia Goulet
Secrétaire
Secrétaire qualité

Cléonore Cyrill-Lesage
Comptable

Victorin Tchiyoko
Employé polyvalent,
reprographie

3 - AFFAIRES SOCIALES

//

Sylvette Mougey
Directrice du département

Benoît Juéry
Directeur adjoint du département

Véra Delhomme
Chargée de mission

Aurélie Jabeur
Chargée de mission

Émilie Monteil
Chargée d'études juridiques

Roxane Blondin
Assistante de direction

Céline Meunier
Secrétaire

4



5



6



4 - CLIENTÈLES, EXPLOITATION ET RECHERCHE

Anne Meyer
Directrice du département

Erika Kaiser
Chargée de mission

Stéphanie Lopes d'Azevedo
Chargée de mission
& Chargée de mission qualité

Philippe Chokomert
Chargé de mission

Marie-Line Lambert
Assistante

Véronique Theroux
Assistante

5 - LÉGISLATION ET AFFAIRES EUROPÉENNES

Valérie Beaudouin
Directrice du département

Karine Maubert
Chargée de mission

Tatiana Lopez-Garrido
Chargée de mission

Pauline Pudlowski
Chargée de mission

Sandrine Moisan
Assistante

6 - VALORISATION ET COMMUNICATION

Dominique Fèvre
Directrice de la valorisation
et de la communication

Virginie Billet
Chargée d'études communication

Trois médias pour nourrir le débat

L'UTP est l'éditeur de ses propres médias, qui sont des outils de diffusion de ses positions et des vecteurs d'image efficaces.



28 000
lecteurs par mois

Un lectorat diversifié

> 41 %
Collectivités territoriales

> 23 %
Constructeurs, équipementiers,
mobilier urbain, ITS, maintenance

> 22 %
Réseaux urbains, exploitants

> 12 %
Industriels ferroviaires, constructeurs,
infrastructures, matériels

> 2 %
Architectes, bureaux d'études,
ingénierie

Transport Public

La revue historique de la profession

Transport Public est la revue mensuelle représentative de tous les métiers de la mobilité. Cette transversalité a fidélisé son lectorat, composé majoritairement d'entreprises exploitantes et de collectivités territoriales. Par ailleurs, le « cahier fret » intégré tous les deux mois dans la revue fidélise des lecteurs à sensibilité ferroviaire.

La remontée d'informations se fait par le travail d'une équipe de journalistes pilotée par Robert Viennet, Rédacteur en chef. Un comité de rédaction rassemblant des représentants des composantes de l'UTP se réunit chaque mois.

Contact: redaction@revue-transport-public.com

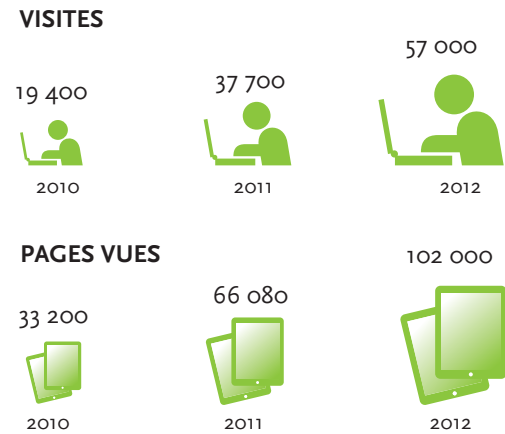
La revue mensuelle
représentative de tous
les métiers de la mobilité

Mobilicités

Un site, une newsletter, des partenariats

Avec 60 000 visites en moyenne chaque mois, Mobilicités s'est imposé en moins de 2 ans comme la référence de l'information professionnelle sur la mobilité durable. L'UTP s'y affiche collectivement avec d'autres fédérations d'entreprises qui œuvrent pour le développement de la mobilité collective. Au même titre que le Salon Européen de la Mobilité, cet outil illustre la stratégie de l'UTP depuis 2004 : passer du transport public à la mobilité en agrégeant, autour des modes du transport public traditionnels, des « modes alternatifs ». Mobilicités est également partenaire éditorial du site **Eco-mobilite.tv** ainsi que de l'émission mensuelle « **Transportez-moi** », diffusée sur LCP. La Rédactrice en chef, Nathalie Arensonas, intervient en tant que conseil éditorial dans cette émission grand public. **Contact : redaction@mobilicites.com**

UNE FRÉQUENTATION TOUJOURS PLUS FORTE



La référence de l'information professionnelle sur la mobilité durable

30 jours

Une newsletter mensuelle à destination des journalistes non spécialisés

Lancée en janvier 2012, *30 jours* traite l'information du secteur sous un angle moins professionnel pour éveiller les médias plus généralistes à l'actualité des transports et les inciter à intégrer des sujets qui impactent, de près, la vie quotidienne des Français. Cette newsletter mensuelle est envoyée à 3 000 journalistes de la presse écrite et audiovisuelle généralistes. Elle est composée d'une sélection d'articles mis en ligne sur Mobilicités au cours du mois écoulé. Elle est considérée comme une « **AFP des transports** ».



Éveiller les médias plus généralistes à l'actualité des transports

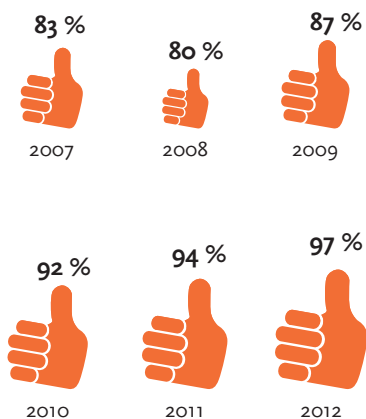
Une organisation au service de ses adhérents

L'UTP est engagée dans une démarche de certification depuis 2007 pour se conformer aux exigences de qualité pratiquées au sein des entreprises adhérentes, pour la plupart certifiées ISO ou AFAQ. Elle fait ainsi partie des 10 premières organisations professionnelles certifiées selon le référentiel Quali'OP (label qui atteste d'engagements de services concrets et mesurables propres aux organisations professionnelles).

Certification 2012

Une enquête de satisfaction (cf. méthodologie page 25) est réalisée chaque année dans le cadre de la procédure de certification de l'UTP. Elle permet à l'équipe de l'UTP d'avoir un retour qualitatif sur le travail produit et d'affiner les objectifs qu'elle se fixe pour répondre au mieux aux attentes de ses adhérents. À l'issue de l'audit réalisé le 2 avril 2013, l'UTP a obtenu sa certification pour la 6^e année consécutive.

TAUX DE SATISFACTION GÉNÉRALE

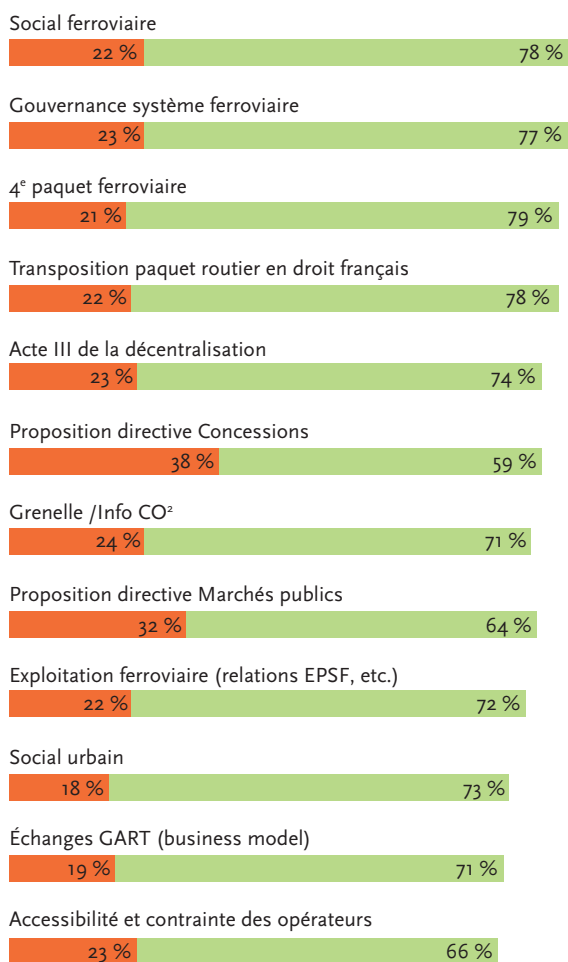


DEGRÉ D'IMPORTANT ACCORDÉ AUX DIFFÉRENTES ACTIVITÉS DE L'UTP



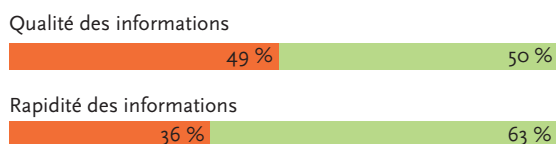
ÉVALUATION DES ACTIONS D'INFLUENCE

■ Tout à fait satisfait ■ Plutôt satisfait



INFORMATION DES ADHÉRENTS

■ Tout à fait satisfait ■ Plutôt satisfait



Plus de **700** questions d'adhérents chaque année adressées aux différents experts de l'UTP en fonction des thématiques abordées. Elles sont traitées par téléphone, e-mail ou courrier.

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

Selon l'enquête de satisfaction 2012, les adhérents sont satisfaits à plus de **98 %** des réponses apportées par l'UTP.

Le taux de satisfaction générale de l'action de l'UTP est de

97 % en 2012, soit une progression de 3 points par rapport à l'année précédente.

Depuis 2008, ce taux de satisfaction générale est en progression continue : calculé à 80 % en 2008, il a depuis progressé de **+ 17** points.

Méthodologie : les adhérents répondent à deux types de questions. Les premières portent sur le degré d'importance accordé aux différentes missions et activités de l'UTP, la perception générale de son dynamisme et de son efficacité, les points forts et les points d'amélioration de son action. Les secondes concernent plusieurs thèmes (connaissance de l'UTP, actions d'influence, communication, veille, information et réponses aux adhérents...). Le taux de satisfaction accordé à chacun de ces items permet de calculer le taux de satisfaction générale des adhérents.



TRANSPORTS PUBLICS 2012 : LE RENDEZ-VOUS EUROPÉEN DU SECTEUR



Organisé par l'UTP et le GART, « Transports Publics 2012 » a une nouvelle fois rassemblé les grands acteurs européens de la mobilité. Cette 4^e édition a donné la priorité à l'innovation, tant en matière de gouvernance que de qualité de service.

Faire rayonner toute la filière de la mobilité

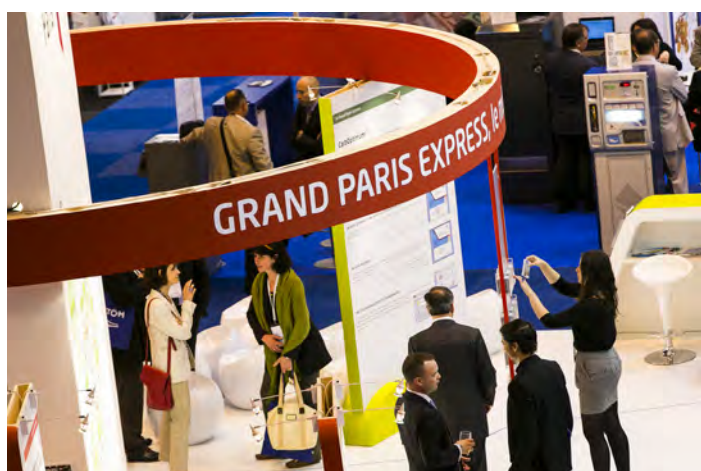
Le Salon Européen de la Mobilité est un temps fort de l'année. Il permet en effet au Conseil d'administration de l'UTP de porter ses messages et de positionner fortement ses entreprises adhérentes dans le paysage de la mobilité. En France, ces entreprises représentent 400 000 salariés qui, au quotidien, œuvrent pour le transport de voyageurs. Elles constituent un atout pour la compétitivité tant française qu'europpéenne. Keolis-SNCF, Groupe RATP et Transdev, membres de l'UTP, font d'ailleurs partie des 5 premiers groupes de transport au monde.

Ensemble, ces 3 groupes réalisent un chiffre d'affaires¹ de 7 milliards d'euros sur le territoire national et de près de 40 milliards d'euros dans le monde. Ils sont présents dans 40 pays et, à ce titre, représentent une vraie filière exportatrice pour la France.

1. Chiffres et dénomination 2011.



Pour l'inauguration de cette 4^e édition, Nicole Bricq, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, et Michel Bleitrach, Président de l'UTP, ont pris la parole pour exposer les grands enjeux du transport public.



Exporter le transport public à la française

Le Salon Européen de la Mobilité s'impose comme la vitrine des grands groupes de transport. Leurs filiales internationales y sont mises en scène. Lors de la séance intitulée *Public transport operators: what are their best success stories?*, regroupant plusieurs experts, ces filiales ont exposé leur vision du contrat et du partenariat public privé. À cette occasion, elles ont également présenté leur expertise en assistance à maîtrise d'ouvrage.



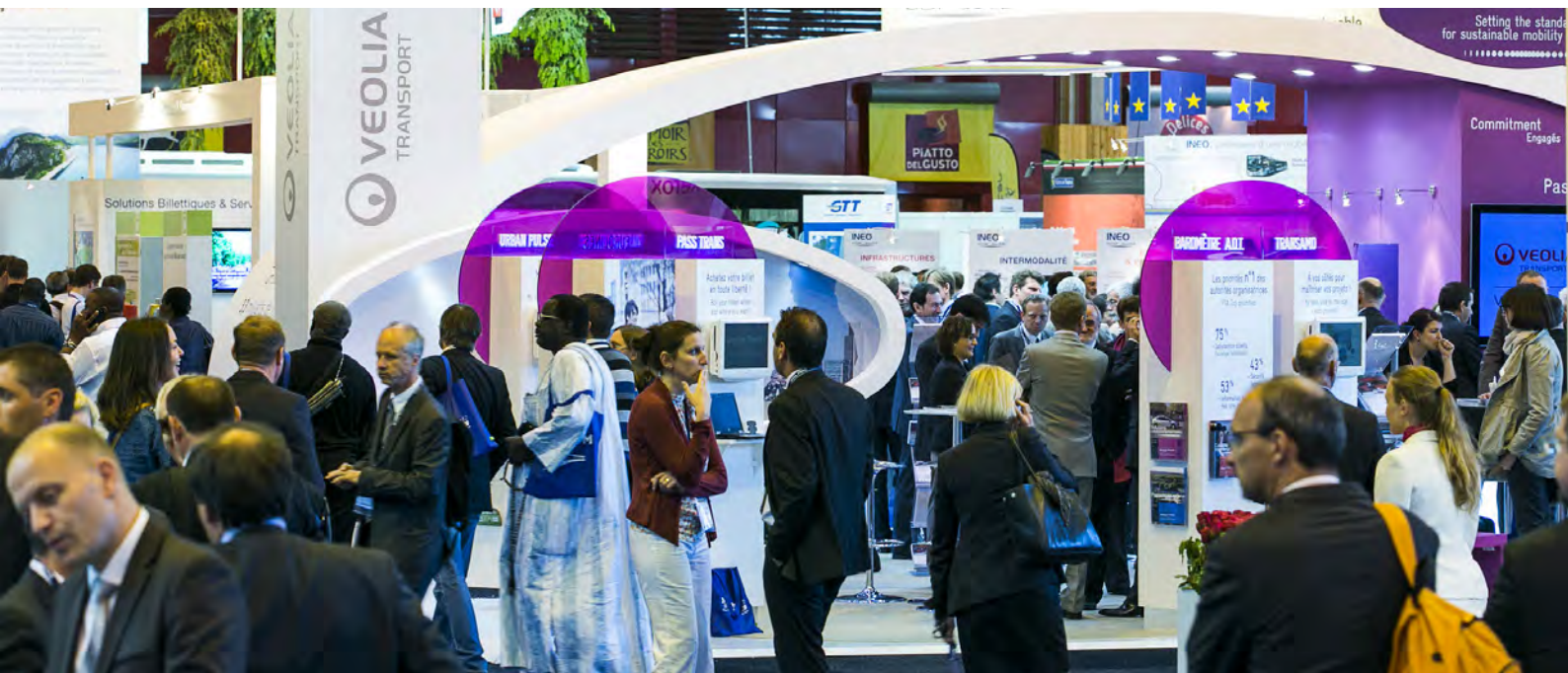


Développer une filière d'excellence à l'international

La visite de Laurence Parisot a mis en lumière l'importance de la filière transport dans l'économie française. Pour la Présidente du MEDEF, ce secteur offre de belles opportunités pour l'export et constitue un indéniable relais de croissance pour le développement des activités tricolores à l'international.



Laurence Parisot, Présidente du MEDEF, entre Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche (à gauche), et Roland Ries, Président du GART et sénateur-maire de Strasbourg (à droite).





Placer l'innovation au cœur des débats

Lors du Salon, une dizaine de débats ont illustré la stratégie de l'UTP et les enjeux de la profession autour d'une thématique majeure : l'innovation.

L'innovation est indispensable pour assurer un service de qualité aux voyageurs. Elle est tout aussi essentielle pour imaginer un nouveau jeu d'acteurs et un nouveau mode de gouvernance visant à harmoniser les compétences des collectivités locales, les conditions tarifaires et les modes de transport. Il s'agit d'assumer leurs différences et leur complémentarité en intégrant les forces des uns et des autres dans un cadre financier contraint. L'enjeu vise notamment à conjuguer le car et le train pour proposer une offre complète aux voyageurs et contribuer à l'équilibre financier des territoires. L'innovation s'est aussi placée au cœur des débats au travers de thèmes et d'initiatives qui favoriseront le report modal et augmenteront la rentabilité du modèle économique du transport public. L'UTP et le GART ont présenté une partie de leurs recommandations communes et identifié 7 leviers permettant de relever ces défis : étendue géographique de l'offre, étendue horaire de l'offre, fréquence et capacité, gestion du parc, tarification, vitesse commerciale et politique de stationnement.



L'UTP et le GART ont présenté des recommandations communes pour favoriser le report modal.



Mener une action commune envers les instances européennes

Cinquante candidats de toute l'Europe ont participé au concours du Bus d'or, qui met en avant les conducteurs. Achevé en août 2012, le projet European Bus System of the Future, visant à redonner toute sa place au système bus dans les réseaux de transport, avait lui aussi une dimension européenne. L'UTP a fortement contribué à cette initiative qui, pour la 1^{re} fois, a réuni une cinquantaine de partenaires. Les liens de l'UTP avec le politique européen sont majeurs. Ils reflètent le travail de lobbying de l'organisation professionnelle. Lors de la conférence européenne sur la libéralisation du transport ferroviaire, les participants ont pu débattre de 4 sujets majeurs : le transport suburbain et régional en Europe, le livre blanc *La Politique européenne des transports au 4^e paquet ferroviaire : quels enjeux ?*, le financement des transports urbains et ferroviaires, ainsi que l'ouverture à la concurrence et la régulation des services publics et ferroviaires.



↑ Les lauréats des Bus d'or: le concours a réuni cette année une cinquantaine de participants, dont plusieurs candidats européens.

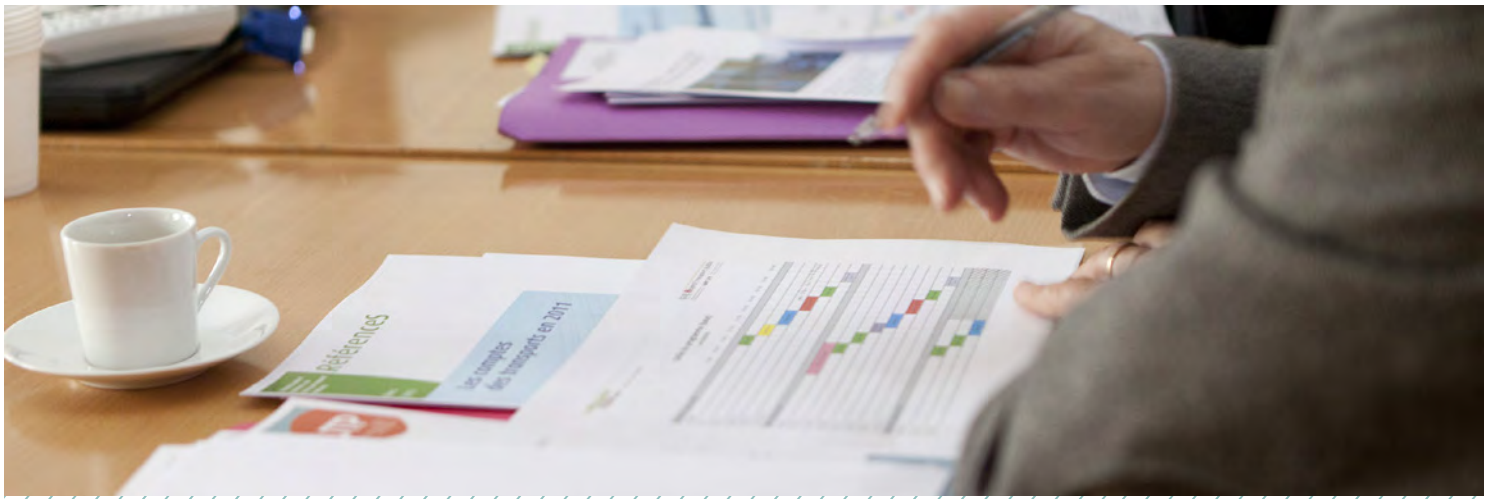


← Tony Depledge, Président du comité Union Européenne de l'UITP lors de la conférence concernant la libéralisation du transport ferroviaire.



« Le Salon est arrivé à maturité »

« Le nombre d'exposants a été important avec une bonne représentation d'acteurs européens venus d'Italie, de Suisse, de Suède, d'Allemagne... Il en est de même pour les visiteurs. Cette européanisation restera un élément marquant de cette 4^e édition du Salon. Les débats ont connu une très bonne audience, avec des intervenants de grande qualité et des échanges riches. Il s'agit du Salon le plus abouti qu'il m'ait été donné d'organiser. Cet événement a atteint une forme de maturité. De plus, nous avons accueilli deux ministres qui ont été à la rencontre des exposants et ont découvert le secteur. » Bruno Gazeau, Délégué général de l'UTP



LES COMMISSIONS: PORTER HAUT LES MESSAGES DU SECTEUR



La commission des Affaires ferroviaires	34
La commission des Affaires sociales	38
La commission Législation et affaires européennes	42
La commission Stratégie et développement du transport public	46
La commission Techniques, exploitation et développement durable	50

Regroupant des experts des entreprises et de l'UTP, les commissions thématiques portent la voix du secteur sur l'ensemble des dossiers d'actualité. Cette année encore, ce travail continu a permis de faire avancer les grands projets de la profession.

Bâtir le ferroviaire de demain

Depuis 2006, la commission ferroviaire de l'UTP, en regroupant toutes les entreprises ferroviaires de fret et de voyageurs, travaille à préparer et à anticiper les évolutions du secteur ferroviaire, dans les domaines économiques, techniques, sociaux, face aux enjeux actuels et futurs de la mobilité des biens et des personnes, notamment dans le cadre de la réforme ferroviaire et des questions de gouvernance.

Rôle et enjeux

La commission des Affaires ferroviaires traite les sujets sociaux, juridiques, techniques liés à l'exploitation ; elle organise la concertation puis les prises de parole et les prises de position portées dans l'intérêt commun.



Redonner au ferroviaire sa place dans l'économie française

À l'issue des Assises du ferroviaire a été créée Fer de France, association destinée à accroître l'efficacité de la filière ferroviaire française et à favoriser sa reconnaissance tant au niveau national qu'international. L'UTP y a pris toute sa place et pilote un des 6 groupes de travail consacré à la formation.

L'UTP a, par ailleurs, pris position sur la gouvernance du système ferroviaire en vue d'associer les entreprises ferroviaires aux choix stratégiques du réseau, dans une structure décisionnelle avec le gestionnaire d'infrastructure unifié. Dans cette optique, l'UTP réalise avec RFF une étude pour l'élaboration d'un code de réseau, c'est-à-dire de règles et pratiques concertées entre les acteurs.

Gagner en maturité dans les relations avec RFF

Pour la 4^e année consécutive, l'UTP a rédigé la réponse collective des entreprises ferroviaires sur le *Document de Référence du Réseau* (DRR) mis en consultation par RFF pour l'horaire de service 2014. Elle s'est également exprimée sur le 1^{er} projet de *Document de Référence des Gares de voyageurs* (DRG), nouvelle annexe du DRR. La profession y réitère ses fortes attentes sur des sujets structurants : sillons précaires, gestion des travaux, soutenabilité du modèle économique...

La Conférence nationale d'accès au réseau d'avril 2013 a été une opportunité d'expression pour l'UTP. Face au contexte fortement contraint, lié notamment à la multiplication des plages travaux sur le réseau, la profession attend des mesures urgentes : fiabilité, désaturation des nœuds ferroviaires, niveau de qualité des services... Ce qui nécessite également un engagement fort de l'État.

EN CHIFFRES

30

préconisations défendues par la profession dans sa réponse collective à RFF ont été retenues parmi les 45 recommandations de l'ARAF, dans son avis relatif au DRR pour l'horaire de service 2014 (avis n° 2013-002 du 30 janvier 2013).

4,2 %

de la masse salariale brute consacrés à la formation professionnelle en 2012 en moyenne par les entreprises ferroviaires, soit 2,5 fois plus que leurs obligations légales.

Depuis fin 2011, RFF et l'UTP se rencontrent tous les trimestres à un haut niveau pour un point d'avancement sur les principaux sujets communs. Cette instance pourrait préfigurer le Comité de coordination entre le gestionnaire d'infrastructure et les utilisateurs du réseau, comme souhaité par l'UTP.

Construire une branche ferroviaire dans le domaine social

La construction de la Convention collective du ferroviaire, qui s'est concrétisée par la signature de 5 accords en 5 ans (notamment sur le champ d'application, l'organisation du travail, le contrat de travail et la classification, la formation professionnelle), s'est poursuivie avec les négociations sur la prévoyance, dernier volet de la partie fret de la convention collective. Ensuite, l'année 2012 et le début 2013 ont été rythmés par la poursuite des travaux de réflexion sur le cadre social modernisé.

L'UTP a également poursuivi les actions de lobbying sur d'autres chantiers sociaux tels que la refonte de l'arrêté « aptitudes ». À ce titre, l'UTP a réitéré sa position sur l'encadrement des conditions d'aptitude (physiques, psychologiques et professionnelles) des personnels soumis à des tâches essentielles de sécurité.

L'UTP a continué son action dans le domaine de la formation professionnelle: les entreprises ferroviaires ont ainsi été associées aux réflexions sur le programme de la formation d'ingénieur « circulation ferroviaire » (CNAM), soutenue par l'UTP depuis mai 2011.

Vers une ouverture totale à la concurrence

Après avoir adopté des recommandations sur le futur 4^e paquet ferroviaire, l'UTP a adopté en mars 2012 une position sur la modification du règlement sur les obligations de service public. L'UTP est favorable à l'ouverture à la concurrence des services publics ferroviaires à condition de distinguer la concurrence régulée de l'open access et qu'il existe une équité concurrentielle. Elle se félicite des dispositions positives qui ont été adoptées sur le matériel roulant, ainsi que sur l'existence de réseaux dans les transports publics pour l'appréciation des aides d'État.



La profession attend des mesures urgentes: fiabilité, désaturation des nœuds ferroviaires, niveau de qualité de services...

« Associer les entreprises ferroviaires à la gestion de l'infrastructure »

3 questions à

Francis Grass, Président de la commission des Affaires ferroviaires



Bio express

> Ancien élève de l'École polytechnique et de l'ENSTA, Francis Grass a commencé sa carrière à la SNCF, au sein de laquelle il a exercé des fonctions d'exploitation ferroviaire.
> Il rejoint le groupe Danone (1983) puis devient Directeur général de la SEMVAT à Toulouse; il dirige le lancement du métro automatique et du nouveau réseau de transports en commun de cette ville. > Il rejoint en 2003 le groupe Veolia Transport, au sein duquel il fut successivement Directeur de la région Atlantique puis Directeur de la région Île-de-France, avant de devenir Directeur délégué au sein de Transdev.

Quel bilan dressez-vous du travail de la commission que vous présidez depuis 2 ans ?

– Tout d'abord, je voudrais saluer l'engagement et l'implication des différentes entreprises ferroviaires adhérentes de l'UTP. Dans la continuité du travail mené jusqu'alors, la commission s'est consacrée à l'amélioration de la performance globale du système ferroviaire français, confronté à de nombreux défis : état du réseau, vieillissement des installations, accroissement du trafic, nouveaux équilibres économiques et financiers à trouver... Il s'agissait également de préparer l'avenir par un travail important sur le cadre social, sur des sujets aussi divers que les paquets ferroviaires, le décret Gares, l'évolution de la gouvernance, le DRR, les questions d'exploitation... Au terme de ces 2 années de travail, et au-delà de son rôle de lieu d'échanges, la Commission a permis à la profession de se positionner comme un interlocuteur incontournable des pouvoirs publics, des collectivités territoriales, des organisations syndicales et, de façon plus générale, de tous les acteurs du ferroviaire, y compris son industrie.

Quels événements vous ont le plus marqué durant votre présidence ?

– La période a été riche en événements marquants. Je citerais ainsi la participation de l'UTP aux Assises du ferroviaire, qui se sont déroulées fin 2011, et où l'UTP a fait entendre sa voix dans les 4 commissions; l'organisation de rencontres trimestrielles à haut niveau entre RFF et l'UTP; plus récemment, les travaux internes à l'UTP entre entreprises ferroviaires sur la réflexion pour un futur cadre social modernisé. Au niveau européen, l'UTP s'implique fortement sur le 4^e paquet ferroviaire, aussi bien sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire que sur la

gouvernance du ferroviaire et le rôle de l'Agence européenne du rail (ERA).

Par ailleurs, les modifications récentes des statuts de l'UTP, avec un Conseil d'administration qui représente mieux les entreprises ferroviaires et qui s'est ouvert aux gestionnaires d'infrastructure, sont des étapes très importantes de l'évolution de la profession. Il s'agit désormais de trouver une nouvelle façon de fonctionner pour que l'UTP représente l'ensemble des fonctions du système ferroviaire.

Quels sont pour vous les principaux défis à relever pour assurer le développement du transport ferroviaire ?

– J'en vois 3 principaux. Tout d'abord, il est impératif de renforcer la compétitivité du fret ferroviaire vis-à-vis de la route, qui ne supporte pas le prix de ses infrastructures et de sa sécurité. Le fret ferroviaire a un évident avantage environnemental mais aussi social, par le maintien ou la création d'emplois en France, alors que la route peut faire appel à une main-d'œuvre à bas coût provenant de toute l'Union européenne.

Le 2^e défi concerne le gestionnaire d'infrastructure, qui fait l'objet d'une réforme importante, et qui doit assurer un accès au réseau de qualité et répondre aux besoins des entreprises ferroviaires.

C'est pourquoi l'UTP demande que les entreprises ferroviaires soient pleinement associées à la gestion de l'infrastructure, à travers un Comité de coordination, qui est proposé dans le 4^e paquet ferroviaire et cité dans les rapports Bianco et Auxiette.

Enfin, sur le plan social, l'UTP doit préparer les étapes ultérieures d'ouverture à la concurrence. Il est très important que l'UTP soit en capacité de mener le chantier d'un cadre social modernisé pour aller, avec les partenaires sociaux, vers une véritable branche ferroviaire répondant aux besoins de tous ses métiers, fret, voyageurs à la fois de proximité et longue distance, et bien sûr gestion et maintenance de l'infrastructure. ●



« Renforcer la compétitivité du fret ferroviaire vis-à-vis de la route »

Sylvette Mougey,
Directrice du département Affaires sociales



« Je qualifierais l'année 2012 et le début 2013 de temps fort de préparation de l'avenir du secteur ferroviaire. En matière sociale, l'UTP s'est fortement impliquée dans les échanges sur le cadre social modernisé tant en menant des réflexions en interne qu'en défendant

les intérêts de ses adhérents auprès de ses interlocuteurs institutionnels. »

Anne Meyer, Directrice du département Clientèles, exploitation et recherche



« Face à l'aggravation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et des difficultés de circulation pour cause de travaux, la démarche engagée par l'UTP depuis plusieurs mois avec RFF s'inscrit dans la recherche de solutions opérationnelles et tangibles. Qualité des

sillons, performance et tarification sont encore des chantiers en cours... »

Valérie Beaudouin, Directrice du département Législation et affaires européennes



« Le 4^e paquet ferroviaire comprend des enjeux extrêmement importants pour la profession et l'avenir du transport ferroviaire en Europe. Les prochaines années vont être passionnantes. Il est toutefois essentiel que des actions concrètes

soient menées pour rééquilibrer la concurrence entre les différents modes de transport, particulièrement entre le transport ferroviaire et la route. »

La commission des Affaires sociales

Priorité au dialogue social

La commission sociale a dû, ces derniers mois, prendre position et réagir sur une actualité sociale dense et variée. Elle a, comme toujours, continué à œuvrer pour un dialogue social de qualité avec ses partenaires sociaux.

Rôle et enjeux

La commission des Affaires sociales s'attache à anticiper dans les transports urbains l'avenir du secteur sur le plan social en mettant en œuvre au sein des instances paritaires un travail de réflexion et de préparation aux enjeux futurs.



Conduire le dialogue social, le suivre et l'anticiper

Chaque année, la commission sociale guide l'UTP dans les négociations sociales. Ainsi, l'UTP a mené la négociation salariale annuelle de branche et a conclu avec 5 organisations syndicales représentatives sur 6 un accord de branche.

Lorsque l'UTP conclut de grands accords de branche avec ses partenaires sociaux, la commission sociale s'attache à suivre leur évolution. Il en est ainsi notamment de la continuité du service public. Ainsi, après une enquête auprès de ses adhérents, l'UTP a réalisé un bilan du dispositif de continuité du service public dans les transports urbains. La commission sociale a pu conclure positivement sur ce dispositif, mais, surtout, elle en a extrait les manques et dysfonctionnements. L'UTP a ainsi diffusé largement une position pour obtenir les améliorations nécessaires aux entreprises. Elle a également soutenu ses adhérents engagés dans des contentieux liés à ces dysfonctionnements. Pour anticiper les futures négociations, la commission sociale de l'UTP a mis en place un groupe de travail prospectif social urbain afin de réfléchir à l'avenir du dialogue social de la branche.

Être force de proposition et réactive sur l'actualité sociale

Chaque année, l'actualité sociale est dense et variée. La commission des Affaires sociales agit donc pour que l'UTP soit en mesure de prendre position pour accompagner les entreprises adhérentes dans leurs préoccupations quotidiennes, et qu'elle puisse intervenir pour le compte de la profession auprès des pouvoirs publics. Ces derniers mois ont ainsi été l'occasion d'élaborer et de diffuser une position sur la pénibilité. L'analyse de l'UTP a confirmé que le secteur n'était collectivement pas concerné, et un dossier d'aide au suivi de la pénibilité a été réalisé, expliquant la législation et apportant des préconisations à l'ensemble des adhérents. Lors de la transposition du règlement européen sur les droits des passagers, qui prévoit une formation obligatoire au handicap de l'ensemble des conducteurs, l'UTP s'est

mobilisée avec succès, et cette obligation a ainsi été repoussée au 1^{er} mars 2018.

Une modification des textes avait conduit à ce que les conducteurs soient dépourvus de titre pour conduire dans l'attente du renouvellement de leur permis. Suite à l'action conjointe de l'UTP et de la FNTV, le ministère a donné pour instruction aux préfetures de ne plus retenir les permis de conduire lors de la visite médicale de l'aptitude à la conduite. En soutien du département CER, la commission sociale a participé à la rédaction d'un guide sectoriel d'utilisation de la norme de responsabilité sociétale et environnementale ISO 26000, à destination des réseaux, en étudiant les enjeux et en proposant des exemples d'actions à mener sur les questions sociales.

Le département a aussi suivi les aspects sociaux de la transposition du 4^e paquet ferroviaire, en lien avec le département LAE.

Poursuivre l'action pour la sûreté dans les transports

L'UTP, sur proposition du groupe de travail Sûreté, a élaboré une nouvelle position en matière de sûreté dans les transports urbains de province. Rappelant les rôles respectifs de l'État, des collectivités locales et des entreprises en la matière, elle demande notamment aux pouvoirs publics de maintenir les effectifs de police dans certaines agglomérations, d'explorer le rôle des polices municipales et de refondre l'ensemble des textes juridiques encadrant la sûreté dans les transports de voyageurs. Cette position a notamment permis à l'UTP de faire organiser par les pouvoirs publics des réunions sur le rôle des polices municipales et de la médiation.



EN CHIFFRES

15

C'est le nombre de réunions paritaires en 2012 avec les organisations syndicales. Outre la commission paritaire, les occasions de dialoguer ont été encore nombreuses : Observatoire des Métiers et des Qualifications, Observatoire du Dialogue social et de la Négociation collective, CPNE, CPN de suivi de la sûreté, Section Transports urbains de l'OPCA Transports et AGEFODIA-TU.

+ 22,5 %

de questions posées par les adhérents au département des Affaires sociales. Ces 479 questions ont notamment porté sur l'organisation du travail, la discipline ou la grève, thèmes abordés par les notes juridiques de l'UTP.



Une actualité sociale dense et variée pour l'UTP.

« Un travail d'analyse et de réflexion pour structurer le dialogue social »

3 questions à

Éric Asselin, Président de la commission des Affaires sociales



Bio express

> Ancien élève de l'Institut d'études politiques de Paris, Éric Asselin occupe successivement les fonctions de Directeur des ressources humaines de Motorola, de Thomson Microelectronics et d'Ondeo. > Nommé par la suite Directeur des ressources humaines internationales de Veolia Environnement, il est, depuis janvier 2004, Directeur des ressources humaines chez Keolis.

Quel bilan dressez-vous du travail de la commission que vous présidez depuis 2 ans ?

– Au cours des 2 dernières années, la commission sociale de l'UTP que je préside a poursuivi son objectif de mener un dialogue social structuré autour de la réflexion et d'un travail de longue haleine au sein des nombreuses instances de préparation et d'évaluation: Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la formation professionnelle, Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications, Observatoire National du Dialogue social et de la négociation collective, Commission Paritaire de suivi des questions de sécurité, Agefodia-TU...

Cette structuration du dialogue social est importante, car les débats dans ces instances sont détachés de la solennité des commissions paritaires de négociation et permettent ainsi d'étudier de manière plus approfondie les thèmes qui intéressent les partenaires sociaux de la branche: par exemple, l'emploi et la formation sur la base du bilan social annuel de l'UTP, la conflictualité et la négociation collective dans les entreprises avec les bilans effectués par l'ONDS, l'évolution des métiers dans le transport

urbain, ou encore l'analyse des problématiques de sûreté et les moyens d'y répondre pour mieux protéger les entreprises et les salariés.

Ce travail préalable, indispensable, d'analyse et de réflexion permet de mieux aborder les grandes problématiques sociales de la profession lorsque les partenaires se retrouvent en négociation.

Au-delà du dialogue social, la commission sociale de l'UTP a mené un important travail d'analyse et d'appui sur l'ensemble des problématiques sociales intéressant les adhérents. Je pourrais citer à ce titre l'emploi des seniors, les difficultés sur les cartes de circulation, le défrichage des textes sur la pénibilité ou encore la fourniture d'argumentaires opérationnels sur les difficultés ou contentieux auxquels les entreprises sont confrontées.

Quels événements vous ont le plus marqué durant votre présidence ?

– C'est sans doute la signature en 2007 de l'accord sur le dialogue social, la prévention des conflits et la continuité du service public. Elle a été le résultat d'un travail très conséquent de sensibilisation et d'analyse débuté longtemps auparavant. Certes, cela fait déjà un certain nombre d'années qu'il a été signé, mais cet accord a été une étape cruciale pour la commission sociale de l'UTP et demeure d'une importance majeure pour la vie des entreprises au quotidien. Il concerne ainsi des problématiques importantes pour le service public et son développement.

C'est pourquoi nous continuons à travailler beaucoup sur ce sujet, notamment autour des difficultés juridiques que posent certaines pratiques et qui freinent encore l'harmonisation entre la continuité du service public pour les voyageurs et le respect du droit de grève des salariés.

Quel est pour vous le principal défi à relever pour assurer le développement du transport public ?

– Dans le contexte actuel, le principal défi social du secteur est de continuer à embaucher, car le secteur demeure créateur d'emplois de qualité, pérennes et non délocalisables. En période de crise économique nationale, il est ainsi très important de pouvoir continuer à offrir ce type d'emploi au bénéfice du service public. Relever ce défi social, c'est aussi contribuer de manière solidaire et responsable au développement de l'offre de mobilité sur le long terme. ●



« Le principal défi social du secteur est de continuer à embaucher »



Sylvette Mougey, Directrice du département des Affaires sociales

Benoît Juery, Directeur adjoint du département des Affaires sociales



« Parmi les activités menées cette année en matière sociale, 2 peuvent être mises en avant. La première, c'est la conclusion en 2013 d'un accord de branche sur l'évolution des minimums conventionnels dans le transport urbain. Le résultat en soi est important : cet accord a été signé par 5 des 6 organisations syndicales représentatives.

Mais autant que le résultat, la méthode est intéressante : le mandat a été le résultat d'un travail approfondi d'analyse mené par le groupe de travail prospectif « social » urbain, qui a permis la détermination précise de nos orientations.

La seconde, c'est la détermination d'une position de l'UTP sur la pénibilité qui résulte d'un modèle de travail collaboratif entre l'UTP et ses adhérents, par le biais de la mise en place d'un groupe de travail technique. Ce travail a ainsi débouché sur un document d'appui aux réseaux dans leurs discussions locales, très délicates en la matière.

Ce qui nous paraîtrait désormais important serait d'aller vers une action ambitieuse qui permettrait une évolution de la Convention collective nationale, aujourd'hui inadaptée en beaucoup de ses dispositions, vers un texte moderne au service des entreprises de transport urbain, une Convention collective du XXI^e siècle en quelque sorte. »

La commission Législation et affaires européennes

Une actualité européenne très vive sur la DSP et le règlement OSP

Elle s'est particulièrement impliquée ces derniers mois sur les futures directives qui porteront sur les contrats: délégations de service public et marchés publics, ainsi que sur les nombreux projets qui ont entouré le règlement 1370/2007 : lignes directrices, règlement d'habilitation sur les aides d'État et modification dans le 4^e paquet ferroviaire.

Rôle et enjeux

La commission Législation et affaires européennes veille à la prise en compte des intérêts des entreprises adhérentes de l'UTP lors de l'élaboration des textes en discussion aux niveaux européen et national.



Une forte implication sur la réforme des contrats au niveau européen

Un des dossiers phares suivis par la commission Législation et affaires européennes (LAE) ces derniers mois a été le paquet « marchés publics », qui a pour objectif de moderniser les deux directives « marchés publics » actuelles (secteurs classiques et secteurs spéciaux) et d'adopter une directive sur les concessions (équivalent des délégations de service public) qui devrait modifier de façon importante la loi Sapin et la loi sur les sociétés publiques locales. L'UTP a adopté dès février 2012 sa position sur la proposition de directive Concessions, puis ses amendements en avril. L'UTP a adopté sa position et ses propositions d'amendement sur les marchés publics en mai dernier. Les lectures ont eu lieu parallèlement devant le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'Économie.

L'UTP est en contact avec Philippe Juvin, rapporteur sur ce texte au Parlement européen, ainsi que certains « rapporteurs fictifs ». Elle rencontre également la directrice des Affaires juridiques à Bercy, à la représentation permanente à Bruxelles... Il convient de noter que les amendements ont évolué au fil des discussions et que l'UTP a largement participé à la rédaction des amendements et aux travaux de l'UITP, du MEDEF et de l'Institut de la Gestion Délégée sur ces dossiers.

Une actualité très vive sur le règlement OSP

La commission LAE est par ailleurs fortement intervenue lors du 2nd semestre 2012 sur le règlement 1370/2007, sur les obligations de service public (OSP), qui a fait l'objet d'une actualité intense. L'UTP a pris position tout d'abord sur la proposition de la Commission européenne d'adopter des lignes directrices, qui visent à préciser l'application qui doit être faite du règlement. L'UTP a dû en outre intervenir en urgence en décembre sur une proposition de règlement d'habilitation de la Commission européenne sur les aides d'État, qui donnait la possibilité à cette dernière de revenir sur l'exception qui existe pour les transports publics de ne pas avoir à notifier les compensations allouées aux opérateurs. Ce dossier est toujours en cours de discussion devant le Conseil des ministres, le Parlement européen étant écarté de la discussion. Enfin, la commission LAE s'est fortement impliquée dans la rédaction d'une position et d'amendements sur la future modification du règlement OSP dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire. Elle souhaite défendre une concurrence équilibrée, la prise en compte de la notion de réseaux ainsi que les dispositions positives sur le matériel roulant.

Une actualité nationale qui n'est pas en reste !

Du côté national, l'UTP a suivi de près pendant tout le 1^{er} semestre la transposition en droit national du paquet routier, qui prévoyait de nouvelles règles pour l'exercice de l'activité de transporteur en Europe. Elle a également suivi la transposition du règlement 181/2011 du 16 février 2011 sur les droits des passagers dans les autobus et les autocars et a participé à une étude de l'Union européenne sur ce sujet. L'UTP a par ailleurs écrit au ministère de l'Économie et des Finances pour demander, en juin 2012, une clarification des règles sur la TVA en sollicitant l'assujettissement des autorités organisatrices à la TVA. Enfin, la commission LAE a participé à l'enquête sur la continuité du service public menée par le département des Affaires sociales de l'UTP, notamment sur la mise en place des plans de transport adapté, les plans d'information des passagers et les compensations versées en cas de faute de l'opérateur.

EN CHIFFRES

28 %

de changement d'opérateur sur 8 ans. Sur l'ensemble des appels d'offres passés depuis 2005, 28 % des appels d'offres ont été l'occasion d'un changement d'opérateur sur le marché français, soit 39 réseaux sur 137 appels d'offres et ce quelle que soit leur taille.

NB: le périmètre de l'étude a varié depuis 2005, en fonction notamment de l'évolution des adhérents de l'UTP, des changements de classe des réseaux etc. Le périmètre de l'étude porte sur les données arrêtées au 31/12/2012.

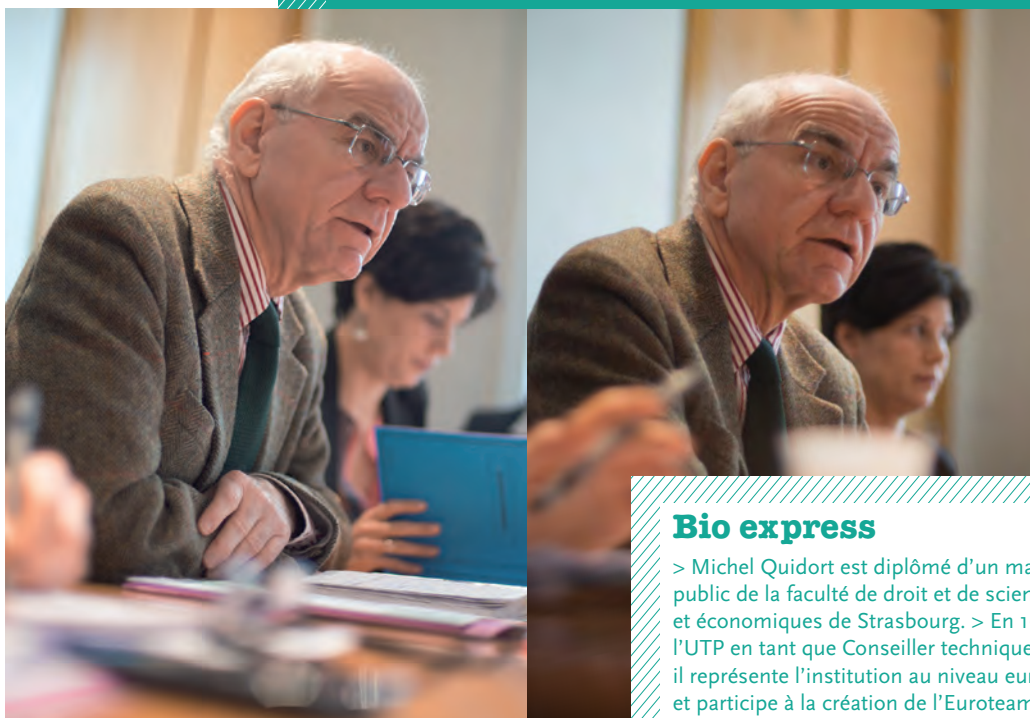


L'UTP a largement participé à la rédaction des amendements liés au paquet « marchés publics ».

« Un nouveau chapitre dans la mise en place du marché ferroviaire européen »

3 questions à

Michel Quidort, Président de la commission
Législation et affaires européennes



Bio express

> Michel Quidort est diplômé d'un master en droit public de la faculté de droit et de sciences politiques et économiques de Strasbourg. > En 1975, il rejoint l'UTP en tant que Conseiller technique. Dès 1989, il représente l'institution au niveau européen et participe à la création de l'Euroteam. > En 2003, Michel Quidort devient Directeur des relations extérieures et des affaires européennes de Veolia Transport. > En 2009 il est élu Président d'European Passenger Transport Operators (EPTO), qui représente le secteur privé du transport public de voyageurs auprès des institutions européennes. > Depuis 2011, il est Directeur des relations institutionnelles du groupe Transdev.

Quel bilan dressez-vous du travail de la commission que vous présidez depuis 2 ans ?

– Le travail a été particulièrement intense depuis 2 ans, que ce soit au niveau européen ou au niveau national. Je retiens comme principaux dossiers européens : le règlement sur les droits des voyageurs dans les autobus et les autocars, un projet de directive sur les DSP (concessions) ainsi qu'une refonte des directives Marchés publics, le lancement du 4^e paquet ferroviaire, qui prévoit notamment la modification du règlement Obligations de service public (1370/2007) et les nombreuses initiatives qui entourent ce texte : projet de lignes directrices, de règlement d'habilitation...

Au niveau national, les textes ont également été nombreux : la volonté d'étendre la loi Badinter aux tramways et au métro, les modifications entourant la TVA, la transposition du paquet routier, qui modifie les conditions d'exploitation en France...

Le travail effectué par cette commission se situe très en amont, sur des textes qui ne seront pour certains transposés en droit français

que dans plusieurs années, mais qui conditionneront le fonctionnement du secteur des transports publics pour très longtemps.

L'UTP s'est beaucoup investie à Bruxelles, auprès des institutions européennes : Commission européenne (cabinet M. Barnier, DG Marché, DG Move), Parlement européen et Conseil des ministres, ainsi qu'auprès de l'UITP. Elle a également été très active à Paris, notamment auprès de la DAJ de Bercy ou de la DGITM, ainsi qu'auprès de l'Institut de la gestion déléguée et du MEDEF.

L'UTP est bien perçue dans les instances européennes et nationales, grâce à ses contributions positives et concrètes aux travaux législatifs.

Quels événements vous ont le plus marqué durant votre présidence ?

– L'arrivée du 4^e paquet ferroviaire constitue de façon indéniable un nouveau chapitre dans la mise en place du marché ferroviaire européen. Il comprend des textes très complets et complexes: sur la gouvernance (séparation entre les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs historiques), sur la libéralisation (services publics contractualisés et services commerciaux « en open access »), sur la certification harmonisée des matériels roulants par l'Agence ferroviaire européenne (ERA), ainsi que sur la sécurité et sur l'interopérabilité. Le 4^e paquet ferroviaire devrait modifier de façon assez substantielle le règlement OSP (1370/2007) dans ses dispositions ferroviaires, mais également urbaines.

Ces textes ont une portée essentielle pour les entreprises, qu'elles soient historiques ou nouvelles entrantes. Le travail de l'UTP est mené sur plusieurs fronts avec la commission des Affaires ferroviaires, à l'UITP et à la CER (Communauté européenne du rail) à Bruxelles.

Quel est pour vous le principal défi à relever pour assurer le développement du transport public ?

– Le défi est évidemment d'accroître la part de marché des transports publics dans les déplacements, tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité. Pour préparer le terrain à ce développement, le travail de veille, d'analyse, d'information et de lobbying mené par l'UTP sur les textes législatifs français et européens est essentiel: il s'agit au fond de contribuer à la mise en place d'un cadre institutionnel qui tienne compte à la fois des spécificités et des contraintes des entreprises, mais aussi qui favorise leur développement en France et dans le monde. ●



« **Un travail qui conditionnera le fonctionnement du secteur des transports publics pour très longtemps** »

Valérie Beaudouin, Directrice du département Législation et affaires européennes



« 2014 est une année importante pour les institutions européennes, la Commission et le Parlement européens devant être renouvelés. Les procédures d'adoption des textes connaissent en conséquence une accélération qui accroît la complexité du travail de l'UTP. La proposition

de directive sur les DSP (concessions) devrait ainsi donner lieu à une lecture unique, au lieu des deux habituellement prévues. Cela est regrettable pour un texte aussi stratégique pour le développement des entreprises européennes, qui devrait impacter fortement les lois Sapin et SPL. Cela n'affecte toutefois pas la volonté des membres de la commission Législation et affaires européennes d'adopter des positions pragmatiques et de trouver des compromis sur des sujets délicats, comme l'ouverture à la concurrence... Je retiens enfin qu'au niveau national 2013 devrait être une année importante, notamment avec les discussions qui vont entourer le projet de loi sur la décentralisation... »



La commission Stratégie et développement du transport public

Observer, analyser et partager pour mieux servir la mobilité

En lien avec le GART, la commission s'est attachée à la réalisation des rencontres périodiques entre opérateurs et représentants des collectivités organisatrices sur deux enjeux : améliorer le report modal et l'équilibre économique. Cela passe également par une connaissance exhaustive du transport urbain et régional.

Rôle et enjeux

La commission Stratégie et développement du transport public a vocation à travailler sur un modèle global, prenant en compte tous les modes de transport, pour améliorer le service rendu au voyageur.



Plus de productions en partenariat avec le GART

L'axe de travail traditionnel de la commission est la production de données, qui permet à la profession de se situer et d'argumenter sur ses actions d'influence. Au cours de l'année, l'UTP a souhaité moderniser son dispositif de collecte des données d'activité des réseaux. Une application Internet dédiée a été créée. Elle permet la saisie directe et offre également aux répondants la possibilité de suivre l'évolution de leurs propres données (trafic, production et recettes) et de se situer par rapport à la moyenne de leur classe. L'analyse de ces données consolidées est présentée mensuellement dans la revue *Transport Public* et est disponible sur le site Internet de l'UTP. Cette note de conjoncture donne un avant-goût de la publication annuelle des *Chiffres clés du transport public urbain*.

Suite à la publication de l'*Annuaire de la tarification au 1^{er} janvier 2011*, l'UTP, en partenariat avec le GART, a réalisé une consolidation des enquêtes précédentes. Une décennie de tarification dans les réseaux de transport urbain offre une photographie de l'évolution des pratiques tarifaires entre 1999 et 2011. Ainsi, contrairement aux idées reçues, le prix des principaux titres a baissé pendant que l'offre de transport se développait quantitativement et qualitativement.

Le souhait de l'État de disposer de données fiables pour les transports régionaux et de nouer un partenariat avec l'ARF, le GART et l'UTP sur le même modèle que pour l'enquête sur les transports urbains, a reçu un écho positif de la profession. L'UTP est ainsi engagée dans la mise en œuvre de l'enquête expérimentale lancée début 2013. Comme chaque année, le département Clientèles, exploitation et recherche a rédigé le cadrage macroéconomique du bilan social de branche, réalisé par le département des Affaires sociales.

Un Tour de France GART-UTP et des prises de parole

Dans la continuité de l'étude sur l'équilibre économique menée en 2011, et suite aux échanges entre les instances du GART et de l'UTP, la commission a travaillé au montage du Tour de France, 7 journées d'échanges entre les adhérents respectifs du GART et de l'UTP. La 1^{re} étape s'est tenue à Lyon (22 novembre 2012), suivie de Lille (29 novembre), Toulouse (6 décembre), Nantes (23 janvier 2013), Orléans (5 février), Strasbourg (21 mars) et Nice (4 avril). Ouvertes aux seuls représentants des autorités organisatrices de transport et aux opérateurs, ces séances de concertation ont accueilli entre 40 et 60 personnes à chaque fois. Elles ont permis des échanges libres sur la base des 7 leviers d'action identifiés en vue de dégager des pistes d'optimisation du transport urbain. Les échéances présidentielles, tout comme la tenue du Salon Européen de la Mobilité en juin 2012, ont été des opportunités pour l'expression de la parole de la profession. Après la position sur le stationnement, la commission a réalisé une position sur le versement transport (VT). Par ce texte, l'UTP réaffirme la place de cet impôt dans le financement du système de transport public urbain et admet le principe d'un VT interstitiel au titre de l'équité entre les territoires. En septembre 2012, afin de prendre date avant la prévisible réforme des collectivités locales, l'UTP a présenté sa position sur l'Acte III de la décentralisation. L'UTP y reprend ses revendications sur la transformation des AOTU en AOMD (autorités organisatrices de la mobilité durable), avec transfert de compétences en matière de voirie et de stationnement, et sur la désignation de la région comme chef de file de l'intermodalité, en charge de l'élaboration du schéma régional de transport. Le texte de loi présenté par le gouvernement en avril 2013 reprend certains aspects évoqués par l'UTP mais reste encore en deçà de nos attentes.



EN CHIFFRES

7

comme les **7 leviers identifiés par l'étude conduite en 2011 par l'UTP et validés par le GART**, et comme les **7 séances de concertation en région organisées conjointement par le GART et l'UTP** de novembre 2012 à avril 2013. Cette démarche commune pour « encourager le report modal et améliorer l'équilibre économique du transport public » aboutira à un document commun de pistes d'action présenté lors des prochaines Rencontres Nationales du Transport Public, à Bordeaux, les 27, 28 et 29 novembre 2013.



Contrairement aux idées reçues, le prix des principaux titres a baissé pendant que l'offre de transport se développait quantitativement et qualitativement.

« Améliorer l'équilibre économique du transport public »

3 questions à

François Saglier, Président de la commission Stratégie et développement du transport public



Bio express

> Diplômé de l'École des mines de Saint-Étienne, il entre à la RATP en 1976. Il va y prendre la direction de différentes lignes du métro.
> En 1985, il prend la tête de la division RER avant d'occuper différentes fonctions liées à la réglementation et aux ressources humaines.
> En mars 1994, il dirige le projet Meteor.
> En 1998, il est en charge de la mission tramway à la Communauté urbaine de Bordeaux avant de revenir en 2004 à Paris, où il prend la direction du département Bus puis la direction du département Métro en 2007. > En octobre 2009, il est nommé membre du Comité exécutif, chargé du service, de la relation client et des espaces multimodaux.

Quel bilan dressez-vous du travail de la commission que vous présidez depuis 2 ans ?

– En juin 2010, avec la publication du *Manifeste de la mobilité durable*, l'UTP a souhaité élargir son approche pour passer du transport à la mobilité. C'est ainsi que la commission que je préside au nom de la RATP depuis 2007 et initialement baptisée « Économie et société », a changé sa nomination pour être plus en phase avec cette évolution de la profession. À côté des travaux permanents de la commission, comme le suivi de l'activité des réseaux (note de conjoncture mensuelle, publication des *Chiffres clés*, enquête sur les tarifs...), nous avons aussi cherché à produire des argumentaires en lien avec l'actualité et les grandes réflexions qui animent notre secteur.

Quels événements vous ont le plus marqué durant votre présidence ?

– L'activité de la commission a été marquée par la réalisation, en 2011, d'une étude visant à mesurer l'impact des décisions prises par les collectivités publiques, notamment sur le fameux ratio Recettes sur Dépenses (R/D). C'est ainsi que nous avons identifié

7 leviers d'action touchant à l'offre de transport, à la tarification ou à l'aménagement urbain. Notre approche, qui était plutôt orientée économique, a rejoint les préoccupations du GART face aux enjeux de report modal. Le GART et l'UTP ont donc décidé d'organiser conjointement des échanges en région entre les autorités organisatrices de transport (AOT), adhérentes du GART, et les entreprises, adhérentes de l'UTP. Le programme de ce Tour de France comprenait 7 étapes dans 7 villes de province : nous avons démarré par Lyon le 22 novembre 2012, puis Lille le 29 novembre, suivi de Toulouse le 6 décembre, puis Nantes le 23 janvier 2013, Orléans le 5 février, Strasbourg le 21 mars et,

pour finir, Nice le 4 avril. Si le déroulé de chacune de ces réunions était similaire avec la présentation des travaux conduits par le GART et l'UTP, il convient de noter la diversité des échanges et des points de vue exprimés à ces occasions par les représentants des AOT, élus ou techniciens, et par les opérateurs. Le fruit de ces consultations locales nous permettra de réaliser un document d'orientations et de recommandations communes au GART et à l'UTP. Il sera dévoilé lors des prochaines Rencontres Nationales du Transport Public, à Bordeaux, fin novembre 2013.

Quel est pour vous le principal défi à relever pour assurer le développement du transport public ?

– Tout l'enjeu de notre profession est inscrit dans la thématique du Tour de France GART-UTP: encourager le report modal et améliorer l'équilibre économique du transport public. Il convient de rechercher de nouvelles marges de manœuvre tant organisationnelles qu'opérationnelles et financières pour faire face à une fréquentation de nos réseaux toujours ascendante. La revendication de l'UTP en faveur du transfert de compétences en matière de voirie et de stationnement des communes vers les AOT, énoncée une nouvelle fois dans notre position sur l'Acte III de la décentralisation, traduit l'indispensable cohérence des décisions politiques relatives à la mobilité et à la gestion des différents modes de transport, qu'ils soient collectifs, partagés ou individuels. C'est aussi dans un meilleur partage des moyens mobilisés par ces différents modes que de nouvelles ressources pourront être dégagées pour le transport public. Nos positions prises sur le versement transport (VT) et le stationnement vont dans ce sens. ●

Anne Meyer, Directrice du département Stratégie et développement du transport public



« Ce qui me marque dans le travail de cette commission, c'est tout d'abord la représentativité de ses membres: 2 administrateurs (en sus du Président), 4 directeurs de réseau et des responsables stratégie ou marketing des composantes. Ce mix entre terrain et siège des groupes favorise la richesse des échanges

et le partage des points de vue. Face aux défis à relever, la liberté de parole qui règne est très enrichissante et permet de dégager un fort consensus sur des axes d'action stratégiques. Il en est ainsi des positions adoptées sur le stationnement et le versement transport. Enfin, le travail piloté avec ma collaboratrice Stéphanie Lopes d'Azevedo en partenariat avec le GART a pris une dimension nouvelle. Après la coproduction de documents sur la tarification, comme l'annuaire et surtout l'analyse sur 10 ans des pratiques tarifaires, la décision d'organiser ensemble des réunions d'échanges avec nos adhérents respectifs est un challenge très intéressant. D'autant que ce Tour de France doit aboutir à un document de recommandations communes en vue de gagner des points sur la voiture particulière tout en limitant la dégradation économique du système de transport public. »



« Le report modal: un enjeu commun avec le GART »



La commission Techniques, exploitation et développement durable

La qualité des services au cœur des engagements

La commission s'est plus particulièrement concentrée sur les responsabilités des acteurs et les fondamentaux du métier de l'exploitation : qualité de service, information voyageurs, parc roulant propre et accessible... Sans oublier les enjeux de demain, via l'application des lois et la compréhension de la norme ISO 26000.

Rôle et enjeux

La commission Techniques, exploitation et développement durable se concentre particulièrement sur les responsabilités des acteurs et les fondamentaux du métier de l'exploitation.



Répondre aux préoccupations du quotidien

La commission a suivi l'élaboration de deux documents. Fruit d'une démarche partagée entre IESF (Ingénieurs et Scientifiques de France) et l'UTP, *Informez le voyageur: agir ensemble. 10 pistes pour améliorer la mobilité quotidienne en situation normale ou perturbée* présente un plan d'action en 10 points sur l'information voyageurs. Ce document, qui s'inscrit dans la continuité du *Manifeste de la mobilité durable*, détaille les préconisations et les priorités à court terme adressées notamment aux collectivités locales, aux gestionnaires d'infrastructure et à l'État.

La 8^e édition de l'enquête sur le parc des véhicules du transport public urbain au 1^{er} janvier 2012 présente le volume du parc roulant (autobus et modes lourds), son âge moyen, son évolution depuis 2000, la répartition par gabarits d'autobus, le marché des autobus, du métro et des systèmes guidés sur pneu, les énergies et les normes Euro des autobus, ainsi que les équipements d'accessibilité.

Suite à la publication du *Livre blanc sur la qualité du service*, en juin 2011, les instances du GART et de l'UTP ont convenu de travailler ensemble sur la qualité de service afin de partager une vision et des positions. La commission a ainsi été amenée à construire en lien avec le GART une enquête commune auprès de leurs adhérents respectifs. Lancée en juillet 2012, elle permettra un état des lieux précis et détaillé de la manière d'aborder, de mesurer et de ressentir les démarches de qualité de service dans les réseaux urbains. Les résultats qui seront consolidés et agrégés par le GART et l'UTP permettront d'identifier les problématiques à examiner ensemble.

Faciliter l'application opérationnelle des lois

L'année 2012 a été une étape importante pour la mise en œuvre de l'obligation de l'information sur les émissions de CO² des prestations de transport (application de l'article 228 de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010). En effet, l'Observatoire énergie environnement transport (OEET) a validé tant la méthode de calcul que les valeurs moyennes présentées par l'UTP, fruits d'un travail mené depuis 4 ans par le groupe de travail de l'UTP. Désormais, les textes réglementaires et le guide d'application retiennent des valeurs annuelles par classes de population et rendent totalement inutile le recours à des prestataires extérieurs pour la satisfaction de cette exigence à compter du 1^{er} octobre 2013.

Sujet récurrent pour la commission, l'échéance de février 2015 concernant la mise en œuvre de la loi de 2005 sur l'accessibilité s'est plus particulièrement concrétisée par l'audition du 4 décembre 2012 par la Sénatrice Claire-Lise Champion dans le cadre d'une mission gouvernementale sur l'accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics. À l'issue de la publication de son rapport, en mars 2013, l'UTP a constaté la prise en compte d'un certain nombre de ses suggestions parmi les 40 recommandations avancées.

Anticiper et aider les adhérents

Comme décidé par le Conseil d'administration, le travail d'élaboration du *Guide d'utilisation de la norme ISO 26000 pour les opérateurs de transports publics de voyageurs* a fortement mobilisé les énergies du groupe de travail dédié qui réunit les différentes composantes de l'UTP. Ainsi, avec l'assistance d'AFNOR Certification, le groupe de travail s'est attaché à la réalisation d'un guide pratique sur cette norme internationale de la responsabilité sociétale et environnementale. Illustré des principaux enjeux et initiatives actuels du secteur, ce guide est destiné à faciliter la compréhension de la norme ISO 26000 et la mise en œuvre d'une démarche de responsabilité sociétale et environnementale pour les opérateurs de transport public. Si la publication d'un document AFNOR est prévue fin 2013, la commission souhaite également que l'UTP valorise ce travail sous différentes formes (documents didactiques en français et en anglais, journée professionnelle, tables rondes).

EN CHIFFRES

144 g

C'est le poids des émissions de CO² par voyageur au kilomètre dans les réseaux de plus de 250 000 habitants. Un calcul établi à partir des données de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains DGTIM-CERTU, GART et UTP.

90 %

C'est le taux d'autobus à plancher bas dans 121 réseaux urbains français. La politique de renouvellement de la dernière décennie a permis d'atteindre ce niveau, le plancher bas étant désormais un standard pour les autobus de gamme standard ou articulés.



À l'issue de la publication du rapport Champion, l'UTP a constaté la prise en compte d'un certain nombre de ses suggestions formulées lors de son audition parmi les 40 recommandations avancées.

« Éclairer le choix des pouvoirs publics et des collectivités locales »

3 questions à

Marc Delayer, Président de la commission Techniques, exploitation et développement durable



Bio express

> Diplômé d'un DEA économie des transports, Marc Delayer a commencé sa carrière à la Société des transports collectifs rochelais en tant que Responsable marketing et développement.
> Après 2 années passées au Zaïre, il intègre la CGFTE (Compagnie Générale Française des Transports et Entreprises) en 1992 et passe près de 10 ans à la tête de différents réseaux : Cholet, Calais, La Rochelle. > En 2002, il rejoint la Communauté d'Agglomération du Choletais en tant que Responsable déplacements et crée Transports Publics du Choletais, dont il prend la Direction générale en 2003. > Marc Delayer est membre du bureau d'AGIR depuis 2005.

Quel bilan dressez-vous du travail de la commission que vous présidez depuis 2 ans ?

– L'an dernier, j'ai souhaité modifier la dénomination de la commission en remplaçant « énergies » par « exploitation » pour mieux s'accorder avec l'agenda de travail. Je constate la validité de ce choix au regard des sujets que nous avons abordés cette année. En effet, à chacune de nos réunions, les thèmes comme l'accessibilité, la qualité de service, l'information voyageurs, évoqués sous un angle très opérationnel, reviennent sur le devant de la scène.

Quels événements vous ont le plus marqué durant votre présidence ?

– Notre commission s'est attelée à un chantier d'envergure en décidant de rédiger, avec l'Afnor, le *Guide d'utilisation de la norme ISO 26000 pour les opérateurs de transports publics de voyageurs*. Le groupe de travail constitué à cet effet réunit, depuis septembre 2011, toutes les composantes de la profession et fait également appel aux compétences des autres départements de l'UTP pour couvrir tous les champs de cette norme internationale. Le projet est en cours de finalisation, et sa validation par le Conseil d'administra-

tion en mai 2013 affichera clairement l'engagement de la profession sur le terrain de la responsabilité sociétale et environnementale. Deux autres événements ont également marqué le travail de la commission.

Tout d'abord, nous avons apprécié que les textes relatifs à l'obligation d'informer sur les émissions de CO² des prestations de transport, issus de la loi Grenelle II (décret, arrêté et guide d'application publiés par l'ADEME et le ministère fin 2012), reconnaissent les moyennes produites par l'UTP, au sein du groupe de travail interne de l'UTP.

Le second dossier relève d'actions partagées entre les opérateurs et les autorités organisatrices sur le champ de la qualité de

service. Il faut saluer le travail amorcé, avec les permanents du GART, pour la réalisation d'un état des lieux très détaillé des actions conduites tant par les collectivités que par les entreprises. Cette 1^{re} étape viendra nourrir les réflexions à venir pour un retour aux fondamentaux de la qualité des services.

Quels sont pour vous les principaux défis à relever pour assurer le développement du transport ferroviaire ?

– Les questions plus techniques ou opérationnelles abordées par cette commission ne doivent pas faire oublier l'enjeu de service public qui sous-tend notre métier. Nous sommes des opérateurs au service des collectivités locales, quel que soit le mode de gestion choisi. À ce titre, l'exécution des services de transport doit être réalisée avec le souci de la qualité et du bon usage des deniers publics, pour la satisfaction des AOT comme des clients-voyageurs. Si le transport public ne peut être à la traîne en matière d'innovation et de technologie, il est aussi du ressort des opérateurs d'éclairer les choix des pouvoirs publics et des collectivités locales pour limiter les impacts négatifs d'une course à la modernité. Le travail mené en collaboration avec le GART sur la qualité de service laisse entrevoir d'autres chantiers à aborder conjointement, comme la billettique, l'accessibilité, la diversité des matériels roulants... et ce pour favoriser le développement des offres de services performantes tant opérationnellement qu'économiquement. ●

Anne Meyer, Directrice du département Clientèles, exploitation et recherche



« Si, au premier abord, la diversité des thèmes abordés par cette commission peut dérouter certains membres, le plus souvent très pointus dans leur domaine d'action, je dois reconnaître qu'avec le Président et mes deux collaborateurs, Stéphanie Lopes d'Azevedo et Philippe

Chokomert, nous cherchons les dénominateurs communs. Cela permet de dégager un intérêt croisé et surtout autorise les échanges entre spécialistes et non-spécialistes. Cette diversité des profils au sein d'une même commission produit également une réinterrogation sur nos pratiques et manières d'aborder certaines questions, d'où une richesse des débats et une émulation permanente. De même, l'exercice de rédaction d'un guide sur la norme ISO 26000 est source d'innovations : un thème totalement nouveau à défricher pour construire une doctrine partagée, des axes de travail qui nécessitent la transversalité des approches tant au sein des composantes, membres du groupe de travail qu'au sein des départements de l'UTP. »



« **La corédaction du Guide d'utilisation de la norme ISO 26000 marque l'engagement de la profession sur le terrain de la responsabilité sociétale et environnementale** »



LES RÉSULTATS FINANCIERS

Le bilan

2012 représente le 6^e exercice consécutif avec un résultat excédentaire de l'ordre de 166 k€ qui confirme l'ancrage urbain et le développement du ferroviaire de l'organisation professionnelle, ainsi que le succès toujours croissant des manifestations annuelles organisées.

ACTIF	31/12/12			31/12/11
	Brut	Amort.	Net	Net
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	62 003,44	57 907,31	4 096,13	6 758,29
Logiciels	62 003,44	57 907,31	4 096,13	6 758,29
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	598 278,04	481 739,60	116 538,44	129 404,10
Constructions	331 205,34	270 871,69	60 333,65	68 524,37
Installations techniques, matériels et outillages	53 894,55	49 485,83	4 408,72	6 578,39
Autres immobilisations corporelles	213 178,15	161 382,08	51 796,07	54 301,34
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	10 101,83		10 101,83	9 660,34
TOTAL ACTIF IMMOBILISÉ ^(I)	670 383,31	539 646,91	130 736,40	145 822,73
CRÉANCES	675 046,36		675 046,36	291 065,38
Acomptes fournisseurs	28 233,12		28 233,12	
Clients et comptes rattachés	63 066,54		63 066,54	59 373,22
Autres créances	387 498,59		387 498,59	47 321,91
Comptes courants GIE	196 248,11		196 248,11	184 370,25
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	1 210 713,01		1 210 713,01	1 411 012,29
DISPONIBILITÉS	1 016 950,60		1 016 950,60	914 938,88
CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE	54 434,86		54 434,86	63 716,49
TOTAL ACTIF CIRCULANT ^(II)	2 957 144,83	0,00	2 957 144,83	2 680 733,04
TOTAL ACTIF ^(I+II)	3 627 528,14	539 646,91	3 087 881,23	2 826 555,77

Un résultat excédentaire qui reflète :

- une stabilisation des cotisations des adhérents urbains et une augmentation des cotisations des adhérents ferroviaires ;
- une bonne gestion de l'UTP : le budget 2012 voté en janvier 2012 est globalement respecté ;
- ces chiffres confirment l'intérêt de l'adhésion à l'UTP et la qualité du travail effectué, exprimée dans les excellents résultats annuels de l'enquête de satisfaction ;
- un report bénéficiaire des résultats du GIE.

Le résultat de l'exercice 2012 évolue de la manière suivante :

	2012	2011
Résultat de l'UTP	165 566	288 595

PASSIF

	31/12/12	31/12/11
	12 mois	12 mois
FONDS ASSOCIATIF		
Réserve générale	2 121 612,31	1 833 016,57
Report à nouveau	31 357,15	31 357,15
Résultat de l'exercice	165 566,14	288 595,74
TOTAL ^(I)	2 318 535,60	2 152 969,46
PROVISIONS POUR RISQUES & CHARGES ^(II)	155 032,00	138 220,00
FONDS DÉDIÉS S/ SUBVENTIONS DE FCT ^(III)		
TOTAL FONDS PROPRES ^(I + II + III)	2 473 567,60	2 291 189,46
DETTES	569 005,63	535 366,31
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	138 763,97	162 557,46
Dettes fiscales et sociales	344 231,46	272 208,32
Autres dettes	86 010,20	100 600,53
PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE	45 308,00	
TOTAL DETTES ET ASSIMILÉS ^(IV)	614 313,63	535 366,31
TOTAL PASSIF ^(I + II + III + IV)	3 087 881,23	2 826 555,77

Le compte de résultat

	31/12/12	31/12/11
	12 mois	12 mois
PRODUITS D'EXPLOITATION		
Cotisations des adhérents TU/TI	2 384 420,00	2 386 830,50
Cotisations des membres associés	77 000,00	84 000,00
Cotisations des adhérents ferroviaires	607 500,00	490 000,00
Cotisations des membres partenaires	10 000,00	25 000,00
Inscription Bus d'or	37 500,00	
Participation au FIER	75 200,00	
Vente des publications UTP	23 408,31	17 468,59
Recettes Salon - Bus d'Or	250,86	
Recettes Revue		4 381,86
Subventions		1 962,98
Produits divers/transfert de charges	127 942,15	119 582,18
TOTAL ^(I)	3 343 221,32	3 129 226,11

CHARGES D'EXPLOITATION

Dépenses - Fonctionnement général	1 233 413,98	1 169 445,62
* Frais généraux	749 324,42	615 468,58
* Frais d'édition des publications UTP	169 334,78	136 275,05
* Études/Conseils	137 967,82	130 718,90
* Actions de communication	176 786,96	286 983,09
Dépenses - Revue		37 500,00
Dépenses - Salon/GIE/Bus d'or	106 298,22	31 651,05
Impôts, taxes et versements assimilés	191 333,79	166 397,08
Salaires et traitements	1 330 148,01	1 235 819,60
Charges sociales	620 908,11	504 794,22
Autres charges de gestion courante	745,50	4 674,83
Dotations aux amortissements des immobilisations	30 753,16	29 439,26
Dotations aux provisions pour risques et charges	16 812,00	16 812,00
TOTAL ^(II)	3 530 412,77	3 196 533,66
1 – RÉSULTAT D'EXPLOITATION ^(I-II)	-187 191,45	-67 307,55

31/12/12	31/12/11
12 mois	12 mois

PRODUITS FINANCIERS

Produits nets sur cessions valeurs mobilières de placement	5 796,14	13 728,15
Produits participations - GIE	319 843,49	174 050,06
Autres intérêts et produits assimilés	25 567,21	19 538,62
TOTAL ^(III)	351 206,84	207 316,83

CHARGES FINANCIÈRES

Intérêts et charges assimilées		
TOTAL ^(IV)	0,00	0,00

2 – RÉSULTAT FINANCIER ^(III - IV)	351 206,84	207 316,83
---	-------------------	-------------------

PRODUITS EXCEPTIONNELS

Sur opérations de gestion	2 896,00	2 683,31
Sur exercices antérieurs	45,79	9 882,76
Reprise sur provisions	475,73	136 400,00
TOTAL ^(V)	3 417,52	148 966,07

CHARGES EXCEPTIONNELLES

Sur opérations de gestion	1 866,77	379,61
TOTAL ^(VI)	1 866,77	379,61

3 – RÉSULTAT EXCEPTIONNEL ^(V - VI)	1 550,75	148 586,46
Sous-total PRODUITS ^(I + III + V)	3 697 845,68	3 485 509,01
Sous-total CHARGES ^(II + IV + VI)	3 532 279,54	3 196 913,27
4 – RÉSULTAT (produits – charges)	165 566,14	288 595,74

Le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2012

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 2012, 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 18 Avril 2013

Le Commissaire aux Comptes

SOFREC ASSOCIES FRANCIENS
Laurent RIOUX





Tél : 01 48 74 63 51
Fax : 01 40 16 11 72
www.utp.fr

Adresse jusqu'au 26 juillet 2013 :
5-7 rue d'Aumale – 75009 Paris.

À partir du 29 juillet 2013 :
17 rue d'Anjou – 75008 Paris
(entrée par le 17 bis rue d'Anjou).

