

UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

RAPPORT D'ACTIVITÉ

JUIN 2011 - MAI 2012

SOMMAIRE

ÉDITOS 04

L'UTP 08

LES MESSAGES ET PAROLES 28
DES PRÉSIDENTS DES COMMISSIONS DE L'UTP

LES RÉSULTATS FINANCIERS 52



Michel Bleitrach

→ 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.

→ Depuis le 17 février 2005, il est le Président du Directoire du Groupe Keolis.

Édito du Président de l'UTP

12 MOIS POUR « MONTER LE SON »

J'ai choisi de me porter candidat à la présidence de l'UTP en juin 2011 car le moment me semblait propice pour porter un programme ambitieux pour l'organisation professionnelle du transport urbain et ferroviaire :

- » aider les composantes de l'UTP à exporter l'ingénierie française de ce secteur ;
- » accompagner le mouvement d'ouverture à la concurrence ;
- » garantir la pérennité économique du transport public, enjeu majeur de notre société ;
- » continuer à faire progresser le cadre social de nos professions.

LES MOIS QUI ONT SUIVI ONT CONFIRMÉ CETTE INTUITION

Le processus des Assises du ferroviaire a permis d'affirmer le rôle de l'UTP comme organisation professionnelle du transport ferroviaire. Avec une dizaine d'adhérents ferroviaires, et un rôle de médiateur reconnu, l'UTP s'est imposée dans le dispositif et a présenté aux quatre commissions des Assises des positions novatrices qui ont suscité le débat, tout en valorisant l'expertise d'une organisation aguerrie dans la médiation, le dialogue social et la recherche de consensus.

Ainsi, l'UTP a-t-elle acté, en mai dernier, une position sur la gouvernance du transport ferroviaire. Elle propose d'associer au-delà de SNCF-RFF tous les acteurs ferroviaires aux choix stratégiques relatifs à l'accès et à l'utilisation du réseau ferroviaire, dans des structures décisionnelles de coopération pour accroître l'efficacité du système ferroviaire. Cette prise de position est un acte fort : elle fait parler les adhérents ferroviaires de l'UTP à l'unisson. Elle conforte la place de l'UTP sur l'échiquier politique de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, axe clé de la stratégie qu'avec les Vice-présidents, nous avons définie pour l'UTP en juin 2011.

Au-delà du transport ferroviaire, c'est toute la filière du transport que nous avons souhaité valoriser : expertise dans l'exploitation, savoir-faire de l'ingénierie juridique, maîtrise et exportation du contrat et de la Délégation de Service Public mais aussi de la construction de matériel roulant, de la maîtrise d'ouvrage, des métiers du stationnement, de la billettique, de l'information voyageurs... Le Salon Européen de la Mobilité y contribuera et sera la vitrine d'une filière exportatrice.

Je pense aussi à la consultation sur les résultats de l'étude sur le report modal que nous organisons avec le GART. Ces échanges entre élus et entreprises statueront sur les meilleurs leviers pour accroître le report modal et l'économie de nos systèmes de transport. Outre les solutions retenues, la méthode est intéressante et porteuse d'espoir pour la définition d'un nouveau modèle économique plus équilibré, à une période où l'augmentation de la fréquentation dans les réseaux de transport urbain (+4,5% en 2011) challenge les décideurs.

Ces douze mois ont aussi été marqués par des prises de position fortes pour la défense d'un transport public durable, avec des sources de financement pérennes, portée par une valorisation du coût de la mobilité. Pour cela, il nous a fallu « monter le son » à un moment où nous aurions forcément souhaité que la mobilité soit davantage présente dans les programmes des candidats à la présidentielle.

Michel Bleitrach



Bruno Gazeau

→ Diplômé d'UCLA et de l'ESSEC, Bruno Gazeau a débuté 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.

Mot du Délégué général de l'UTP

TROUVER LES « PORTE VOIX » POUR AFFIRMER LA PROFESSION

La feuille de route décidée par le Président et les Vice-présidents de l'UTP pour le mandat 2011 - 2013 est ambitieuse. La première année de son exécution a tiré profit d'une actualité politique ferroviaire dense qui a conduit nos adhérents à faire converger leurs positions. Il nous a fallu imaginer des méthodes de travail, de médiation et de négociation, qui ont permis d'avancer pour doter la « profession de la mobilité » d'outils qui lui permettront d'être durable dans un contexte de libéralisation concomitante de tous les secteurs : ferroviaire, interurbain...

Être durable, c'est d'abord se doter d'une convention collective ferroviaire moderne qui permette aux entreprises ferroviaires d'exercer leur activité dans un cadre social efficace et juste. Après la signature de cinq accords en cinq ans, l'UTP continue le dialogue avec les partenaires sociaux dans l'espoir d'un achèvement du volet fret de la convention collective à la fin du 1^{er} semestre 2012.

C'est aussi s'assurer d'une cohabitation harmonieuse des modes, en réponse à des besoins différents, sur des territoires divers, et en écho aux priorités budgétaires des collectivités territoriales. Ainsi, le train, le car, le transport à la demande... ont vocation à proposer des services complémentaires qui contribuent à améliorer la qualité de l'offre de mobilité. C'est le sens des positions prises conjointement par l'UTP et la FNTV en novembre 2011.

Il nous a fallu aussi nous doter de médias dédiés pour diffuser nos positions, nourrir le débat, promouvoir la filière. C'est le sens de nos événements et je pense en particulier au Salon Européen de la Mobilité, qui, malgré la conjoncture particulièrement concurrentielle, réunit 250 exposants européens et 10 000 visiteurs qui se retrouvent autour des débats qui font l'actualité du transport et de la mobilité :

- » ouverture à la concurrence ;
- » report modal ;
- » financement ;
- » innovation ;
- » valorisation de la filière et de l'expertise française à l'international.

Le Salon a réussi à développer ses spécificités : un positionnement européen avec un tiers de visiteurs non français et la diversité des exposants qui confirment ainsi sa vocation multimodale ancrée depuis sa création pour le passage « du transport public à la mobilité ». Ce sont aussi les médias de l'UTP : *Transport Public* et *Mobilicités*, qui, ensemble, contribuent à la valorisation de la profession. Aux côtés de la revue historique de l'UTP, *Mobilicités* s'est imposée comme une référence dans la presse spécialisée et généraliste. Les chiffres de fréquentation et les nombreuses reprises en témoignent.

L'équipe de l'UTP tient au positionnement original de notre organisation professionnelle, qui pour affirmer ses messages et faire entendre sa voix, a fait le choix de garder la main sur ses médias et ses événements. Je salue le Conseil d'administration pour sa détermination dans cette voie.

Bruno Gazeau

L'UTP

LES MISSIONS DE L'UTP

LES MEMBRES DE L'UTP

LA GOUVERNANCE DE L'UTP

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

**UNE ORGANISATION AU SERVICE
DE SES ADHÉRENTS**

L'ÉQUIPE

TRANSPORT PUBLIC, MOBILITÉS, 30 JOURS
TROIS MÉDIAS POUR NOURRIR LE DÉBAT

UN AN DANS LA VIE DE L'UTP

LES MISSIONS DE L'UTP

ORGANISATION PROFESSIONNELLE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT URBAIN ET FERROVIAIRE, L'UTP PORTE LA PAROLE DE SES ADHÉRENTS, VALORISE LEUR EXPERTISE, DÉFEND LEURS SPÉCIFICITÉS, SOUTIENT LE DIALOGUE SOCIAL ET NOURRIT LA RÉFLEXION.

REPRÉSENTER ses adhérents au niveau national et européen

L'UTP porte la parole de ses adhérents et mène des actions d'influence auprès des instances qui impactent le cadre réglementaire dans lequel ils évoluent : ministères et parlement français, instances européennes, associations d'élus, association internationale du transport public, réseaux d'entreprises...

L'UTP conduit un lobbying « de proximité », en vérifiant l'adéquation des projets de réglementation nationale et européenne, ou des dispositifs mis en place, avec les contraintes quotidiennes de ses adhérents urbains ou ferroviaires.

Le Conseil d'administration de l'UTP porte des positions auprès des instances qui régissent le fonctionnement du transport urbain et ferroviaire : le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et ses émanations, les institutions européennes, le corps législatif français, le gestionnaire du réseau ferré national français (RFF), ainsi que les relais d'opinions comme les associations d'élus ou d'usagers (GART, ARF, FNAUT...) ou les réseaux d'entreprises (MEDEF...).

L'UTP a notamment été mandatée pour faire entendre la voix des entreprises ferroviaires dans le processus des Assises du ferroviaire. Elle les représente également auprès de RFF, dans le cadre de la rédaction annuelle du Document de Référence du Réseau, qui rassemble les revendications des entreprises ferroviaires pour une meilleure visibilité de la disponibilité du réseau.

INTENSIFIER le dialogue social

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

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

Concernant le transport ferroviaire, l'UTP s'apprête à signer la globalité de la convention collective, pour le volet fret. Après avoir négocié les principaux chantiers de ce volet (organisation du travail, contrat de travail, classifications et rémunération, formation), elle travaille actuellement à la signature du dernier chantier de cette convention collective, la prévoyance, pour porter l'ensemble à la signature des partenaires sociaux.

VALORISER un savoir-faire « à la française »

L'UTP met en avant l'expertise de ses adhérents et le savoir-faire qu'ils exportent : le transport public à la française ! Avec sa technologie, mais aussi avec son ingénierie juridique (relatif au contrat) et ses valeurs : une compétition équitable entre les modes de gestion et le libre choix des élus. L'UTP salue l'obligation, fixée par le règlement sur les obligations de service public, de passer un contrat entre l'Autorité organisatrice et l'exploitant, contrat qui définit les droits et devoirs pour chacune des parties.

Par ailleurs, l'UTP défend la Délégation de Service Public, avec ses spécificités et sa valeur ajoutée en termes de qualité de service rendu aux voyageurs, quand le service public de transport s'opère dans le cadre d'un contrat, qu'il soit passé avec une entreprise privée ou avec un EPIC.

Enfin, les Rencontres Nationales du Transport Public et le Salon Européen de la Mobilité, sont des vitrines pour la profession. Elles mettent à l'honneur la filière du transport public dans son ensemble : des métiers « amont » (génie civil, ingénierie, maîtrise d'ouvrage) jusqu'à l'exploitation, sans oublier des métiers connexes (stationnement, information du voyageur...). La co-organisation de ces événements par le GART (représentant les élus) et l'UTP (représentant les entreprises) est aussi un message pour la mise en œuvre d'un dialogue constructif entre élus et entreprises.

ANALYSER les données du secteur pour doter la profession d'indicateurs économiques

→ **Les chiffres clés du transport public urbain** analysent les résultats d'offre et de fréquentation dans les réseaux adhérents de l'UTP. Chaque mois, une analyse des chiffres de fréquentation dans les réseaux adhérents de l'UTP est proposée aux lecteurs de *Transport Public*.

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

→ **Le rapport développement durable** valorise les entreprises responsables et engagées pour une mobilité durable selon trois piliers : économique, environnemental et social.

CAPITALISER les données et stimuler les réflexions du secteur

Dans ces domaines, l'UTP mène différentes actions d'influence. Elle peut ainsi :

→ **proposer des argumentaires** à destination de ses adhérents ou des élus, pour lever les obstacles qui freinent le développement du transport collectif. Par exemple, l'élaboration d'un document de travail sur le report modal et l'équilibre financier des réseaux locaux, via des leviers d'action à disposition des collectivités locales (offre, tarification, partage de la voirie, stationnement...).

→ **stimuler la réflexion et susciter des pistes d'action**, seule ou en se rapprochant de partenaires, pour fédérer la réflexion. L'UTP a ainsi travaillé avec IESF (Ingénieurs et Scientifiques de France) autour des questions de l'information du voyageur. À l'issue d'un cycle de conférences de six mois, elle a rassemblé la matière de ces dialogues pour élaborer l'ouvrage *Informers le voyageur : agir ensemble* qui propose dix pistes d'actions.

→ **nourrir le débat dans les médias**. L'UTP aborde les sujets de la profession dans sa revue mensuelle, *Transport Public*, via un comité de rédaction où sont représentés ses membres adhérents. Elle travaille en lien étroit avec *Mobilicités* (www.mobilicites.com), site partenarial qu'elle a créé début 2011, pour la promotion de la mobilité collective. Elle publie *30 jours*, une newsletter mensuelle à destination des journalistes non spécialisés. Cette newsletter traite l'information du secteur sous un angle moins professionnel, afin d'éveiller les médias généralistes à l'actualité du transport et les inciter à intégrer des sujets qui impactent, de près, la vie quotidienne des Français.





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

En tant qu'adhérents de l'UTP, ces membres 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, Vectalia France, Veolia Transdev.** 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. Les adhérents ferroviaires de l'UTP possèdent une licence d'exploitation. Ils disposent de leur propre commission des Affaires ferroviaires. Cette commission 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 adhérents ferroviaires : **Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Keolis, Groupe RATP, SNCF Fret et Voyages, Veolia Transdev, VFLI, Thello.**

LES MEMBRES PARTENAIRES

Depuis cinq ans, l'UTP fédère les réflexions sur le thème : « du transport public à la mobilité ». Transport à la demande, vélo en libre service, autopartage, covoiturage, stationnement..., la mobilité implique des modes complémentaires, en plus des transports publics traditionnels, avec un accès à des systèmes d'informations performants, qui accompagnent le voyageur dans l'organisation de son déplacement. Cette évolution a incité l'UTP à changer ses statuts en 2010 et à créer une nouvelle catégorie de membres. Ces derniers ne sont pas des entreprises exploitantes de transport urbain, mais elles œuvrent avec elles et aux côtés des Autorités organisatrices, pour l'amélioration de l'offre de mobilité. Les membres partenaires bénéficient d'échanges privilégiés avec les adhérents de l'UTP, d'une réunion annuelle de présentation des activités de l'UTP, de l'économie du secteur et des événements.

Les membres partenaires : **Canal TP, Cityway, Dryade, Ixxi, Orange Business Services.**

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.

LA GOUVERNANCE DE L'UTP

L'UTP EST DIRIGÉE PAR UN CONSEIL D'ADMINISTRATION ÉLU POUR UN MANDAT DE DEUX ANS.

Il a été renouvelé en juin 2011. 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 Conseil d'administration s'appuie sur le travail de cinq 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 quatre à dix 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.

LE COMITÉ FINANCIER

Le comité financier est composé de quatre 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

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

Instruction des dossiers par les départements métiers de l'UTP : Affaires sociales, Clientèles, exploitation et recherche, Législation et affaires européennes.

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.

Instruction des dossiers par l'équipe du département des Affaires sociales de l'UTP.

Législation et affaires européennes

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

Instruction des dossiers par l'équipe du département Législation et affaires européennes.

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.

Instruction des dossiers par l'équipe du département Clientèles, exploitation et recherche.

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.

Instruction des dossiers par l'équipe du département Clientèles, exploitation et recherche.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

LE PRÉSIDENT



MICHEL BLEITRACH
Président de Keolis

LES VICES-PRÉSIDENTS



MARC DELAYER
Directeur général,
TPC, AGIR

JÉRÔME GALLOT
Directeur général,
Veolia Transdev

JEAN-MARC JANAILLAC
Directeur général au
développement, Groupe RATP
Président du Directoire,
RATP Développement

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,
Veolia Transdev

MICHEL QUIDORT
Président de la commission
Législation et affaires
européennes
Directeur des relations
institutionnelles,
Veolia Transdev

FRANÇOIS SAGLIER
Président de la commission
Stratégie et développement
du transport public
Directeur du Département
Services et Espaces
Multimodaux,
RATP

LES ADMINISTRATEURS



01_ ALAIN BOESWILLWALD
Directeur général,
SEMITAN

02_ FRANCIS CHAPUT
Directeur adjoint France,
chargé du grand urbain,
Veolia Transdev

03_ CHRISTIAN COSTA
Directeur sécurité,
Euro Cargo Rail
(DB Schenker)

04_ NATHALIE COURANT
Directrice générale,
Car Postal France

05_ JACQUES DAMAS
Vice-président de la commission
des Affaires ferroviaires
Directeur général de la sécurité
et de la qualité de service ferroviaire,
SNCF

06_ JEAN-PIERRE FARANDOU
Directeur général,
SNCF Proximités

07_ JEAN-MICHEL FERRARIS
Conseiller auprès
du Président de Keolis

08_ DOMINIQUE GAUTHIER
Directeur France,
Veolia Transdev

09_ PATRICK JEANTET
Directeur général délégué France,
Keolis

10_ CHRISTIAN JUHEL
Directeur général,
TCAT, AGIR

11_ EMMANUEL PITRON
Secrétaire général,
Groupe RATP

12_ PIERRE REBOUD
Directeur général,
RTM, AGIR

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 dix premières organisations professionnelles certifiées selon le référentiel Quali'OP (label qui atteste d'engagements de services concrets et mesurables propres aux organisations professionnelles). Les outils proposés par le référentiel (indicateurs, enquête de satisfaction...) permettent à l'équipe d'évaluer la qualité du service rendu aux adhérents et de fixer des objectifs d'amélioration continue. L'audit du 10 avril 2012 a confirmé la certification de l'UTP et pointé l'ancrage de l'organisation professionnelle dans une démarche de management par la qualité.

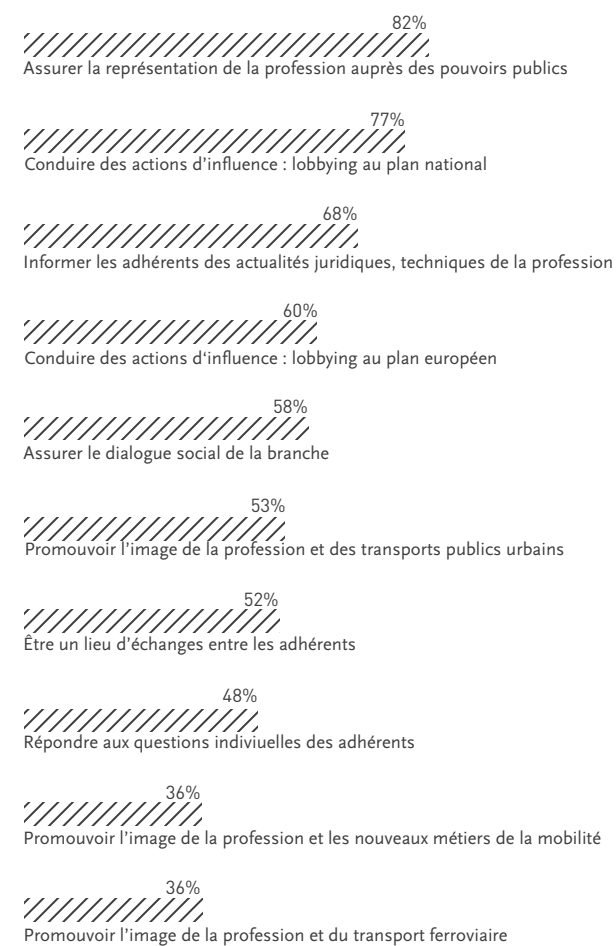
LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DE SATISFACTION AUPRÈS DES ADHÉRENTS

L'enquête de satisfaction 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.

Les questions portent sur le degré d'appréciation des actions menées par l'UTP et notamment sur :

1. leur connaissance des activités de l'UTP
2. le degré d'importance accordé aux différentes activités de l'UTP
3. l'appréciation de l'efficacité des actions de lobbying
4. la veille professionnelle
5. l'information des adhérents
6. les réponses aux questions des adhérents
7. la communication

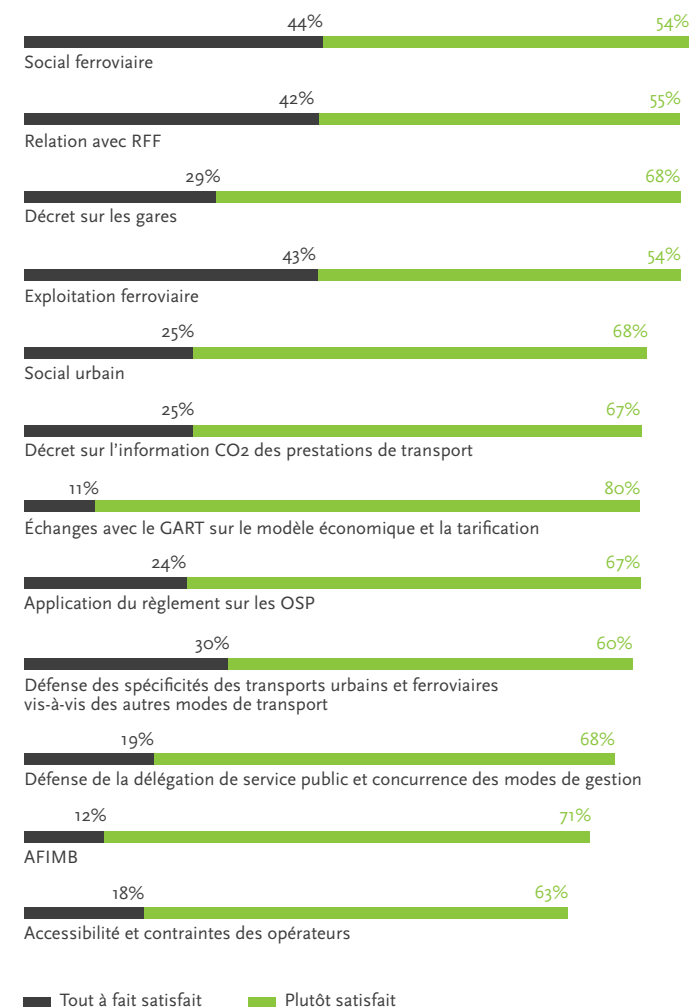
→ LE DEGRÉ D'IMPORTANCE ACCORDÉ AUX DIFFÉRENTES ACTIVITÉS DE L'UTP



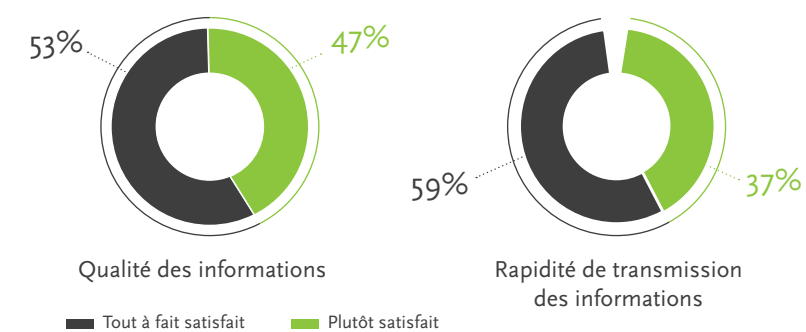
→ TAUX DE SATISFACTION GÉNÉRALE



→ L'ÉVALUATION DES ACTIONS DE LOBBYING



→ L'INFORMATION DES ADHÉRENTS



700

QUESTIONS D'ADHÉRENTS CHAQUE ANNÉE

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

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

95%

DES ADHÉRENTS SONT SATISFAITS PAR LES RÉPONSES APPORTÉES PAR L'UTP

Information aux adhérents :

+4

POINTS DE SATISFACTION GÉNÉRALE

L'ÉQUIPE



01 DIRECTION

BRUNO GAZEAU
Délégué général

MICHÈLE KURTZ
Secrétaire de direction

02 AFFAIRES FINANCIÈRES & GÉNÉRALES

STÉPHANE LEVANNIER
Directeur du service
Responsable qualité

KATIA GOULET
Secrétaire
Secrétaire qualité

CLÉONORE CYRILL-LESAGE
Comptable

VICTORIN TCHIYOKO
Employé polyvalent, reprographe

03 AFFAIRES SOCIALES

SYLVETTE MOUGEY
Directrice du département

BENOÎT JUÉRY
Directeur adjoint du département

AURÉLIE JABEUR
Chargée de mission

ROXANE BLONDIN
Assistante

ÉMILIE MONTEIL
Chargée d'études juridiques

VÉRA DELHOMME
Chargée de mission

CÉLINE MEUNIER
Secrétaire

04 CLIENTÈLES, EXPLOITATION & RECHERCHE

ANNE MEYER
Directrice du département

STÉPHANIE LOPES D'AZEVEDO
Chargée de mission
Chargée de mission qualité

MARIE-LINE LAMBERT
Assistante

PHILIPPE CHOKOMERT
Chargé de mission

ÉRIKA KAISER
Chargée de mission

VÉRONIQUE THEROUX
Assistante

05 LÉGISLATION & AFFAIRES EUROPÉENNES

VALÉRIE BEAUDOUIN
Directrice du département

NATHALIE DEJEAN
Secrétaire

PAULINE PUDLOWSKI
Chargée de mission

KARINE MAUBERT
Chargée de mission

06 VALORISATION & COMMUNICATION

SÉVERINE TIL
Directrice de la valorisation
et de la communication

VIRGINIE BILLET
Assistante communication

TRANSPORT PUBLIC MOBILICITÉS 30 JOURS : TROIS MÉDIAS POUR NOURRIR LE DÉBAT

L'UTP EST L'ÉDITEUR DE SES PROPRES MÉDIAS QUI SONT CONSIDÉRÉS PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION COMME DES OUTILS DE DIFFUSION DE SES POSITIONS ET DES VECTEURS D'IMAGE EFFICACES.

TRANSPORT PUBLIC LA REVUE HISTORIQUE DE LA PROFESSION

En 2011, *Transport Public* a confirmé son positionnement en s'ouvrant à 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 réunissant des représentants des composantes de l'UTP se réunit chaque mois. La rédaction veille ainsi à un équilibre entre les composantes de l'UTP ainsi qu'à la représentation des différents niveaux territoriaux du transport public. Elle veille également à diffuser les positions de l'UTP.

2011 a été l'occasion du lancement d'un nouveau format plus carré et d'une nouvelle maquette. Le rubriquage a évolué pour tenir compte notamment du partenariat avec *Mobilicités*. Les deux médias se développent en complémentarité et en synergie :

- » certains articles ou dossiers de *Transport Public* sont synthétisés et diffusés dans *Mobilicités* ;
- » une rubrique « La vie des réseaux » a été créée dans *Transport Public* pour reprendre le contenu d'une rubrique de brèves très consultée sur *Mobilicités*.



ROBERT VIENNET

Rédacteur en chef, *Transport public*



« Transport Public le mensuel de la mobilité durable »

Avec ses 28 000 lecteurs par mois, *Transport Public* est la revue de référence de la profession : elle s'adresse autant aux exploitants des réseaux urbains, départementaux et régionaux, qu'aux politiques et aux industriels du secteur. Si sa vocation première reste la promotion du transport public, en privilégiant le regard des opérateurs, sa ligne éditoriale a évolué ces dernières années pour couvrir plus largement le domaine de la mobilité durable.

Transport Public continue de veiller à un équilibre entre les différents niveaux territoriaux, de l'urbain à l'international en passant par le départemental et le régional. Équilibre également entre le traitement de l'actualité et les articles et dossiers de fond.

En 2011, nous avons lancé une nouvelle maquette en adoptant un format plus petit (21 x 27), plus en phase avec les tendances actuelles. Ce changement de maquette, mais aussi la création de *Mobilicités*, en avril 2010, a donné lieu à l'évolution du rubriquage. « La vie des réseaux » traite des informations très locales qui avaient jusque-là peu de place dans la revue. Elle a été dupliquée dans *Mobilicités*.

Plus généralement, nous jouons la complémentarité entre les deux médias, même si *Mobilicités* a une ligne éditoriale plus large et un ton plus grand public.

Le site revue-transport-public.com a subi également un relookage. La rubrique d'actualités a été remplacée par le fil de *Mobilicités*. Nous étudions la création d'un nouvel espace consacré aux actualités de la filière industrielle du transport public. >>>

28 000
LECTEURS PAR MOIS

LE LECTORAT DE TRANSPORT PUBLIC

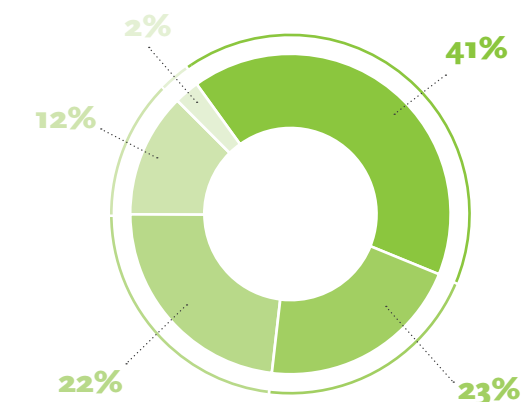
» **41%**
Collectivités locales

» **23%**
Constructeurs, équipementiers,
mobiliers urbains, ITS, maintenance

» **22%**
Réseaux urbains, exploitants

» **12%**
Industriels ferroviaires, constructeurs,
infrastructures, matériels

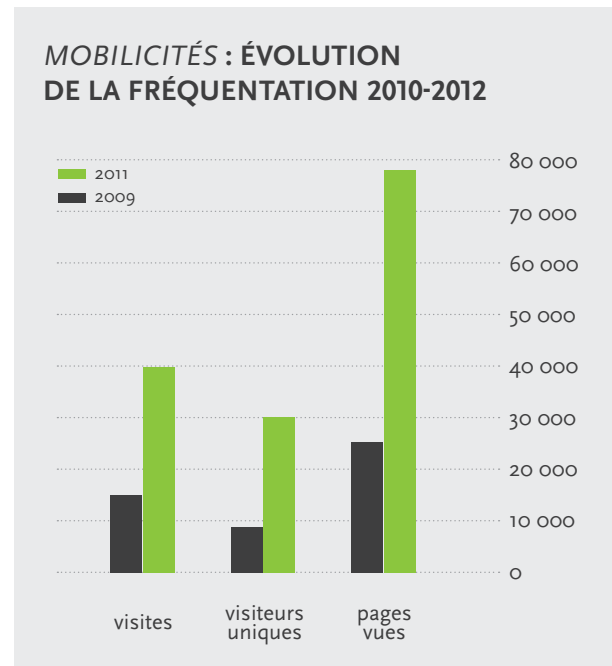
» **2%**
Architectes, bureaux d'études,
ingénierie



MOBILICITÉS
UN SITE, UNE NEWSLETTER, DES PARTENARIATS



30 000
VISITEURS PAR MOIS



→ Le site *Mobilicités* est un site partenarial créé par l'UTP en avril 2010. 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 traditionnel, des « modes alternatifs ».

En deux ans, *Mobilicités* a doublé sa fréquentation.

À ce jour, *Mobilicités* c'est chaque mois :

- 40 000 visites ;
- 30 000 visiteurs uniques ;
- 80 000 pages vues.

→ La newsletter hebdomadaire *Mobilicités* est envoyée à 16 000 contacts.

→ Les partenariats de *Mobilicités*
L'objectif de *Mobilicités* est de faire connaître les sujets de mobilité auprès de la profession et de ses relais d'opinion.

Plusieurs partenariats ont été signés en ce sens :
 ➤ un partenariat éditorial avec le site *eco-mobilite.tv* sous forme d'échange de contenu ;
 ➤ un partenariat éditorial avec *Transportez-moi*, émission mensuelle diffusée sur LCP. La Rédactrice en chef, Nathalie Arensonas, intervient en tant que conseil éditorial dans cette émission grand public.

NATHALIE ARENSONAS

Rédactrice en chef, *Mobilicités*



◀ **Mobilicités : une marque déjà forte**

Avec 40 000 visites en moyenne chaque mois, *Mobilicités* s'est imposé en moins de deux ans comme la référence de l'information professionnelle sur la mobilité durable. Son trafic a doublé en deux ans. Avec aujourd'hui près de 20 000 abonnés, un taux d'ouverture hebdomadaire de 15%, la newsletter envoyée chaque lundi ancre la notoriété de ses fondateurs, l'UTP et ses partenaires : FNTV, TDIE, ATEC, FNMS.

Mobilicités publie quotidiennement des informations économiques, stratégiques, sociales, industrielles, locales, et analyse les enjeux du transport public de voyageurs et de la mobilité durable. Elle brosse le panorama le plus exhaustif du secteur, tant sur ses acteurs que sur leurs marchés et leur organisation. Sa tonalité rédactionnelle, ni complaisante, ni agressive, lui permet de préserver sa crédibilité. Le site est un média d'information, en prise directe avec les besoins et attentes des Autorités organisatrices de transport, des opérateurs, des industriels mais aussi du grand public qui consulte régulièrement le portail d'information. Sa diffusion gratuite hebdomadaire et ses alertes d'actualité l'ont rendu "indispensable" à ses lecteurs.

Des rubriques interactives (sondages, réseaux sociaux, page Facebook, compte Twitter...) fournissent à la rédaction une remontée d'informations de l'ensemble des parties prenantes, et créent un outil collaboratif. *Mobilicités* a par ailleurs ouvert un marché d'annonces B to B en pleine expansion. Enfin, *Mobilicités* relaie les événements et colloques de la profession. ➤➤

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 transport et les inciter à intégrer des sujets qui impactent, de près, la vie quotidienne des Français.



Newsletter mensuelle envoyée chaque dernier jour du mois à environ 3 000 journalistes de la presse écrite et audiovisuelle, généralistes et responsables de la rubrique économie. 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 ».

Elle est logotée UTP avec ses partenaires éditoriaux *Mobilicités* et *Transport Public*.

UNE LETTRE ENVOYÉE À
3 000
JOURNALISTES

UN AN DANS LA VIE DE 'UTP

JUIN

- Le Livre blanc sur la qualité du service
- 9 juin : élections à l'UTP
Nouveau Président et nouveau Conseil d'administration
- 16 juin : 4^e conférence UTP-IESF
- L'UTP est consultée sur l'avant-projet de décret relatif aux ZAPA
- L'UTP est consultée sur l'avant-projet de décret et d'arrêtés sur les données ferroviaires
- L'UTP travaille avec RFF sur le contrat d'utilisation des applications SI

JUILLET

- 13 juillet : rencontre du Conseil d'administration de l'UTP avec le Bureau du GART

AOÛT

- Séminaire stratégique de l'UTP
- Audition de l'UTP par l'Autorité de la concurrence sur le décret gares

SEPTEMBRE

- Position de l'UTP sur le rapport Grignon
- Courrier d'alerte sur l'extension de la loi Badinter aux tramways et aux chemins de fer
- 8 septembre : Conseil d'administration de l'APAM
- 22 septembre : conférence de presse du Président et des Vices-présidents sur la stratégie de l'UTP

NOVEMBRE

- 22 novembre : l'UTP participe au 1^{er} Congrès Bus d'ASSTRA et y présente l'innovation en France
- Social ferroviaire : signature de l'accord formation
- Train et autocar : l'UTP et la FNTV prônent, ensemble, le développement de services complémentaires
- L'UTP est auditionnée par les commissions des Assises du ferroviaire
- Rendez-vous avec le Directeur de cabinet du Ministre de l'Intérieur sur la sûreté
- Audition de l'UTP par Olivier Dutheillet de Lamothe, Président de la section sociale au Conseil d'État sur les Assises du ferroviaire
- Michel Bleitrach rencontre Laurence Parisot, Présidente du MEDEF

OCTOBRE

- Synthèse de l'annuaire 2011 de la tarification, en partenariat avec le GART
- Points de convergence des entreprises ferroviaires réunies au sein de l'UTP sur les projets de « DRR 2012 modifié » et « DRR 2013 »
- Note d'information *L'heure des choix... 7 leviers pour des transports économiques durables*
- 12, 13 et 14 octobre : 23^e Rencontres Nationales du Transport Public à Strasbourg
- 12 octobre : signature de la convention CERTU-UTP
- Social ferroviaire : ouverture des négociations sur la prévoyance et les garanties collectives
- Michel Bleitrach et Bruno Gazeau rencontrent la Directrice de cabinet de la Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

DÉCEMBRE

- Les chiffres clés du transport public urbain en 2010
- 13 décembre : conférence de presse de l'UTP sur les Assises du Ferroviaire

JANVIER

- Relations RFF-UTP : 4 urgences
- 1^{er} janvier : circulation des premiers trains longs (ECR, SNCF)
- 11 janvier : Conseil d'administration de l'APAM
- 12 janvier : cérémonie des vœux de l'UTP
- 18 janvier : réunion des membres associés de l'UTP
- 31 janvier : l'UTP intervient lors des Entretiens du CERTU
- Rencontre UTP-ASSTRA-VDV : échanges sur l'évolution du transport public en France, en Italie et en Allemagne. Analyse comparée des situations économiques

FÉVRIER

- Étude : spécifications communes d'une interface (API) de recherche d'itinéraires en transports collectifs
- Contribution de l'UTP à la consultation de la Commission européenne sur l'accessibilité
- 8 février : l'UTP intervient à la Conférence sur les Assises du ferroviaire

MAI

- Position sur le stationnement
- Position sur la gouvernance ferroviaire

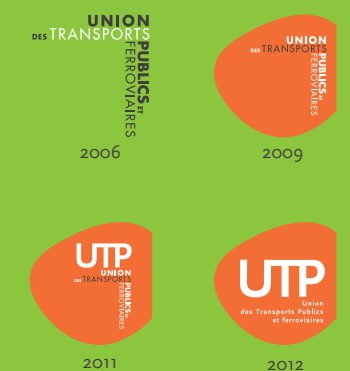
AVRIL

- Position sur le Versement Transport

MARS

- Position sur la directive concessions
- Communiqué sur les résultats de l'étude sur l'état de la concurrence dans les transports urbains en 2011
- L'UTP est partenaire du Grand Débat Transport sur les programmes transports des candidats à la présidentielle.

Évolution du logo de l'UTP :



- Publications
 - Événements
 - Positions
 - Lobbying
- Transport ferroviaire

LES MESSAGES ET LES PAROLES

DES PRÉSIDENTS DES COMMISSIONS DE L'UTP

LA COMMISSION DES AFFAIRES FERROVIAIRES

LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

**LA COMMISSION LÉGISLATION ET AFFAIRES
EUROPÉENNES**

**LA COMMISSION STRATÉGIE ET
DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT PUBLIC**

**LA COMMISSION TECHNIQUES, EXPLOITATION
ET DÉVELOPPEMENT DURABLE**



Francis Grass

→ Ancien élève de l'École Polytechnique et de l'ENSTA, Francis Grass a débuté 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 le groupe Veolia Transport en 2003 au sein duquel il fut successivement, Directeur de la région Atlantique puis Directeur de la région Île-de-France avant de devenir Directeur délégué.

INTERVIEW //////////////////////////////////////

FRANCIS GRASS

PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DES AFFAIRES FERROVIAIRES

→ LE DIRECTEUR DÉLÉGUÉ DE VEOLIA TRANSDEV A PRIS LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES FERROVIAIRES.

Vous êtes le nouveau Président de la commission des Affaires ferroviaires. Pourquoi cette prise de fonction ?

Veolia Transdev est l'une des deux grandes composantes de l'UTP, avec Keolis - SNCF. Cette dernière assure la présidence de l'UTP ; Veolia Transdev a pris la présidence de la commission des Affaires ferroviaires, en son temps présidée par Jacques Damas. De plus, Veolia Transdev est un acteur important du ferroviaire en Europe et aspire à le devenir en France.

Quels sont les grands chantiers actuels de la commission des Affaires ferroviaires ?

Au nom de ses adhérents, l'UTP vient de répondre à la consultation annuelle, très importante pour la profession, lancée par RFF sur le Document de Référence du Réseau. L'UTP représente plus de 90% de l'activité fret en France, les observations qu'elle émet représentent donc une part très significative des observations reçues par RFF. Cette année, par exemple, vingt-six des trente recommandations de l'ARAF, figurant dans son avis motivé, reprennent des préconisations formulées par l'UTP. En outre, l'ARAF a enjoint de réintégrer l'outil informatique « see-trains », qui permet de disposer des informations cruciales à la mise en œuvre et à l'exploitation des services. Pour ces derniers, des capacités ont été demandées, parmi les prestations minimales (facilités essentielles, conformément à notre demande).

Deuxième partie très conséquente de l'activité de l'UTP : les questions opérationnelles du ferroviaire. Allocation et tarification des sillons, rénovation des textes sur la sécurité avec l'EPSF, commande centralisée du réseau, trains longs, suivi de la mise en œuvre du schéma directeur informatique, relations avec l'ARAF, mais également les facilités essentielles, notamment l'accès aux gares et aux infrastructures de services (RFF et SNCF).

En troisième lieu, l'UTP termine la négociation sociale de la convention collective, pour la partie fret. Commencée en 2007, cette négociation a permis

un accord sur le champ d'application de la convention collective, un accord sur l'organisation du travail, un autre sur le contrat de travail et les classifications, puis sur la formation, et enfin la négociation en cours sur la prévoyance. Toujours en matière sociale, l'UTP a également été très présente au sujet de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, en participant activement aux travaux du Sénateur Grignon puis aux Assises du ferroviaire, notamment au sein de la commission Savary.

« Deux enjeux majeurs : la gouvernance du système ferroviaire et les modalités d'ouverture à la concurrence du transport national de voyageur »

Quels sont les grands enjeux de demain ?

J'en vois deux. Le premier, c'est la gouvernance du système ferroviaire de demain : l'association des entreprises ferroviaires dans les nécessaires échanges avec le gestionnaire d'infrastructure, qu'il est convenu d'unifier. Et le pilotage rigoureux, transparent et non discriminatoire au quotidien, des différents trafics sur le réseau ferroviaire.

Le second enjeu concerne le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs national (TER, TET), dans le cadre des discussions sur le 4^{ème} paquet ferroviaire (le voyageur international et le fret étant déjà ouverts à la concurrence). Les Assises du ferroviaire ont proposé un calendrier en fonction de l'ouverture à la concurrence des TET en 2014, ce qui suppose une étape législative, puis le déroulement de négociations sociales, en 2012-2013, sachant que l'Europe fixe une période intermédiaire de dix ans, dont trois sont déjà écoulés. L'UTP va donc devoir gérer un calendrier très serré.

Enfin, pour compléter ces enjeux, il faut mentionner l'importance des dossiers européens et l'agenda très chargé auquel devra faire face notre profession.

LA COMMISSION DES AFFAIRES FERROVIAIRES

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.

LES DIFFÉRENTS MODES D'EXPRESSION DES MESSAGES PORTÉS PAR L'UTP

→ Des positions votées collégalement par le Conseil d'administration, et notamment :

- » la position sur la gouvernance, portée à la connaissance de la commission 2 des Assises du ferroviaire ;
- » la position sur le décret gares ;
- » la position sur le rapport Grignon, portée à la connaissance de la commission 1 des Assises du ferroviaire.

→ L'intervention annuelle du Président de la commission des Affaires ferroviaires à la Conférence Nationale Consultative des Sillons organisée par RFF avec ses clients (entreprises ferroviaires, candidats à l'exploitation de services ferroviaires, organismes professionnels).

→ La contribution collective annuelle des entreprises ferroviaires au projet de Document de Référence du Réseau (DRR).

Une fois par an depuis 2009, les adhérents ferroviaires de l'UTP se concertent pour exprimer ensemble leurs commentaires sur le DRR mis en consultation par RFF. L'UTP adresse à RFF un document réunissant les points de convergence des entreprises ferroviaires adhérentes. Cette contribution résulte de la mise en place d'un groupe de travail dédié qui s'est réuni de juillet à octobre 2011. Dans sa réponse, l'UTP a insisté sur les très fortes réserves de ses adhérents sur le contenu des projets de DRR 2012 modifié et de DRR 2013.

Sur un certain nombre de sujets prioritaires et récurrents, l'insatisfaction est d'autant plus forte que, depuis plus de trois ans, l'implication des entreprises ferroviaires et de l'UTP auprès de RFF est importante tout au long de l'année, notamment dans le cadre de groupes de travail, de réunions thématiques ou lors des réunions de concertation.

Parmi les demandes les plus urgentes formulées par l'UTP, figuraient :

- » la suspension de l'acompte de 20% sur la redevance de réservation ;
- » le rééquilibrage des mécanismes d'indemnisation prévus pour la suppression et la modification des sillons ;
- » la modification de la clause relative à la force majeure ;
- » la révision du projet de contrat sur le Système d'information ;
- » l'aménagement des obligations déclaratives des entreprises ferroviaires sans cesse croissantes ;
- » la modification du processus de vérification de la compatibilité des matériels roulants.

En février 2012, l'UTP s'est réjouie de l'avis prononcé par l'ARAF sur le DRR pour l'horaire de service 2013 ainsi que sur le projet de tarification associé de RFF. En effet, dans son avis motivé, l'autorité de régulation a repris vingt-six des trente recommandations formulées par l'UTP, relatives aux conditions techniques, contractuelles et tarifaires de l'accès au réseau ferroviaire.

→ Des réponses à des consultations, notamment celle lancée en avril 2012 par la Commission européenne sur la libéralisation du transport ferroviaire. L'UTP répond au questionnaire de la Commission européenne sur :

- » la qualité des services ferroviaires dans l'Union Européenne ;
- » les objectifs d'une initiative politique, notamment sur les modalités d'ouverture à la concurrence : marché en open access versus marché régulé ;
- » les différentes options pour l'ouverture du marché et la gouvernance des systèmes ferroviaires.

L'ARAF a repris vingt-six des trente recommandations formulées par l'UTP

→ Des messages véhiculés par l'UTP auprès des quatre commissions des Assises du ferroviaire.

LA CONTRIBUTION DE L'UTP AUX ASSISES DU FERROVIAIRE QUATRE COMMISSIONS POUR DONNER DE LA VOIX AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

À l'instar du Grenelle de l'environnement, les Assises du ferroviaire ont rassemblé les différents acteurs représentatifs du système ferroviaire ainsi que des personnalités qualifiées. L'UTP a été associée au processus en tant que membre de l'assemblée plénière. Elle a également été auditionnée par les quatre commissions de réflexion, chargées de produire des recommandations opérationnelles.

Commission 1

Présidée par Gilles Savary

LE FERROVIAIRE FRANÇAIS AU COEUR DE L'EUROPE

Présentation de l'état d'avancement de la convention collective du transport ferroviaire (volet fret) depuis l'ouverture des négociations en 2006. Présentation de la contribution de l'UTP sur le rapport Grignon et proposition d'une loi et d'une négociation.

Commission 2

Présidée par Véronique Morali

LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Une position sur la gouvernance, adoptée à l'unanimité par le Conseil d'administration de l'UTP le 10 novembre 2011. L'UTP ne se prononce pas sur l'architecture générale mais demande, à l'unanimité, le regroupement des fonctions de réalisation, de maintenance et de gestion du réseau et de gestion des circulations. La position de l'UTP a été actualisée en mai 2012.

Commission 3

Présidée par Nicolas Baverez

L'ÉCONOMIE DU FERROVIAIRE

Un rappel des positions de l'UTP sur la tarification. Notamment, l'opposition à la gratuité : il est constamment observé que l'impact de la gratuité est quasi inexistant en termes de report modal et que les ressources manquent pour le développement du réseau. Il est légitime d'accroître les tarifs lorsque des investissements sont réalisés et que la qualité de service est au rendez-vous. Ensuite, la nécessité d'accroître le R/D par un accroissement de la recette moyenne.

Commission 4

Présidée par Bruno Angles

LA FILIÈRE FRANÇAISE

Défense de l'ingénierie juridique française (DSP, concession) aux côtés de l'ingénierie technique, dans la filière exportatrice. La France peut se prévaloir, parallèlement à une filière ferroviaire industrielle de pointe, d'une ingénierie juridique très performante, grâce à la Délégation de Service Public (DSP) déjà exportée dans les transports publics urbains, et qui pourrait se développer dans les services publics ferroviaires.

LA COMMISSION DES AFFAIRES FERROVIAIRES DONNE LES ORIENTATIONS DU DIALOGUE SOCIAL

Dans la continuité du dialogue social ferroviaire engagé en 2006, la signature de l'accord de branche sur la formation professionnelle est l'avant-dernière étape de la construction de la convention collective du transport ferroviaire (volet fret)

Les douze derniers mois ont été marqués par une défense active des intérêts des adhérents avec :

» la poursuite de la construction de la partie fret de la convention collective du transport ferroviaire, dans un processus d'élaboration progressive et négociée.

La signature de l'accord de branche sur la formation professionnelle, en septembre 2011, marque une étape importante de la construction de la convention collective. Cet accord se situe dans la continuité du dialogue social ferroviaire engagé en 2006 entre patronat et syndicats, qui a permis la signature de cinq accords en cinq ans, dont l'accord de branche relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le fret ferroviaire, et l'accord de branche relatif au contrat de travail et aux classifications.

L'accord sur la formation professionnelle offre aux salariés un dispositif moderne, complet et cohérent. Il insiste sur l'importance de la formation en ce qu'elle permet de répondre aux exigences et aux spécificités des activités du transport ferroviaire - notamment en termes de sécurité - et de maintenir le niveau constant de qualité du service effectué et du service rendu aux clients.

Le travail collaboratif des partenaires sociaux (UTP et syndicats) a donné lieu à la création d'une contribution spécifique du secteur au titre du plan de formation d'un montant de 0,3% de la masse salariale. Cette contribution s'ajoutera aux investissements des entreprises pour atteindre un minimum de 1,9% de la masse salariale.

Les négociations en cours sur le volet prévoyance devraient aboutir à la fin du 1^{er} semestre 2012.

» un travail en étroite collaboration avec le Sénateur Grignon pour l'élaboration de son rapport sur l'expérimentation d'une ouverture à la concurrence des TER.

» une audition de l'UTP par Olivier Dutheillet de Lamothe, Président de la section sociale du Conseil d'État, dans le cadre de la mission que lui ont confiée Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et Thierry Mariani, Ministre chargé des Transports, sur « les évolutions des normes du droit social nécessaires à la construction d'une branche du transport ferroviaire ».

» la poursuite des travaux sur les textes relatifs aux aptitudes physiques et psychologiques des métiers du transport ferroviaire.

CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE



ÉRIC ASSELIN

PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

→ LE PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA COMMISSION :
SÉCURISATION DES PARCOURS PROFESSIONNELS,
OPTIMISATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL DE NUIT,
ÉLARGISSEMENT DU DISPOSITIF DE PRÉVOYANCE.

Quels ont été selon vous les événements marquants du dialogue social ces dernières années ?

L'actualité d'autres secteurs - je pense notamment au secteur aérien et aux conflits sociaux qu'il a traversés fin 2011 - a montré l'importance de l'accord sur la continuité du service public et le dialogue social que nous avons signé avec les partenaires sociaux en 2007. Cet accord est une avancée considérable pour les entreprises et les voyageurs : il permet d'anticiper l'organisation du service de transport en cas de perturbations, et de fournir une information fiable aux voyageurs.

Plus récemment, nous avons tenu, avec les organisations syndicales, la réunion annuelle de négociation des salaires minimums de branche. L'UTP a fait une proposition à hauteur de +1,7% qui répond à un triple objectif.

D'abord maintenir le pouvoir d'achat des salariés. En alignant l'augmentation des salaires sur le taux prévisionnel maximal de l'inflation en 2012 (prévu entre 1,5 et 1,7% selon les instituts). En tenant compte d'une augmentation des salaires de la branche de 11,2% sur cinq ans, sachant que l'indice des prix à la consommation a augmenté de 8,5%.

Deuxième objectif : continuer à créer de l'emploi, pour répondre à une demande croissante de services de transport public (l'augmentation de la fréquentation en 2011 est de 4,5%). Sur cinq ans, la profession aura créé près de 10% d'emplois.

Enfin, il s'agit de contribuer, de manière solidaire et responsable, au développement de l'offre de mobilité. Ces partis pris montrent la détermination de la profession à ancrer l'activité du transport public dans le long terme, en préservant au mieux l'emploi et la capacité des collectivités et des entreprises à répondre favorablement à la demande croissante de transport. Je regrette que ces choix n'aient pas été partagés par nos partenaires sociaux.

Comment se déroule le dialogue social de branche ?

Il est très structuré. Au-delà de la négociation, le dispositif prévoit des phases de préparation et d'évaluation au sein d'instances paritaires dédiées :

- » la Commission Paritaire Nationale Emploi Formation (CPNE) et l'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications (OPMQ), pour les phases amont ;
- » la commission de suivi des questions de sûreté, l'Observatoire National du Dialogue Social (ONDS), pour l'évaluation.

L'activité intense du dialogue social de branche est permise par le financement que nous avons mis en place : un fonds géré paritaire, qui permet aux organisations syndicales de se former et de consacrer du temps à la négociation de branche.

« La détermination de la profession : ancrer l'activité du transport public dans le long terme, en préservant au mieux l'emploi et la capacité des collectivités et des entreprises à répondre favorablement à la demande croissante de transport »

Quel est le programme de négociations à venir ?

Plusieurs priorités vont s'échelonner dans le temps. D'abord, la sécurisation des parcours professionnels. L'objectif : fournir aux entreprises une boîte à outils pour accompagner les salariés pendant toute leur carrière et prévenir les incidents de parcours professionnels. Ensuite, l'optimisation des conditions du travail de nuit. Enfin, l'élargissement du dispositif de prévoyance en cas d'inaptitude, dispositif qui existe aujourd'hui uniquement pour le personnel de conduite.



Éric Asselin

→ 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.

LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES TRAITE L'ENSEMBLE DES QUESTIONS SOCIALES ET DE SÉCURITÉ/SÛRETÉ DANS LE TRANSPORT URBAIN.

UNE ANNÉE DE DIALOGUE SOCIAL DANS LE TRANSPORT URBAIN

→ Après validation en Conseil d'administration du mandat de négociation préparé en commission des Affaires sociales, l'UTP a mené les négociations salariales annuelles de branche avec les organisations syndicales, au cours d'une commission paritaire nationale le 21 février 2011. L'UTP a conclu le 5 décembre 2011 un avenant à l'annexe « financement du dialogue social » de l'accord de branche du 3 décembre 2007 avec le SNTU-CFDT, la CFTC et la CFE-CGC. Cet avenant ouvre la possibilité au Conseil d'administration de l'AGEFODIA-TU de minorer le taux d'appel de la contribution des entreprises de 0,1% de leur masse salariale au regard des excédents constatés les exercices précédents.

Consécutivement, l'UTP a obtenu du Conseil d'administration de l'association que la contribution des entreprises de transport urbain ne soit appelée qu'à hauteur de 0,08% en 2012. Cette action fait ainsi baisser de 20% la contribution des entreprises au financement du dialogue social de branche en 2012.

20%

DE BAISSÉ DE LA CONTRIBUTION
DES ENTREPRISES AU
FINANCEMENT DU DIALOGUE
SOCIAL DE BRANCHE EN 2012

→ Le département des Affaires sociales de l'UTP a poursuivi les travaux préparatoires avec la commission des Affaires sociales permettant de déterminer un projet patronal avec des propositions précises pour la négociation à venir sur la sécurisation des parcours professionnels des salariés du transport urbain.

Parallèlement aux négociations, l'UTP a tenu plus de douze réunions avec les instances paritaires de la branche en un an

→ Parallèlement aux négociations proprement dites, l'UTP a échangé et poursuivi le travail avec les organisations syndicales (minimum de douze réunions dans l'année) dans le cadre des différentes instances paritaires de la branche : Commission Paritaire Nationale Emploi et Formation (CPNE), Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications (OPMQ), Observatoire Paritaire de la Négociation collective et du Dialogue Social (ONDS), Commission Paritaire Nationale Sécurité, AGEFODIA-TU.

UNE ANNÉE DE DÉFENSE DES INTÉRÊTS DES ADHÉRENTS EN MATIÈRE SOCIALE

→ Cumul de jours fériés : l'UTP gagne contre FO

Après trois ans de débats et de contentieux, la Cour d'appel de Paris, dans un arrêt en date du 8 septembre 2011, finit par donner raison à l'UTP contre Force Ouvrière en estimant qu'en cas de jours fériés tombant le même jour, l'article 32 de la Convention collective nationale des transports urbains ne donne pas droit à une journée de salaire ou à un jour de congé supplémentaire.

Après trois ans de contentieux, la Cour d'appel de Paris, dans un arrêt en date du 8 septembre 2011, donne raison à l'UTP contre Force Ouvrière

La Fédération FO avait estimé que la coïncidence de deux jours fériés en 2008 devait donner lieu pour les salariés à un jour de repos ou à une journée de salaire supplémentaire, en application de l'article 32 de la Convention collective.

Devant le refus de l'UTP de donner droit à cette interprétation, FO avait engagé une action contentieuse.

UNE ACTION AU SERVICE DE LA SÛRETÉ

L'UTP a poursuivi sa sensibilisation des pouvoirs publics à la problématique de la sûreté dans les réseaux de transport urbain. Elle a ainsi approché le GART pour une démarche commune de saisine du Ministère de l'Intérieur qui a mené à un rendez-vous où l'UTP a pu exposer la réalité de la situation et ses demandes pour y remédier.

L'UTP participe activement aux réunions de l'Observatoire National de la Délinquance dans les Transports (ONDT) et de l'Unité de Coordination de la Sécurisation des Transports en Commun (UCSTC).

LE DÉPARTEMENT DES AFFAIRES
SOCIALES DE L'UTP A RÉPONDU
À PLUS DE

350

QUESTIONS DE SES ADHÉRENTS

→ Information juridique et réponses aux questions des adhérents

Le département des Affaires sociales de l'UTP a, au cours de la période, refondu plusieurs notes juridiques importantes du fait des évolutions législatives et jurisprudentielles, notamment celle sur la période de stage dans le transport urbain et celle sur les salaires minimums conventionnels. Il a informé sans délai de toute actualité sociale urgente dans le transport public urbain (textes sur la pénibilité, signature d'accords, résultats de contentieux de branche...). Il a répondu à plus de 350 questions de ses adhérents sur des sujets aussi divers que la continuité du service public, la pénibilité, la discipline, la FIMO/FCO, les dispositions de la CCNTU et les accords de branche signés.



Michel Quidort

→ 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 participera à la création de l'Euroteam.

→ En 2003, Michel Quidort est nommé 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.

→ En 2011, il devient Directeur des relations institutionnelles de Veolia Transdev.

INTERVIEW

MICHEL QUIDORT

PRÉSIDENT DE LA COMMISSION LÉGISLATION ET AFFAIRES EUROPÉENNES

→ L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS ET LA FUTURE LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LES CONCESSIONS SONT AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS DE LA COMMISSION.

Quels sont les grands dossiers ouverts à Bruxelles, qui vont toucher les activités du transport public de voyageurs ?

La commission Législation et affaires européennes suit les étapes de la création d'un espace européen des transports et vérifie qu'il garantisse des possibilités de développement pour nos entreprises. Parmi ces questions, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, qui fera l'objet du 4^{ème} paquet ferroviaire. La libéralisation devrait concerner les services publics, tels que les services régionaux des TER et les trains d'équilibre du territoire, ainsi que les lignes commerciales, non compensées et non contractualisées, dites en « open access ». Pour mettre en cohérence la législation existante avec ces nouvelles dispositions, la Commission européenne a décidé de réviser le règlement 1370/2007 sur les obligations de service public, afin de faire disparaître « l'exception ferroviaire » qui prévoit la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public dans le transport par rail. Les modalités d'ouverture à la concurrence devront être tranchées entre « l'open access », la concurrence « sur le marché », et l'attribution après appel d'offres compétitif, ou concurrence « pour le marché ». Il faut espérer que la révision de ce règlement se limite à son strict objectif et ne remette pas en question l'ensemble d'un texte dont l'élaboration a demandé sept ans. Le 4^{ème} paquet ferroviaire devrait être adopté fin 2012. Cette évolution vers une concurrence régulée des chemins de fer permettrait aux adhérents ferroviaires de l'UTP d'exporter leurs savoir-faire opérationnels comme leur ingénierie contractuelle, et ainsi favoriser leur développement international.

L'Union européenne prépare une législation sur les concessions, autrement dit les contrats de délégation de service public, et va réformer les directives sur les marchés publics. Quel serait l'impact de ces nouveaux textes sur notre secteur ?

Les textes du « Paquet marchés publics » concernent l'ensemble des activités pouvant être déléguées, dont les

transports publics. La création d'un socle européen ne peut que favoriser le développement des activités des opérateurs français, qui pratiquent ce modèle économique de longue date. La future directive sur les concessions devrait avoir un impact important sur notre activité. Même si les transports publics bénéficient déjà d'une législation sectorielle avec le règlement sur les obligations de service public, cette directive devrait modifier la loi Sapin. Elle prévoit ainsi une définition de la concession indiquant les critères pour la distinguer des marchés publics. Elle devrait autoriser les collectivités publiques à recourir à la négociation pour conclure les contrats dans le respect de la transparence, mais encadrerait la passation des avenants.

« La délégation de service public, moteur du développement des entreprises françaises à l'export »

Cette directive donne lieu à de nombreuses discussions en ce qu'elle élargit les possibilités d'attribution directe des contrats sans mise en concurrence, tout en permettant aux entités bénéficiaires (régies ou sociétés publiques locales) d'exercer jusqu'à 10% de leurs activités pour des collectivités qui ne les contrôlent pas. Le règlement 1370/2007 s'avère plus strict que la directive en discussion et ses dispositions, qui concernent les contrats de délégation mais pas les marchés, et qui prévoient le cantonnement de « l'opérateur interne », devraient ainsi continuer à s'appliquer. L'UTP, qui est en faveur du principe de libre administration des collectivités locales, continue toutefois, à l'exclusion d'agir, à défendre l'équité dans la concurrence entre les modes de gestion. Les régies et sociétés publiques locales ne devraient donc pas pouvoir répondre à des appels d'offres en dehors du territoire de leur Autorité organisatrice de référence. L'UTP est particulièrement active à Bruxelles, afin que certaines dispositions du projet ne nuisent pas à la délégation de service public, moteur du développement à l'export des entreprises françaises de services publics locaux.

LA COMMISSION LÉGISLATION ET AFFAIRES EUROPÉENNES

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 AU NIVEAU EUROPÉEN ET NATIONAL.

LES PRIORITÉS DE LA COMMISSION AU COURS DES DOUZE DERNIERS MOIS

→ Le suivi de l'état de la concurrence dans les transports urbains français

L'UTP suit attentivement l'évolution du marché, notamment les changements d'opérateurs consécutifs aux appels d'offres, ainsi que les changements de mode de gestion au sein de ses réseaux adhérents. Pour 2011, cette étude montre que près de 40% des réseaux adhérents ont changé d'opérateur et que seul un réseau a changé de mode de gestion. On relève que depuis 2005, 30% des appels d'offres passés ont donné lieu à un changement d'opérateur.

→ L'ouverture du marché de l'autocar en France

L'UTP a pris position en novembre 2011, aux côtés de la FNTV, dans le cadre de leur association commune, l'APAM (Association pour la Promotion des Acteurs de la Mobilité), en faveur du développement des lignes nationales par autocar. Ensemble, elles prônent le développement de modes complémentaires pour enrichir l'offre de mobilité proposée aux voyageurs, en y intégrant l'autocar aux côtés du train. L'UTP a été consultée et a fait part de ses remarques sur le projet de loi, actuellement déposé devant le Sénat, pour l'ouverture des lignes routières nationales. Cette future loi devrait permettre de compléter l'offre de mobilité, dans le respect des zones de pertinence économique des différents modes, aussi bien ferroviaires que routiers. Ainsi, Michel Bleitrach a

déclaré à la presse : « Il ne s'agit pas de cannibaliser l'offre ferroviaire mais de la compléter pour que chacun puisse se déplacer en fonction de ses moyens et de ses besoins ».

→ La future directive DSP et la révision des directives Marchés publics

Comme l'indique Michel Quidort dans son interview, l'UTP s'est beaucoup investie sur les propositions de directives DSP (Concessions) et Marchés publics. Elle travaille sur ces dossiers avec l'UITP, l'IGD, le MEDEF, auprès des institutions européennes et nationales.

40%

DES RÉSEAUX ADHÉRENTS ONT CHANGÉ D'OPÉRATEUR EN 2011

PARMI SES LEITMOTIFS, LA COMMISSION S'ASSURE DE :

- » l'existence d'un cadre législatif qui permette l'exercice d'une concurrence équilibrée, dans le respect du libre choix du mode de gestion de l'Autorité organisatrice pour les services publics ;
- » l'édiction de règles de concurrence équitables, entre les modes de gestion et les modes de transport, en vue du meilleur service de mobilité, au bénéfice du client final ;
- » l'équilibre de la relation contractuelle qui lie les parties (Autorités organisatrices et opérateurs de transport) ;
- » la promotion de l'ingénierie juridique française, qui est l'une des forces de la filière française à l'exportation ;
- » l'adaptation des droits des passagers aux contraintes urbaines.

→ L'extension des responsabilités des opérateurs et des entreprises ferroviaires : la forte opposition à l'extension de la loi Badinter

Depuis plus de deux ans, l'UTP est très mobilisée contre une éventuelle extension de la loi Badinter au tramway, au métro et au transport ferroviaire. En effet, cette loi très protectrice des piétons et des passagers a été adoptée en 1985 pour protéger les victimes d'accidents routiers. Des tentatives d'extension se manifestent régulièrement : propositions de loi (devenues caduques depuis), consultation du Ministère de la Justice, jurisprudence...

À plusieurs reprises, l'UTP a attiré l'attention des différents ministères (cabinets et services), ainsi que les élus en charge des transports, sur les conséquences dommageables d'une éventuelle extension. Elle devrait en effet provoquer un surcoût de plus trente millions d'euros par an pour les entreprises. L'UTP est en contact avec le MEDEF sur ce dossier et essaie à nouveau de mobiliser les élus locaux sur ce sujet.

→ L'organisation d'une conférence avec l'UITP sur la libéralisation et le financement du transport ferroviaire urbain et régional

Cette conférence européenne réunira le 4 juin 2012 des parlementaires européens, des représentants de la Commission européenne ainsi que des personnalités du monde ferroviaire. Leur mobilisation, aux côtés des dirigeants d'entreprises, illustre leur sensibilité aux messages portés par l'UTP à Bruxelles.

→ Les droits des passagers dans les transports urbains adaptés : de nouveaux projets des institutions européennes

Le lobbying de l'UTP a porté ses fruits sur le règlement sur les droits des passagers dans les autobus et autocars qui a été publié en 2011 (181/2011). Il concerne en effet principalement les lignes routières supérieures à 200 km et les dispositions qui s'appliquent à notre secteur sont adaptées à ses contraintes. Mécontente des dispositions de ce règlement, la Commission européenne vient de

lancer une étude afin de modifier à terme les obligations des entreprises envers leurs passagers. L'UTP a toujours indiqué qu'elle était favorable à une amélioration de la qualité des services pour les passagers. Les droits qui leur sont conférés doivent toutefois prendre en compte les caractéristiques des transports urbains. Un groupe de travail regroupant toutes les parties prenantes devrait se réunir prochainement sous l'égide de la Commission européenne.

L'UTP a toujours indiqué qu'elle était favorable à une amélioration de la qualité des services pour les passagers

→ La transposition du paquet routier sur l'accès à la profession

La DGITM a transposé à la fin de l'année 2011, le « paquet routier » qui avait été adopté par les institutions européennes en 2009. Elle a notamment veillé à ce que les dispositions prennent en compte les contraintes de la vie quotidienne des entreprises, notamment concernant le gestionnaire de transport et les modalités d'examen pour accéder à la profession de transporteur.



François Saglier

→ 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 chargé d'une mission à la Communauté urbaine de Bordeaux avant de revenir à Paris en 2004, 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.

→ En juillet 2010, il prend la direction du département Services et Espaces Multimodaux.

FRANÇOIS SAGLIER

PRÉSIDENT DE LA COMMISSION STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT PUBLIC

→ LA COMMISSION ÉCONOMIE ET SOCIÉTÉ DEVIENT LA COMMISSION STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT PUBLIC.

En tant que Président de la commission, expliquez-nous cette nouvelle dénomination « Stratégie et développement du transport public ».

La RATP, qui a assuré la présidence de la commission Économie et société depuis 2007, souhaitait élargir la vision de cette commission, pour être plus en phase avec l'approche globale de la profession, largement présentée dans le *Manifeste de la Mobilité durable* de juin 2010. Par ce manifeste, l'UTP appelait à la concrétisation du passage « du transport public à la mobilité ». L'affirmation de la place de l'opérateur comme chef d'orchestre des multiples services de mobilité, offerts sur un bassin de vie élargi, nécessitait une commission ad hoc.

« Notre étude milite clairement en faveur d'une transformation des AOT en Autorités organisatrices de la mobilité, disposant des compétences en matière de voirie et de stationnement »

Un de vos grands chantiers de l'année 2011 a été l'étude menée sur l'amélioration de l'équilibre économique du transport public urbain. Où en êtes-vous ?

Cette étude a été conduite par l'UTP pour mesurer la sensibilité du R/D aux décisions que peuvent prendre les collectivités publiques sur l'offre de transport, mais aussi sur les tarifs ou l'aménagement urbain. Notre approche, plutôt orientée économique, rejoint celle des Autorités organisatrices de transport sur le report modal, qui peine à s'opérer dans les agglomérations. Aussi,

après avoir été débattu aux Rencontres Nationales du Transport Public à Strasbourg, en octobre 2011, ce travail d'analyse sert de base aux échanges semestriels entre les instances de l'UTP et du GART. A titre d'exemple, le levier de l'aménagement de l'espace public pose la question du partage de la voirie et de la place offerte au mode bus dans nos villes. Notre étude milite en faveur d'une transformation des AOT en Autorités organisatrices de la mobilité, disposant des compétences en matière de voirie et de stationnement.

Une revendication forte de l'UTP, déjà exprimée dans le cadre du Grenelle de l'environnement et reprise dans le *Manifeste de la mobilité durable*.

Le transport public poursuit son développement pour satisfaire une fréquentation toujours ascendante. Qu'en est-il d'une amélioration de son financement ?

Nous continuons à vivre un paradoxe : les recettes ne progressent pas proportionnellement à la fréquentation. De plus, le secteur assume largement des dépenses exogènes au transport, comme la sécurité-sûreté ou la politique sociale. Et le R/D a chuté de vingt points en vingt ans. Ce qui pose très logiquement la question du financement de notre activité. Notre commission a donc amorcé des réflexions sur les ressources qu'il conviendrait de mobiliser à court ou moyen terme. Nous considérons que la question tarifaire doit être reposée. Pour rappel, en 2007, l'UTP avait pris une position sur la tarification et il convient d'y revenir. La seconde source de financement du transport urbain, en l'occurrence le Versement Transport (VT), intéresse aussi les autres échelons territoriaux. L'UTP a émis une position sur ces questions et mène en parallèle une réflexion sur les coûts des externalités. Ceci permet d'avoir une meilleure connaissance du coût global des différents modes de transport et de favoriser le rééquilibrage, d'une part, et d'autre part, d'imaginer de nouvelles sources de financement basées sur des logiques de pollueur/payeur.

LA COMMISSION STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT PUBLIC

CETTE COMMISSION A VOCATION À TRAVAILLER SUR UN MODÈLE GLOBAL, PRENANT EN COMPTE TOUS LES MODES DE TRANSPORT, POUR AMÉLIORER LE SERVICE RENDU AU VOYAGEUR. EN 2010, ELLE AVAIT ANCRÉ CETTE DÉMARCHÉ DANS LA PUBLICATION DU MANIFESTE DE LA MOBILITÉ DURABLE QUI PROPOSAIT UNE APPROCHE MULTIMODALE À TOUS LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ.

Cette commission a une approche large de la mobilité. Au cours des douze derniers mois, son travail s'est articulé autour de trois thèmes principaux.

UNE PRISE DE POSITION SUR LE STATIONNEMENT

→ **La révision du cadre juridique** pour que le stationnement puisse jouer tout son rôle dans le report modal. Pour ce faire, l'UTP appuie la proposition du Sénateur Nègre qui prône la décentralisation du stationnement par la création d'un service public dédié, dont la mise en œuvre pourrait relever des intercommunalités, dans le cadre d'une politique globale de déplacements à l'échelle des agglomérations. Ainsi, comme elle l'avait déjà exprimé en 2007 lors du processus de concertation du Grenelle de l'environnement, l'UTP réaffirme la nécessité de transformer les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) en Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable, dotées des compétences transport, voirie, stationnement, voire habitat, afin de lutter contre l'étalement urbain.

→ **Une meilleure exploitation des recettes de stationnement.** L'UTP estime que ces recettes doivent être collectées par les autorités en charge de la mobilité pour œuvrer à la stratégie définie localement. L'UTP plaide aussi en faveur de la dépenalisation du stationnement, pour que les recettes liées reviennent en totalité aux collectivités compétentes.

L'ANALYSE DES RÉSULTATS D'ACTIVITÉ DES RÉSEAUX ADHÉRENTS

Cette commission garde un ancrage économique fort via un travail d'analyse des résultats d'activité des réseaux adhérents de l'UTP au regard de la conjoncture économique. Elle livre ses résultats à fréquence mensuelle, avec les chiffres de conjoncture traités dans *Transport Public*, et à fréquence annuelle, avec la publication des *chiffres clés du transport public urbain*. Pour la période 2010 - 2011, l'analyse de l'UTP montre une forte attractivité des réseaux de transport public urbain : malgré une conjoncture extrêmement difficile, les voyageurs sont de plus en plus nombreux à adopter les modes de transport collectifs, et ce, quelle que soit la taille des agglomérations.

4,5%

DE HAUSSE DU TRAFIC DES
TRANSPORTS COLLECTIFS EN 2011

LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

Ce dynamisme pose la question de la pérennité du modèle économique du transport urbain. Ainsi, devant une dégradation continue du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales (de 35%), la commission Stratégie et développement du transport public imagine des outils de sensibilisation des Autorités organisatrices afin que l'urgence d'un rétablissement des équilibres du secteur n'entraîne pas une réduction de l'offre, à un moment où les attentes des clients sont grandes. La commission a ainsi proposé au Conseil d'administration des outils et argumentaires qui ont été acceptés.

→ **Une étude sur le report modal et l'équilibre économique des réseaux** qui évalue l'impact des décisions prises par les collectivités locales et identifie des leviers d'actions (offre, tarification, partage de la voirie, stationnement...). Cet outil sera le support d'échanges entre les adhérents du GART et de l'UTP au cours de l'année à venir.

Une forte inquiétude de l'UTP face à la baisse continue et régulière de la contribution des voyageurs dans le financement du système de transport

→ **Le renforcement des positions sur le financement et la tarification**
Face aux enjeux à relever pour les prochaines années, le constat de la dégradation du R/D, malgré la croissance de la fréquentation, impose une ambition plus affirmée. L'exigence de report modal oblige à revisiter les systèmes tarifaires locaux souvent complexes et à gagner en efficacité économique. Ainsi, au cours des douze derniers mois, l'UTP a manifesté son inquiétude face à la baisse continue et régulière de la contribution des voyageurs dans le financement du système de transport, qui couvre en moyenne 35% des dépenses.

Elle a ainsi exprimé la nécessité d'une contribution accrue des voyageurs au coût de leur trajet et a défendu :
» un meilleur affichage du coût de la mobilité, à rapprocher du prix effectivement payé par le voyageur et des contributions des collectivités locales ;
» une augmentation des tarifs, lorsque des investissements sont réalisés et que la qualité du service est au rendez-vous ;
» le principe d'une gratuité réservée à l'aide sociale. Ces argumentaires se fondent notamment sur les analyses des pratiques de la tarification, réalisées conjointement par l'UTP et le GART. En complément de l'annuaire de la tarification et de sa synthèse, 2012 verra la publication d'un document sur l'évolution des pratiques tarifaires des réseaux de transports urbains sur la dernière décennie.

→ **Une position sur le Versement Transport**, par laquelle l'UTP réaffirme son attachement à cette ressource pérenne et dynamique, affectée au développement du transport urbain. En effet, le Versement Transport (environ six milliards d'euros dont la moitié pour la province) est directement réinjecté dans les territoires sur lesquels il est levé. Il en accroît l'attractivité en irriguant les bassins de vie et de mobilité et surtout, en favorisant l'accès aux emplois et aux services. L'UTP défend donc la pérennité du Versement Transport dans sa configuration actuelle et ne rejoint pas la proposition de VT additionnel. Elle envisage toutefois la mise en place d'un VT interstitiel, au motif de l'équité des employeurs vis-à-vis des transports sur l'ensemble du territoire et d'une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains, départementaux et régionaux. Ce financement pourrait être dédié au développement de l'intermodalité. Pour autant, cette ressource nécessaire n'est pas suffisante. L'UTP plaide donc en faveur d'une évaluation des coûts environnementaux, sociaux et sociétaux liées à la mobilité individuelle, et pour une affectation des ressources issues des externalités vers les transports respectueux de l'environnement et des hommes. Cette position propose des pistes à creuser : qu'il s'agisse de l'incitation des entreprises à réduire l'accidentologie ou de l'application du principe du pollueur/payeur.



Marc Delayer

→ Diplômé d'un DEA Économie des Transports, Marc Delayer a débuté sa carrière à la Société des Transports Collectifs Rochelais en tant que Responsable marketing et développement.

→ Après deux années passées au Zaïre, il intègre la CGFTE (Compagnie Générale Française des Transports et Entreprises) en avril 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 le 1^{er} janvier 2003.

→ Marc Delayer est membre du Bureau d'AGIR depuis 2005.

INTERVIEW

MARC DELAYER

PRÉSIDENT DE LA COMMISSION TECHNIQUES, EXPLOITATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

→ EN CHANGEANT DE DÉNOMINATION, LA COMMISSION ACCORDE UNE PLACE PRÉPONDERANTE AUX QUESTIONS D'EXPLOITATION DU RÉSEAU, SANS NÉGLIGER LES SUJETS ÉNERGÉTIQUES QUI LUI SONT LIÉS.

En qualité de Président de la commission Techniques, exploitation et développement durable, vous avez souhaité modifier sa dénomination : « exploitation » a remplacé « énergies ». Pour quelles raisons ?

Au cours des deux dernières années, les questions liées à l'exploitation ont beaucoup compté dans l'agenda de la commission. Notamment avec la mise en place de l'Agence Française de l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB) et la réalisation de notre *Livre blanc sur la qualité du service*. L'échéance de 2015 pour l'accessibilité a également influencé ce changement. Mais les sujets énergétiques restent présents, puisqu'ils relèvent aussi de l'exploitation d'un réseau et concourent au développement durable.

vigilants sur les arrêtés à venir, qui devraient afficher les valeurs issues de nos calculs et qui devraient être en cohérence avec celles des Plans Climat-Énergie Territoriaux (PCET).

Le second dossier, la qualité de service, touche plus particulièrement à l'organisation de notre métier et aux relations entre opérateurs et Autorités organisatrices. Moteur dans la construction des référentiels existants, l'UTP souhaite un retour aux fondamentaux du service. Notre Livre blanc va permettre un travail en concertation avec le GART, pour avancer sur les sujets de coproduction de service, de certification, de satisfaction des voyageurs.

Vous avez souhaité que l'UTP s'engage sur l'ISO 26 000. Qu'est-ce qui vous a motivé ?

La norme ISO 26 000 a été adoptée en novembre 2010. Elle vise à fournir aux entreprises les lignes directrices de la Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE). Le transport public, acteur du développement des territoires et du développement durable, ne pouvait être absent d'une réflexion sur cette norme. Aussi, nous nous sommes associés à AFNOR Normalisation pour rédiger un guide d'application de l'ISO 26 000 pour notre secteur. Il s'agit de mettre à disposition de tous les acteurs (opérateurs de grands et petits réseaux, élus, partenaires sociaux et institutionnels), un guide d'utilisation de cette norme. Bref, d'expliquer simplement ce qu'implique un engagement dans cette démarche et, surtout, de partager un certain nombre de pratiques déjà en cours dans nos entreprises.

« Moteur dans la construction des référentiels existants, l'UTP souhaite un retour aux fondamentaux du service »

Où en êtes-vous des chantiers importants de 2011 : l'information CO2 et la qualité de service ?

Depuis plus de trois ans, l'UTP participe à l'Observatoire Énergies Environnement et Transport (OEET) pour la mise en place du dispositif d'information sur les émissions de CO2 des prestations de transport. Dans ce cadre, l'UTP a élaboré une méthodologie de calcul, partagée par toutes les composantes. Longtemps hostiles à l'idée de moyennes, l'ADEME et la DGITM se sont finalement rangées à notre option, retenue par le décret d'application de novembre 2011. Nous resterons

LA COMMISSION TECHNIQUES, EXPLOITATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

REBAPTISÉE EN JUIN 2011 POUR SE RECENTRER SUR LES QUESTIONS D'EXPLOITATION, CENTRALES POUR LES ENTREPRISES ADHÉRENTES DE L'UTP, LA COMMISSION TECHNIQUES, EXPLOITATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE A PROJETÉ SON REGARD D'OPÉRATEUR SUR LES DOSSIERS QUI ONT JALONNÉ L'ACTUALITÉ DES DOUZE DERNIERS MOIS.

Elle s'est particulièrement concentrée sur les responsabilités des acteurs et les fondamentaux du métier de l'exploitation, centré sur la qualité du service rendu au voyageur, l'importance de la billettique et de l'information, et l'intégration du respect de l'environnement et de la responsabilité sociétale dans les entreprises.

LA QUALITÉ

→ La publication du *Livre blanc sur la qualité du service* à l'automne 2011 plaide pour que la relation Autorité organisatrice/opérateur s'articule autour des objectifs de qualité du service attendu par le voyageur. L'UTP souligne la nécessité d'une compréhension des attentes du public, partagée avec les AOT pour une formalisation acceptable du cadre contractuel qualité. Elle précise que l'opérateur et son Autorité organisatrice ont la possibilité de choisir la démarche localement la plus pertinente, en s'appuyant sur l'expertise de la profession et des démarches éprouvées. L'UTP y rappelle que l'aspect concurrentiel de l'activité et les limites économiques de l'investissement des opérateurs doivent être pris en compte et souligne le rôle essentiel de la mesure de la qualité du service. Ce document a permis de réunir l'UTP et le GART pour une vision et des positions partagées. Au préalable, un état des lieux sera réalisé pour identifier les problématiques à examiner ensemble.

→ La participation de l'UTP à l'Autorité de la qualité de service dans les transports, mise en place par Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani, symbolise aussi son fort engagement dans cette voie. Cette instance installée au sein du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable vise un double objectif :

- » informer les usagers et clients de façon régulière et transparente sur la qualité des transports par le suivi d'indicateurs ;
- » inciter les opérateurs à développer la qualité de service.

L'UTP a désigné des représentants qui siègent au haut comité de la qualité de service comprenant trente-cinq membres, notamment des représentants des collectivités publiques, des opérateurs, des consommateurs et des usagers.

L'INFORMATION VOYAGEURS ET LA BILLETTIQUE

→ Parallèlement à la qualité du service, 20% des voyageurs jugent prioritaire l'information pour un service de transport public de qualité. Ils demandent une information instantanée, individualisée, fiable, sur l'ensemble des déplacements dans un bassin de mobilité, en situation normale comme en situation perturbée. C'est autour de ce thème que s'est articulée la démarche de l'UTP et d'IESF (Ingénieurs et Scientifiques de France) :

- » organisation d'un cycle de conférences au cours desquelles des experts de la mobilité, des Autorités organisatrices et des entreprises ont confronté leurs expériences ;
- » analyse des échanges et définition dans un ouvrage commun de dix pistes de réflexion qui pourraient redéfinir le jeu des acteurs, pour qu'il facilite la mobilité du voyageur en lui apportant, au bon moment et au bon endroit, l'information multimodes dont il a besoin. Parmi elles : la constitution d'une plateforme d'informations multiréseaux, l'information en temps réel, l'utilisation des réseaux sociaux, la gestion des situations de crise.

→ L'UTP prend également une part active dans les chantiers lancés par l'AFIMB (Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique). En matière de billettique, les travaux portent sur la définition d'un référentiel dédié à la technologie NFC et sur le développement d'une application billettique commune, qui se juxtapose aux applications billettiques locales, offrant une interopérabilité des différents systèmes existants en France. Les questions de réutilisation des données et de leur qualité sont des préalables pour une information voyageurs partagée et interopérable.



→ En réalisant les « Spécifications communes d'une interface (API) de recherche d'itinéraire en transports collectifs » avec Canal TP, Cityway et Dryade et avec le soutien financier de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, l'UTP et ses partenaires souhaitent favoriser le développement d'applications et de services, dotés de fonctions de calcul d'itinéraires de transports publics.

DÉVELOPPER TRANSPORT ÉCOLOGIQUE ET RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

→ En octobre 2011, après trois ans de participation aux travaux de l'Observatoire Énergie Environnement Transport, l'UTP obtient qu'en application des dispositions de la loi Grenelle 2, l'affichage de la quantité de CO₂ émise par prestation de transport s'appuie sur des données moyennes, établies à partir de l'enquête nationale réalisée par la DGITM, le CERTU, le GART et l'UTP. Cette décision couronne l'insistance de l'UTP et du groupe de travail dédié.

→ Dès la publication de la norme ISO 26 000 Responsabilité Environnementale et Sociétale, l'UTP s'est rapprochée de l'AFNOR pour élaborer le guide d'application de cette norme au secteur. Les experts mobilisés au sein de l'UTP sont engagés dans la rédaction des contributions de la profession, aux principes de la responsabilité sociétale et dans

l'identification des parties prenantes de la sphère d'influence des transports publics. Ce chantier important vise à l'élaboration de recommandations à destination des entreprises de transport public, quelle que soit leur taille, à l'horizon fin 2013.

L'UTP obtient que l'affichage de la quantité de CO₂ émise par prestation de transport s'appuie sur des données moyennes, établies à partir d'une enquête nationale

LES RÉSULTATS FINANCIERS

LE BILAN

LE COMPTE DE RÉSULTAT

**LE RAPPORT DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES**

LE BILAN

POUR LA 5^{ÈME} ANNÉE CONSÉCUTIVE, L'UTP A DÉGAGÉ EN 2011 UN RÉSULTAT POSITIF QUI CONFIRME L'ANCRAGE URBAIN ET FERROVIAIRE DE L'ORGANISATION PROFESSIONNELLE QUI SE TRADUIT PAR L'AUGMENTATION DU NOMBRE D'ADHÉRENTS, LA BONNE TENUE DU SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ DE 2010, ET LA CONFIRMATION DU POSITIONNEMENT DE SON GROUPE MÉDIAS.

UN RÉSULTAT EXCÉDENTAIRE QUI REFLÈTE : //

→ L'attrait croissant de la profession pour les activités urbaines et ferroviaires de l'UTP avec :

» l'arrivée de nouveaux adhérents ferroviaires : Eurostar, Thello ;

» le maintien du nombre d'adhérents urbains ;

» l'accueil de cinq membres partenaires qui confirment la légitimité du statut de membre partenaire créé en 2010 pour accélérer le passage « du transport public à la mobilité ».

Ces chiffres confirment l'intérêt de l'adhésion à l'UTP et la qualité du travail effectué, exprimée dans l'enquête de satisfaction annuelle.

→ La réussite du Salon Européen de la Mobilité de 2010 avec l'augmentation du nombre d'exposants et de visiteurs, la confirmation de l'identité européenne et multimodale de l'événement.

→ L'existence de médias qui trouvent leur place et travaillent en complémentarité.

En effet, *Transport Public* et *Mobilicités* ont inventé des identités qui se font écho sans se concurrencer, d'où la fidélisation du lectorat pour *Transport Public* et l'augmentation de la fréquentation sur *Mobilicités*. Cette assiduité des lecteurs liée à la mobilisation de la profession lors des Rencontres Nationales du Transport Public ont permis, malgré un contexte économique tendu, de maintenir des opérations de publicité et des dossiers thématiques ; et pour la première fois, un hors-série ferroviaire en réponse à l'actualité de l'année 2011.

Par ailleurs, la bonne santé financière de l'UTP est également assurée par la bonne gestion du fonctionnement dans sa globalité. Les frais généraux sont stables depuis plusieurs années, les dépenses liées à la communication sont maîtrisées, les coûts liés aux études et aux conseils ont augmenté pour répondre aux demandes et besoins des adhérents, la masse salariale est conforme aux prévisions.

Le budget 2011 validé en janvier 2011 a été respecté.

Le résultat de l'exercice 2011 se décompose de la manière suivante :

	2011	2010
Fonctionnement général	285,741 €	92,818 €
GIE/Salon	153,590 €	293,336 €
<i>Transport Public</i> <i>Mobilicités</i>	-150,736 €	-155,131 €
Résultat de l'UTP	288,595 €	231,023 €

//

ACTIF

	31/12/11		31/12/10	
	Brut	Amort.	Net	Net
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	62 003,44	55 245,15	6 758,29	3 104,16
Logiciels	62 003,44	55 245,15	6 758,29	3 104,16
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	583 857,07	454 452,97	129 404,10	136 602,76
Constructions	327 788,31	259 263,94	68 524,37	71 961,22
Installations techniques, matériels et outillages	53 894,55	47 316,16	6 578,39	7 949,37
Autres immobilisations corporelles	202 174,21	147 872,87	54 301,34	56 692,17
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	9 660,34		9 660,34	9 549,97
TOTAL ACTIF IMMOBILISÉ (I)	655 520,85	509 698,12	145 822,73	149 256,89
CRÉANCES	291 065,38		291 065,38	271 131,27
Clients et comptes rattachés	59 373,22		59 373,22	48 091,85
Autres créances	47 321,91		47 321,91	38 669,17
Comptes courants GIE	184 370,25		184 370,25	184 370,25
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	1 411 012,29		1 411 012,29	1 110 934,26
DISPONIBILITÉS	914 938,88		914 938,88	1 007 509,19
CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE	63 716,49		63 716,49	45 859,58
TOTAL ACTIF CIRCULANT (II)	2 680 733,04	2 680 733,04	2 435 434,30	
TOTAL ACTIF (I + II)	3 336 253,89	509 698,12	2 826 555,77	2 584 691,19

PASSIF

	31/12/11	31/12/10
	12 mois	12 mois
FONDS ASSOCIATIF		
Réserve générale	1 833 016,57	1 601 993,55
Report à nouveau	31 357,15	31 357,15
Résultat de l'exercice	288 595,74	231 023,02
TOTAL (I)	2 152 969,46	1 864 373,72
PROVISIONS POUR RISQUES & CHARGES (II)	138 220,00	257 808,00
FONDS DÉDIÉS S/ SUBVENTIONS DE FCT (III)		
TOTAL FONDS PROPRES (I+II+III)	2 291 189,46	2 122 181,72
DETTES	535 366,31	462 509,47
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	162 557,46	97 999,83
Dettes fiscales et sociales	272 208,32	259 780,74
Autres dettes	100 600,53	104 728,90
PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE		
TOTAL DETTES ET ASSIMILÉS (IV)	535 366,31	462 509,47
TOTAL PASSIF (I + II + III + IV)	2 826 555,77	2 584 691,19

LE COMPTE DE RÉSULTAT

	31/12/11 12 mois	31/12/10 12 mois
PRODUITS D'EXPLOITATION		
Cotisations des adhérents TU/TI	2 386 830,50	2 269 934,00
Cotisations des membres associés	84 000,00	83 300,00
Cotisations des adhérents ferroviaires	490 000,00	380 000,00
Cotisations des membres partenaires	25 000,00	
Participation au FIER		16 000,00
Vente des publications UTP	17 468,59	17 944,03
Recettes Salon - Bus d'Or		54 700,00
Recettes <i>Transport Public</i>	4 381,86	13 096,49
Subventions	1 962,98	88 685,89
Produits divers/transfert de charges	119 582,18	87 827,96
TOTAL (I)	3 129 226,11	3 011 488,37
CHARGES D'EXPLOITATION		
Dépenses - Fonctionnement général	1 169 445,62	1 173 739,05
Frais généraux	615 468,58	601 828,34
Études / Conseils	136 275,05	120 721,46
Frais liés à la négociation sociale	130 718,90	191 923,23
Actions de communication	286 983,09	259 266,02
Dépenses <i>Transport Public</i>	37 500,00	37 500,00
Dépenses Salon/GIE	31 651,05	73 982,77
Impôts, taxes et versements assimilés	166 397,08	136 086,18
Salaires et traitements	1 235 819,60	1 226 244,42
Charges sociales	504 794,22	497 191,97
Autres charges de gestion courante	4 674,83	9 774,65
Dotations aux amortissements des immobilisations	29 439,26	37 386,92
Dotations aux provisions pour risques et charges	16 812,00	3 970,00
TOTAL (II)	3 196 533,66	3 195 875,96
1_ RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I - II)	- 66 307,55	-184 387,59

	31/12/11 12 mois	31/12/10 12 mois
PRODUITS FINANCIERS		
Produits nets sur cessions valeurs mobilières de placement	13 728,15	8 302,42
Produits participations - GIE	174 050,06	237 854,20
Autres intérêts et produits assimilés	19 538,62	9 599,81
TOTAL (III)	207 316,83	255 756,43
CHARGES FINANCIÈRES		
Intérêts et charges assimilées		
TOTAL (IV)		
2_ RÉSULTAT FINANCIER (III - IV)	207 316,83	255 756,43
3_ RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS (I - II + III - IV)	140 009,28	71 368,84
PRODUITS EXCEPTIONNELS		
Sur opérations de gestion	2 683,31	
Sur exercices antérieurs	9 882,76	
Reprise sur provisions	136 400,00	160 554,18
TOTAL (V)	148 966,07	160 554,18
CHARGES EXCEPTIONNELLES		
Sur opérations de gestion		
TOTAL (VI)	379,61	900,00
4_ RÉSULTAT EXCEPTIONNEL (V - VI)	148 586,46	159 654,18
Engagements à réaliser sur subventions attribuées (VII)		
Impôts sur les bénéfices (VIII)		
Sous-total PRODUITS (I+III+V)	3 485 509,01	3 427 798,98
Sous-total CHARGES (II + IV + VI + VII + VIII)	3 196 913,27	3 196 775,96
5_ RÉSULTAT (Produits - Charges)	288 595,74	231 023,02

LE RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

SUR LES COMPTES ANNUELS

**RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES
SUR LES COMPTES ANNUELS**

EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2011

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 2011, 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 contribué 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 2012
Le Commissaire aux Comptes

SOFREC ASSOCIES FRANCIENS
Laurent RILOUX





5-7 rue d'Aumale - 75009 Paris
Tél : +33(0)1 48 74 63 51
Fax : +33(0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

