

LES 8 COMMISSIONS 2019

www.utp.fr



La mobilité durable partout, pour tous



COMMISSION

AFFAIRES SOCIALES FERROVIAIRES

La branche ferroviaire arrive à un tournant majeur de son histoire, les premiers transferts de personnels dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics ferroviaires de voyageurs étant annoncés. Dans ce calendrier, **l'UTP continue à s'engager pour la construction d'un cadre social commun de haut niveau**, véritable socle pour l'édification des politiques sociales de chaque entreprise de la branche.

Après plus de deux ans de négociation, l'accord de branche du 7 janvier 2020 relatif au volet « Classifications et rémunérations » de la branche ferroviaire conclu entre l'UTP, l'UNSA et la CFDT, a été invalidé suite aux oppositions des fédérations CGT, SUD-Rail et FO. L'UTP regrette cette décision. Pour autant, l'engagement de l'UTP dans la négociation ne faiblira pas. Il s'agit, en effet, d'un enjeu essentiel pour la branche que de construire un cadre commun moderne, porteur de droits nouveaux pour les salariés et permettant à chaque entreprise de développer son propre modèle social en fonction de ses caractéristiques, de ses activités (voyageurs, fret, gestionnaires d'infrastructures) et des spécificités des territoires desservis.

Formation des salariés : un cadre à renforcer

En 2019, les instances paritaires de la branche ont poursuivi leurs travaux en vue de renforcer le dispositif-cadre de formation des salariés. La création de certifications, le développement de l'apprentissage, des dispositifs de promotion et de reconversion (PRO A) et la participation active au lancement de l'OPCO Mobilités ont fortement mobilisé

les entreprises, toujours avec l'objectif de développer l'attractivité et l'efficacité du système de formation de la branche ferroviaire.

Dialogue social : des moyens consolidés

La branche ferroviaire s'est dotée de nouveaux moyens pour renforcer le dialogue social grâce à deux accords conclus le 10 juillet 2019. Outre la mise en place de la Commission paritaire permanente de négociation et d'interprétation (CPPNI), la branche a activé son Observatoire paritaire de la négociation collective. Cette instance est notamment chargée de réaliser un rapport annuel présentant un bilan de la négociation collective au sein de la branche et un bilan de l'action menée en termes d'égalité professionnelle. Par ces accords, l'UTP et les partenaires sociaux signataires ont souhaité marquer l'importance d'un dialogue social de qualité au sein de la branche et promouvoir la place centrale de la négociation collective dans la branche et dans les entreprises.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

ARRIVA (DB)
Jean-Yves Lhomme

COLAS RAIL
Cécile de Carvalho

EURO CARGO RAIL (DB)
Thierry Huchet,
Cathy Pasquine

EUROPORTE (GETLINK)
Virginie Dufresnoy

EUROSTAR
Anne-Sophie Renault

KEOLIS
Jacques Damas,
Bruno Danet

LISEA
Nargarajen Soobrayen

RATP
Caroline Chevalier,
Céline Marquis

RATP DEV
Laëticia Besson,
Jean-Louis Onnis

RTT PACA
Nathalie Barbé,
Vincent Guillaume

SÉCURAIL
Philippe François

SNCF
Magali Alexandre,
François Nogué
(président de la Commission)

SNCF MOBILITÉS
Cécile Gourdon,
Béatrice Lafaurie

SNCF RÉSEAU
Georges Ichkhanian

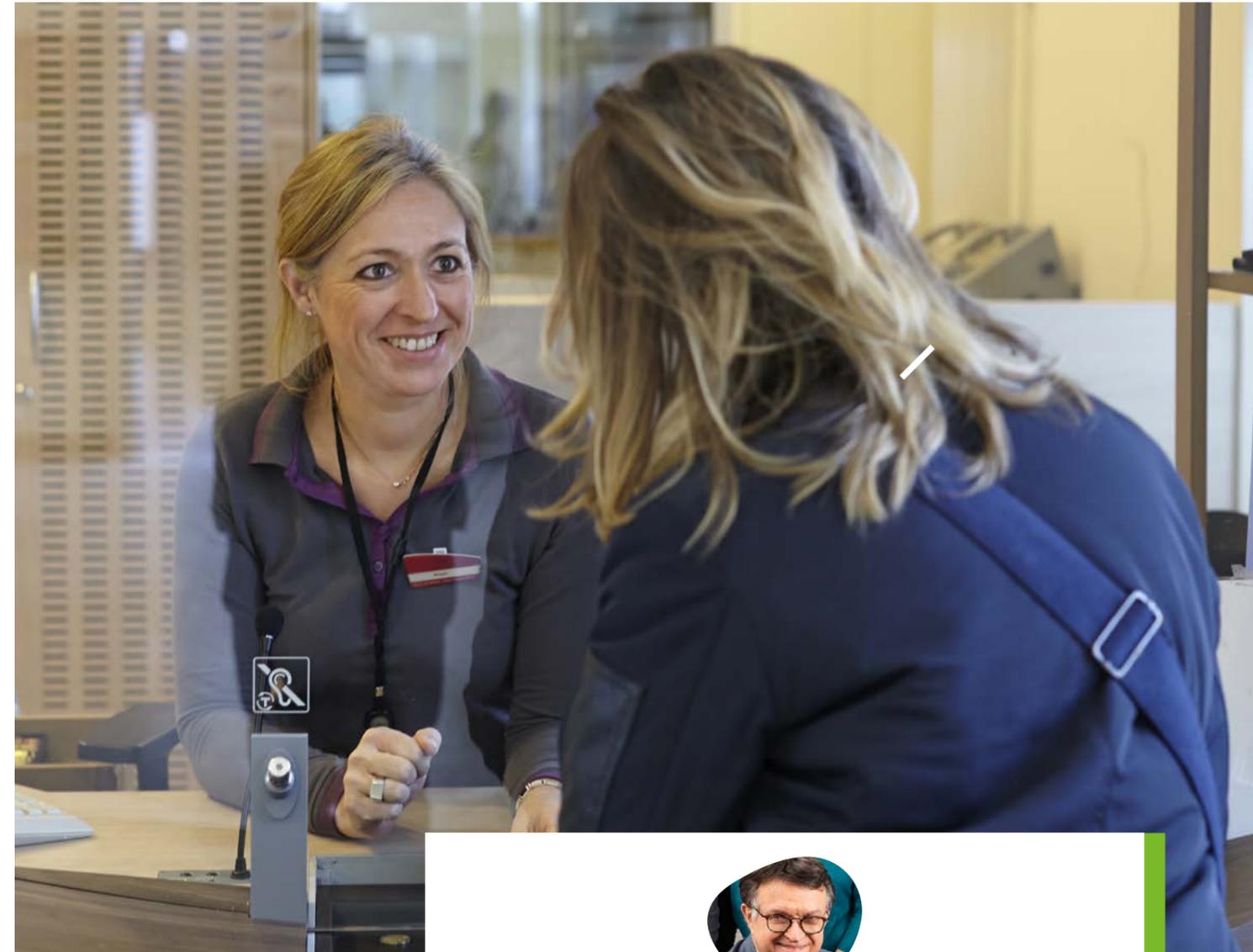
THALYS
Caroline Dupé,
Béatrice Hector Raugel

THELLO
Béatrice de Saint-André

TRANSDEV
Farès Goucha, Benoît Juéry, Loïc Lanne,
Clément de Villepin
(vice-président de la Commission)

UTP
Claude Faucher, Ahlam Karam, Alice Laffaille,
Jean Lagrange, Justine Lassansaa, Soazig Sarazain

VFLI
Yazid Oultaf



FRANÇOIS NOGUÉ
Président de la commission Affaires sociales ferroviaires
Directeur des Ressources humaines, groupe SNCF

« La branche ferroviaire vit un tournant social »

Où en est la négociation de la convention collective nationale de la branche ferroviaire ?

Malgré l'invalidation du volet « Classifications et rémunérations », l'UTP veut poursuivre la construction de la convention collective, engagée depuis plus de six ans. La branche ferroviaire vit un tournant social. La convention collective est un texte fondamental qui offre une assise commune et concrète à toutes les entreprises pour bâtir leurs politiques sociales. En 2020, nous allons continuer nos travaux sur la prévoyance, un nouveau volet très important. Le socle de garanties sociales offertes par la branche sera amené à s'élargir. Nous voulons construire progressivement un cadre commun de haut niveau.

L'année 2020 sera-t-elle ponctuée par d'autres rendez-vous importants ?

En parallèle des premiers appels d'offres émis dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la question des garanties sociales des salariés transférés sera aussi à l'ordre du jour. Cette négociation aborde des sujets complexes qui nécessitent un travail paritaire approfondi, en lien avec les services de l'État. Ce sera l'occasion de décliner nos engagements sur ce sujet, notamment concernant le logement ou les facilités de circulation des salariés transférés. La branche poursuit, par ailleurs, son travail de structuration en matière de formation professionnelle, par exemple sur la création de certifications adaptées.

COMMISSION AFFAIRES SOCIALES DU TRANSPORT URBAIN

Dans un contexte de transformations sociétale, technologique et institutionnelle de la mobilité, travailler sur l'attractivité et la promotion des métiers et préparer l'avenir par une réflexion sur leurs évolutions demeure une priorité pour cette Commission. **Un dialogue social riche et constructif** entre les organisations syndicales représentatives et l'UTP doit permettre, en 2020, de répondre à ces enjeux.

L'année 2019 a été marquée par un dialogue social de qualité avec les organisations syndicales de la branche. Il a abouti à la signature de cinq accords sur l'évolution des minima conventionnels, la répartition des fonds alloués au financement du dialogue social de branche, la mise en place du dispositif de la reconversion ou la promotion par l'alternance, dit « Pro A », et la prévoyance. Ce dialogue a également permis d'amorcer la réflexion sur l'éventuelle mise en place d'un régime de prévoyance, en cas d'inaptitude hors invalidité, des personnels autres que de conduite, qui sera examinée lors d'une prochaine réunion de la Commission paritaire permanente de négociation et d'interprétation (CPPNI). Dans le cadre de l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités, la Commission s'est aussi investie dans la production de recommandations sur le cadre social de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France.

Renforcer l'attractivité et la promotion des métiers

Au-delà et conformément à la feuille de route stratégique définie par le conseil d'administration, les travaux engagés au sein de la Commission ont eu pour objectif de proposer un plan d'action pour renforcer l'attractivité et la promotion des métiers en utilisant les leviers disponibles au niveau d'une

branche professionnelle. Cela passe par des partenariats avec les acteurs publics dans les champs de l'enseignement, de la formation professionnelle ou de l'insertion, mais également par des actions de communication nationale pour mieux faire connaître les métiers et les perspectives de carrière dans le secteur. Enfin, cela nécessite de mener une réflexion approfondie sur l'évolution du cadre social pour le moderniser et l'adapter aux enjeux à venir. Dans ce contexte, accompagner les entreprises et les salariés est une priorité.

Travailler sur la marque employeur

L'étude Kyu Lab menée en 2018 pose clairement le diagnostic de l'attractivité des métiers et de leur transformation future. Elle montre la nécessité de travailler la marque employeur du secteur pour valoriser sa contribution aux enjeux du développement durable auxquels les nouvelles générations sont particulièrement attachées. La Commission va aussi poursuivre les travaux engagés sur les parcours de formation et sur l'employabilité des salariés de la branche et pourra, pour ce faire, compter sur l'expertise de l'OPCO Mobilités. Le chantier sur la révision des classifications professionnelles et des rémunérations devra également contribuer à corriger le déficit d'attractivité dont souffrent les métiers de la branche.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

AGIR

Béatrice Huynh

CARPOSTAL FRANCE

Christophe Chausson,
Lætitia Ravet

CTPO-LIA LE HAVRE (TRANSDEV)

Xavier Alberola

KEOLIS

Bruno Danet
(président de la Commission),
Clara-Sophie Jakubik,
Jean-Marie Joly,
Guillaume Laconte,
Fabrice Perrin

RATP

Isabelle Caroff, Frédéric
Descrimes-Favraud

RATP DEV

Lætitia Besson,
Laurence Julien-Laferrrière,
Valérie Legrain-Sicard,
Aurélien Lejeune,
Déborah Pasquier

RTCR LA ROCHELLE (AGIR)

David Cronenberger

RTM MARSEILLE (AGIR)

Denis Costopoulo,
Virginie Sitri, Jean Taxy

STAR RENNES (KEOLIS)

Gaëlle Kerbellec

STCL LIMOGES (TRANSDEV)

Yvette Caillaud

TICE EVRY

Serge Duckat

TISSÉO TOULOUSE (AGIR)

Gilles Souyris

TRANSDEV

Aurélien Jabeur, Benoît
Juéry, **Clément de
Villepin** (vice-président
de la Commission)

UTP

Inès Ben Abdallah,
Claude Faucher,
Inès Ferreira, Valérie
Molandrino, Soazig
Sarazain, Cécilia Vauray

VECTALIA FRANCE

Éric Martinez,
Marjolaine Naffouti



BRUNO DANET

Président de la commission Affaires sociales du transport urbain
Directeur des Ressources humaines groupe, Keolis

« Dans un contexte en tension, il faut rendre les métiers plus attractifs »

Certains métiers sont en tension, pour quelles raisons et comment y remédier ?

Nos entreprises sont confrontées à d'importantes difficultés de recrutement, notamment pour les métiers de la conduite et de la maintenance. Sur ces emplois, elles sont en concurrence avec d'autres secteurs, qui peuvent paraître plus « séduisants » de par les conditions de travail, les perspectives de carrière... Ces facteurs peuvent également impacter le niveau de fidélisation. Dans un contexte en tension, il faut rendre les métiers plus attractifs. Nos travaux, comme le projet de création de CQP, le développement de l'apprentissage, des dispositifs de promotion et de reconversion (PRO A), ont tous pour objectif de répondre à ce besoin.

L'ouverture à la concurrence est aussi un sujet important...

La réussite de l'ouverture à la concurrence en Île-de-France est un enjeu majeur. La Commission suivra de près l'élaboration des futurs textes réglementaires pris en application de la loi d'orientation des mobilités. Les négociations de l'accord définissant les conditions de transfert des salariés OPTILE sont une étape majeure pour construire un cadre social sécurisé.

COMMISSION ÉCONOMIE ET MOBILITÉ

Alors que la mobilité n'a jamais été aussi présente dans le débat public, l'un des enjeux majeurs de la Commission vise à **promouvoir les conditions de développement et de pérennité des transports publics urbains et ferroviaires**. Observations, enquêtes, évaluations, recommandations et positions ont rythmé les travaux des membres de cette Commission en 2019.

En 2019, la refonte totale du site d'enquête sur les réseaux urbains (TCU) a perturbé la mission d'observation des réseaux menée par la Commission et l'a contrainte à différer la parution des *Chiffres clés du transport public*.

Deux nouveaux outils pour observer l'économie

Pour pallier le retard de cette publication, plébiscitée par les adhérents de l'UTP qui y participent activement en renseignant leurs propres données, deux outils ont été mis en place : un tableur mensuel des trois indicateurs phares du secteur (kilomètres, voyages, recettes), qui permet aux réseaux de suivre au plus près la tendance de l'activité au niveau national, et un flash ÉcoMob trimestriel portant sur des clés d'analyse macroéconomique de ce tableur. Apport précieux, ces nouveaux dispositifs d'observation permettent à l'UTP d'affiner ses arguments pour défendre le modèle économique des transports publics urbains. À l'appui des derniers résultats, l'UTP a notamment pu affirmer l'inadéquation de la gratuité totale aux enjeux de développement durable au travers d'une note élaborée par la commission Économie et Mobilité. Ce texte reprend chaque objectif mis en avant par les promoteurs de la gratuité totale et démontre qu'ils peuvent être atteints sans mettre en péril le financement du secteur et la qualité de

service offerte aux voyageurs. Cette note est venue étayer la position que l'UTP avait publiée en 2014 avec la FNAUT, représentante des voyageurs.

Une position sur les vertus du versement mobilité

Outre les recettes commerciales, un autre des trois piliers du financement des transports urbains a requis une attention particulière en 2019 : le versement mobilité. Diverses dispositions législatives récentes : relèvement du seuil de 9 à 11 salariés (loi de finances de 2016), dispositifs de lissage de seuils (loi PACTE de 2019), nouvelles compétences des autorités organisatrices de mobilité qu'il doit contribuer à financer (loi d'orientation des mobilités de 2019) et plafond fixé à la compensation de l'État (loi de finances 2020) ont en effet déstabilisé cette ressource. La Commission a donc estimé utile de rappeler les vertus du versement mobilité dans une position. Les bénéfices de cet impôt pour les voyageurs, les territoires, mais aussi pour les employeurs ont été mis en avant dans ce texte. Objectif : sensibiliser les décideurs politiques et les représentants des entreprises à l'impact positif du versement mobilité en termes d'emploi local, d'attractivité des territoires où il est prélevé et d'amélioration de la qualité de vie, notamment de celle des salariés.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

AGIR

Anne Bellamy

CARPOSTAL FRANCE

Valérie Bayle-Didier

GROUPEMENT LACROIX & SAVAC

Stéphane Bonnaud

KEOLIS

Frédéric Baverez,
Anne Lieure

MOVENTIS PAYS DE MONTBÉLIARD

Grégory Carmona

RATP

Jean-Marc Beteille,
Céline Hallier,
Valère Pelletier

RATP DEV

Sophie Castagné,
Christophe Vacheron

RTM MARSEILLE (AGIR)

Nicolas Covarel,
Pierre Durand

SEMITAN NANTES (TRANSDEV)

Olivier Le Grontec

SNCF MOBILITÉS

Anne Bosche-Lenoir,
Valérie Mettavant

SNCF RÉSEAU

Didier Robles,
Arnaud Sohier,
François Tainturier

SNCF TRANSILIEEN

Ghislain Gouillet de Rugy

TRANSDEV

Thierry Ervedoza,
Édouard Hénaut
(président de la Commission),
Bénédicte Neumager

TRANSPORTS PUBLICS DU CHOLETAIS (AGIR)

Marc Delayer

UTP

Claude Faucher,
Stéphanie Lopes
d'Azevedo,
Nelson de Pessemier,
Hubert Richard,
Hugo Salmon

VECTALIA FRANCE

Élie Franc,
Éric Martinez



ÉDOUARD HÉNAUT

Président de la commission Économie et Mobilité
Directeur général France, Transdev

« L'échelle du bassin de vie, niveau adapté à la mobilité du quotidien »

Quels sont les impacts de la loi d'orientation des mobilités sur les travaux et les objectifs de votre Commission ?

Le suivi du processus législatif relatif à la loi a naturellement beaucoup occupé notre Commission en 2019. Si le texte ne prévoit pas de bouleversements majeurs du modèle économique, il apporte de nouvelles dispositions qui auront un impact sur les réseaux. Les compétences élargies des autorités organisatrices de mobilité au transport solidaire, par exemple, pourraient conduire à reconsidérer les moyens alloués aux services réguliers puisqu'aucune recette nouvelle n'est prévue pour assumer cette compétence.

La loi comporte des dispositions sur la gouvernance : vont-elles redessiner la mobilité dans les territoires ?

La loi d'orientation des mobilités institue à la fois les contrats opérationnels de mobilité entre les différents échelons d'autorités organisatrices et le comité des partenaires à l'échelon local. Elle donne ainsi des outils pour encourager le dialogue entre les parties prenantes de la mobilité partagée. Ces outils dépassent les limites administratives et s'inscrivent à l'échelle du bassin de vie, niveau adapté à la mobilité du quotidien. Ils contribueront à accroître la pertinence de l'offre de transport public et, donc, son attractivité. Le rebond de la fréquentation observé depuis deux ans pourrait ainsi s'inscrire durablement.

COMMISSION LÉGISLATION ET AFFAIRES EUROPÉENNES

L'année législative 2019 a été marquée par l'adoption de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui réforme en profondeur l'organisation de la mobilité en France. Après une année de concertation et une participation active à l'élaboration de l'avant-projet de loi, les membres de la Commission se sont mobilisés pour s'assurer que le texte de loi final reflète bien les positions de la profession.

L'examen de la loi d'orientation des mobilités (LOM) au Parlement a donné lieu à une forte mobilisation de l'UTP. Sur de nombreux sujets, à l'instar de l'ouverture des données de transport, la création du MaaS ou la gouvernance des mobilités, des amendements ont été rédigés avec le soutien de la Commission, proposés aux parlementaires et au cabinet de la ministre de la Transition écologique et solidaire et adoptés pour une bonne partie d'entre eux. Des auditions organisées par les différents rapporteurs du texte ont permis de défendre les positions des adhérents de l'UTP. La loi, promulguée à la fin de l'année, prévoit désormais plus d'une centaine de textes d'application, sur lesquels l'UTP travaille avec la DGITM.

L'ouverture des données transport

Les articles 25 à 28 de la loi d'orientation des mobilités prévoient l'ouverture des données d'information transport des opérateurs et préparent le cadre législatif à l'arrivée des outils MaaS (Mobility as a Service). L'UTP est parvenue à faire adopter une solution équilibrée, permettant aux autorités organisatrices de garder la main sur les données pour atteindre une ouverture maîtrisée, sans limiter l'innovation.

Le renouvellement des institutions européennes

L'année 2019 a vu la tenue des élections au Parlement européen et le renouvellement des commissaires européens. L'UTP a néanmoins continué à porter ses positions devant le conseil des ministres sur la révision du règlement sur les droits des passagers, principalement pour éviter une extension de son champ d'application aux transports suburbains et régionaux, ainsi que le développement de « billets directs », sans responsabilité des vendeurs. Le conseil des ministres a repris de nombreuses positions des opérateurs. La révision est actuellement discutée en trilogues par les trois institutions européennes.

L'UTP continue, par ailleurs, à être fortement impliquée dans la législation sur la réutilisation des données publiques (directive PSI, appelée désormais directive « Open Data »). En effet, des règles spécifiques pour les données transport sont en cours de rédaction dans un futur acte d'exécution sur les « ensembles de données à haute valeur ». L'UTP veille notamment à ce que les prochaines règles apportent de la sécurité juridique et soient cohérentes avec la législation aux niveaux européen et national.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

AGIR

Élodie Gueneuc

—

CTS STRASBOURG

Jean-Michel Augé

—

EURO CARGO RAIL (DB)

Jean-Yves Lhomme
Alexander Ernert

—

EUROPORTE (GETLINK)

François Coart

—

EUROSTAR

Renaud Thillaye

—

KEOLIS

Isabelle Balestra,
Anne Lieuré

—

LISEA

Joaquim Godde,
Philippe Jausserand

—

RATP

Nicolas Blain,
Gautier Brodeo, Muriel
Grandguillaume, Julien
Laurent, Barbara Milia,
John-David Nahon

—

RATP DEV

Laure Boulard,
François-Xavier Perin

—

RTM MARSEILLE (AGIR)

Chloé Brisquet,
Audrey Morlière

—

SNCF

Christelle Akkaoui, Médina
Bouseksou, Anne Passy,
Fatma Rahil, Enzo Romoli

—

SNCF RÉSEAU

Christophe Demirdjian,
Isabelle Hazard

—

SNCF VOYAGEURS

Sylvie Charles
(présidente de la
Commission), Anne Gueniot

—

THALYS

Anne Lambert

—

THELLO

Anne-Cécile Delbes,
Marie-Charlotte Perfumo

—

TISSÉO TOULOUSE (AGIR)

Dominique Montlaur

—

TRANSDEV

Laurent
Bougard, Guillaume Brisset,
Laurent Mazille

—

UTP

Valérie Beaudouin,
Claude Faucher, Annabelle
Huet, Marine Le Chapalain,
Karine Maubert,
Nelson de Pessemer

—

VECTALIA FRANCE

Élie Franc, François Moulin



SYLVIE CHARLES

Présidente de la commission Législation et Affaires européennes
Directrice Transilien, SNCF Voyageurs

La loi d'orientation des mobilités prévoit de nombreux textes d'application, quels en sont les enjeux pour l'UTP ?

Au sein de l'UTP, le travail mené par notre Commission lors de l'examen du projet de loi a contribué à l'obtention de solutions équilibrées sur de nombreux sujets. Il faut désormais veiller à ce que les décrets et les ordonnances à venir restent dans cet équilibre, en faisant l'économie de réglementations supplémentaires qui pourraient fragiliser le modèle économique du transport public et diminuer le report modal pourtant nécessaire à la lutte contre le changement climatique.

Qu'attendez-vous du Green Deal lancé par la Commission européenne ?

On ne peut que se féliciter de voir la Commission européenne se mobiliser pour réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre. Il faudra que les États soient au rendez-vous. Dans tous les cas, le transport public urbain doit être reconnu comme un moyen incontournable pour lutter contre le changement climatique et limiter la congestion en ville. Le report modal sur le ferroviaire doit également être encouragé, y compris pour les marchandises. Notre Commission sera donc fortement mobilisée sur les futures législations qui seront proposées sur les mobilités.

« Le transport public doit être reconnu comme un moyen incontournable pour lutter contre le changement climatique et limiter la congestion en ville »

COMMISSION NOUVELLES MOBILITÉS, VILLES DE DEMAIN

De la loi PACTE à la loi d'orientation des mobilités, de l'expérimentation des véhicules autonomes à l'ouverture des données, de consultations en groupes miroirs, d'audiences en débats, de comités stratégiques en groupes de travail : **2019 marque une année charnière, résolument tournée vers le législateur.** Douze mois d'influence particulièrement dense et fructueuse où l'UTP a su faire connaître les réalités de la profession.

Parallèlement au travail législatif, le travail de fond sur le véhicule autonome a permis de grandes avancées : ainsi, le credo « le véhicule autonome sera partagé ou ne sera pas » est devenu une réalité chez toutes les parties prenantes. Plus encore, le métro automatique est désormais considéré comme « le préalable historique du véhicule autonome »... Les autorités organisatrices, comme les partenaires potentiels, se tournent donc vers la profession pour comprendre les facteurs d'acceptabilité et de réussite du véhicule autonome auprès du grand public. Très attendue, la nouvelle position de l'UTP : « Acceptabilité du véhicule autonome partagé : les conditions de la réussite » est le seul document de cadrage sur le sujet.

Des partenariats solides sur le véhicule autonome

Ces avancées ont permis de consolider ou de faire émerger des axes de partenariat fort avec plusieurs acteurs importants. Le travail législatif, les réflexions sur les usages et le suivi des expérimentations EVRA se sont tenus en totale collaboration avec le Système de transports publics automatisés (STPA), composante de « France véhicule autonome », avec un objectif commun très clair : diffuser conjointement des messages marquants et concordants. Dans ce même esprit, la Commission a échangé avec la Société des ingénieurs de l'automobile (SIA), Routes de France

et l'Union routière française pour créer le colloque « Regards croisés sur les véhicules autonomes », un événement à grand impact.

Parallèlement, la Commission a mené un travail avec le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) et la Plateforme automobile (PFA), en faveur de la mobilité multimodale, durable, sûre et connectée, et avec le CEREMA pour évaluer le poids de l'autosolisme et des flux des nouvelles mobilités et l'impact du plan vélo du gouvernement sur ces flux.

Des avancées sur les données et le MaaS

Tout au long du processus parlementaire, l'UTP s'est engagée pour faire évoluer les dispositions Open Data et MaaS du projet de loi d'orientation des mobilités, initialement guère favorable aux acteurs du transport public, vers un texte plus équilibré.

Ainsi, l'ouverture de la billettique publique à un fournisseur de service MaaS ne s'imposera que dans les conditions, notamment tarifaires, définies par l'autorité organisatrice de la mobilité. L'UTP a également porté auprès de la DG Move de la Commission européenne cette vision du MaaS en tant qu'outil au service des politiques publiques locales, plaçant l'autorité organisatrice de la mobilité au cœur du dispositif, orientant la complémentarité des services publics et privés dans le sens de l'intérêt général.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

AGIR

Magali Dujeancourt,
Adrien Malfray

—

CARPOSTAL FRANCE

Valérie Metel

—

CITYGO

Patrick Robinson Clough

—

KEOLIS

Arnaud Julien,
Sheherazade Zekri

—

RATP

Véronique Berthault,
Stéphanie Bourgeois,
Marie-Claude Dupuis
(présidente de la
Commission)

—

RATP DEV

Jean-Baptiste Boneu

—

RTAE ELBEUF

Nathalie Maguin

—

RTM MARSEILLE (AGIR)

Cynthia Gutton,
Gil Valabrègue

—

SNCF

David Borot,
Carole Desnost,
Dominique Laoussé

—

SNCF MOBILITÉS

Éric Steil

—

SNCF RÉSEAU

Naji Rizk, Didier Robles,
François Tainturier

—

TISSÉO TOULOUSE (AGIR)

Laurent Lieutaud

—

TRANSDEV

Xavier Aymonod, Arthur
Le Moal, Christine Peyrot,
Julien Reau

—

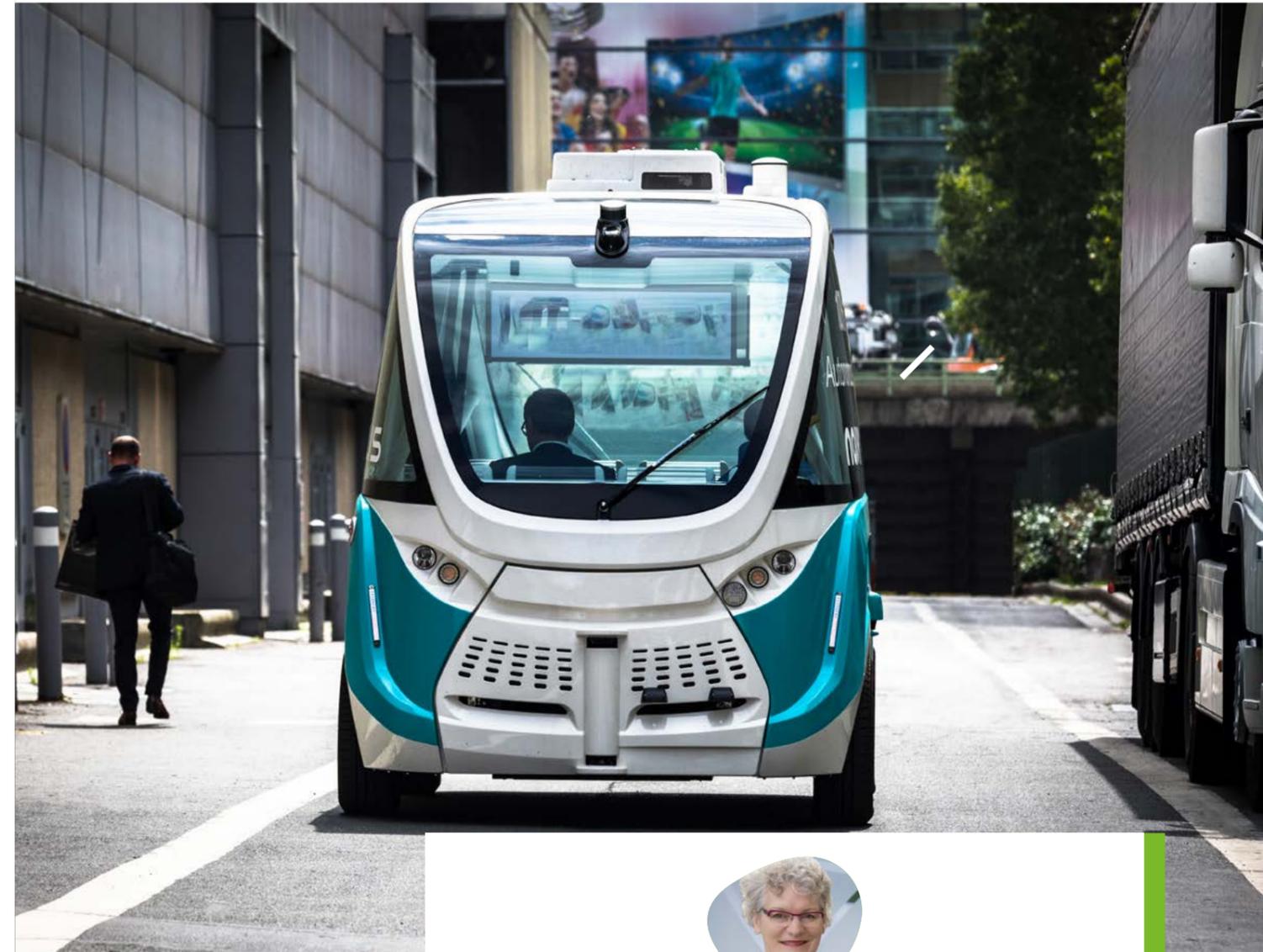
UTP

Sigrig Claviéras,
Claude Faucher,
Stéphanie Lopes
d'Azevedo,
Nelson de Pessemier,
Hubert Richard,
Hugo Salmon

—

VECTALIA BÉZIERS

Jean-Michel Gressard



MARIE-CLAUDE DUPUIS

Présidente de la commission Nouvelles mobilités, villes de demain
Directrice Stratégie, Innovation et Développement, groupe RATP

« Les décrets d'application de la LOM sur la mobilité servicielle doivent concrétiser les principes inscrits dans la loi : équité, transparence, neutralité... »

Pensez-vous que le développement des nouvelles mobilités sera exponentiel dans les villes de demain ?

Comparés aux flux des trois grands modes privilégiés aujourd'hui - la voiture individuelle, les transports publics et la marche -, ceux des nouvelles mobilités restent modérés, ce qui explique leur difficulté à trouver un modèle économique. Pour autant, leur articulation avec les transports publics au sein d'une stratégie globale de mobilité au niveau local est un des leviers pour tendre vers des villes durables. Les apports de la technologie *via* le déploiement des véhicules de plus en plus partagés et des outils MaaS faciliteront la mise en œuvre de cette stratégie.

Dans le champ du MaaS, quels sont les enjeux pour les acteurs du transport public ?

Les décrets d'application de la loi d'orientation des mobilités sur la mobilité servicielle, attendus en 2020, doivent concrétiser les principes inscrits dans la loi : équité, transparence, neutralité... L'UTP maintient sa vigilance en participant aux travaux de leur élaboration. L'essor des plateformes numériques ne doit pas masquer l'enjeu premier : construire des alternatives crédibles à l'usage individuel de la voiture, propres à chaque territoire. Le MaaS peut se révéler un outil puissant pour simplifier l'accès à la mobilité, améliorer l'adéquation des services aux besoins et favoriser les changements de comportement si la qualité de service est au rendez-vous tout au long de la chaîne de déplacements.

COMMISSION SÛRETÉ ET LUTTE CONTRE LA FRAUDE

De longue date, l'UTP, interlocutrice privilégiée des pouvoirs publics, contribue aux travaux ministériels en matière de sûreté et de lutte contre la fraude. Pour aller encore plus loin sur ces sujets, l'organisation professionnelle a décidé de créer une commission *ad hoc*. La commission Sûreté et lutte contre la fraude permet aussi de **renforcer les actions engagées par le conseil d'administration.**

La commission Sûreté et lutte contre la fraude est avant tout un lieu de partage d'expériences, d'échanges de bonnes pratiques et d'amélioration continue. Son triple objectif : contribuer à la lutte contre l'insécurité dans les transports publics de voyageurs, sensibiliser les pouvoirs publics et mener des actions d'influence.

Des partenariats qui engagent

En 2019, l'engagement de l'UTP s'est notamment concrétisé par la signature de plusieurs partenariats en matière de sûreté. À titre d'exemple, le 12 novembre 2019, l'UTP et le ministère de la Justice ont signé un accord national pour favoriser le développement du travail d'intérêt général et des actions de prévention, de lutte contre la récidive et de sortie de la délinquance. Cette convention vise à fournir un cadre aux entreprises de transport urbain ou ferroviaire qui souhaitent accueillir des personnes devant effectuer un travail d'intérêt général ou une autre mesure de réparation pénale. Cette convention peut être déclinée localement au sein des entreprises adhérentes. L'implication de l'UTP dans la lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports n'est plus à démontrer. L'organisation professionnelle est ainsi régulièrement associée à la création de guides et d'outils : kit de formation, descente à la demande, etc. visant à informer les entreprises souhaitant s'engager dans certaines démarches.

Depuis février 2019, l'UTP participe également à l'élaboration d'un guide visant à éclairer les entreprises souhaitant engager un dispositif de marches participatives au sein de leur réseau.

Des actions pour sensibiliser et peser sur les décisions

La Commission continue de porter l'enjeu de la vérification des adresses des contrevenants, mesure introduite par la loi Savary-Le Roux. Des travaux législatifs et réglementaires sont encore nécessaires pour une effectivité de la mesure. Le Conseil d'État a, en effet, émis un avis défavorable sur le projet de décret pris en application de l'article L2241-2-1 du Code des transports. Aujourd'hui, l'UTP souhaite, avant tout, une décision de l'État aussi rapide que possible sur la nature de la personne morale unique qui devra assurer la mise en œuvre effective d'une plateforme de vérification. Dans le cadre de la future loi de sécurité intérieure, plusieurs propositions de modifications législatives et réglementaires en matière de sûreté, élaborées avec l'ensemble des composantes de l'UTP, continuent d'être portées par la commission Sûreté et lutte contre la fraude. Il s'agit notamment de mesures relatives aux enquêtes administratives, aux systèmes de vidéoprotection, aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

AGIR

Amandine Jancourt

CTS STRASBOURG

Jean-Louis Metzger

EUROSTAR

James Blackwood

KEOLIS

Stéphanie Boisnard,
Paul-Henry Capdeville

LIA-CTPO LE HAVRE (TRANSDEV)

Jean-Marie Lecœur

RATP

Véronique Bureau, Vera Duvault, **Patrice Lovisa** (président de la Commission), François Wieber

RRT PACA - NICE

Vincent Guillaume

RTM MARSEILLE (AGIR)

Jean Geneau,
Jean-Louis Mariani

SEMITAG GRENOBLE (TRANSDEV)

Jean-Emmanuel Cabut

SEMITAN NANTES (TRANSDEV)

Guy Bravet

SLTC-KEOLIS LYON

Patrick Aujogue

SNCF

Thierry Dupin,
Christophe Merlin

STAS SAINT-ÉTIENNE (TRANSDEV)

Bruno Chalmardrier,
Philippe Roche,
Jean-Noël Varlet

T2C CLERMONT-FERRAND

Christophe Batut

TAM MONTPELLIER (TRANSDEV)

Renaud Bellamy

TCAR ROUEN (TRANSDEV)

Gaëtan Dubois

TCL LYON (KEOLIS)

Patrick Aujogue

THELLO

Anne-Cécile Delbes

TISSÉO TOULOUSE (AGIR)

Romain de Montbel

TRANSDEV

François Berton,
Serge Castello,
Jean-Michel Fenaut

TRANSPOLE LILLE (KEOLIS)

Philippe Nouaraut

UTP

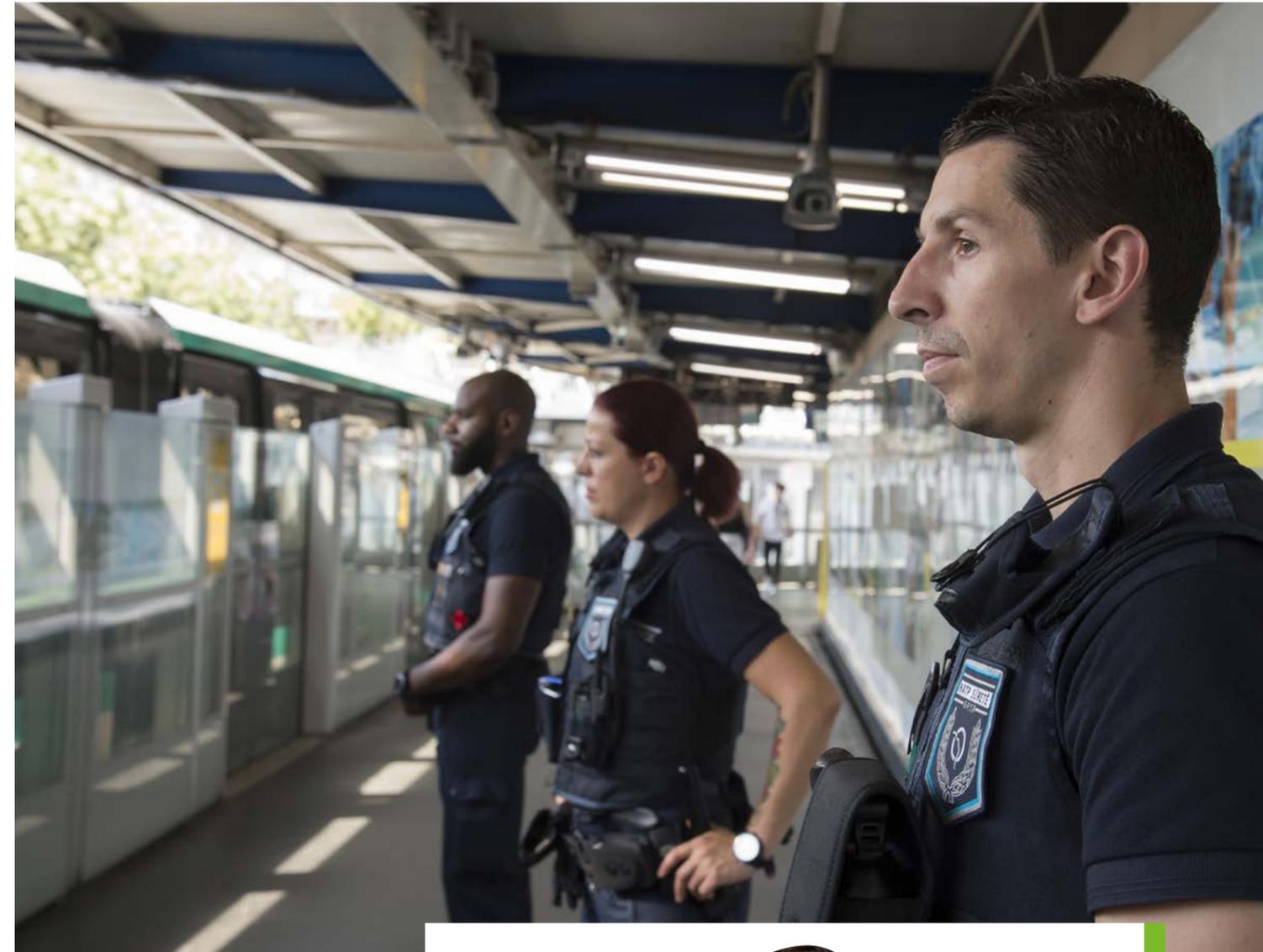
Claude Faucher,
Inès Ferreira, Alice Laffaille,
Valérie Molandrin,
Soazig Sarazain

VECTALIA FRANCE

Marjolaine Naffouti

VTM PERPIGNAN (VECTALIA FRANCE)

Thierry Emelin



« L'UTP doit rester un interlocuteur mobilisé et incontournable »

PATRICE LOVISA

Président de la commission Sûreté et lutte contre la fraude

Directeur du département Bus, groupe RATP

Pourquoi avoir créé cette commission Sûreté et lutte contre la fraude ?

En instaurant cette Commission, le conseil d'administration de l'UTP a souhaité donner toute leur place aux questions de sûreté et de lutte contre la fraude, dont les enjeux partagés par les adhérents sont majeurs pour la profession. Cette Commission, que j'ai le privilège de présider, a été mise en place le 26 septembre 2019 et fait suite au groupe de travail Sûreté dont elle poursuivra les travaux. En tant que président de cette Commission, je rends compte des débats et des travaux au conseil d'administration de l'UTP.

Quelles sont les grandes orientations 2020 ?

Nos grandes orientations s'inscrivent dans la continuité des travaux précédemment engagés par le groupe de travail Sûreté. La lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports, la lutte contre la fraude et les actions d'influence menées par l'UTP dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et dans le cadre de la future loi de sécurité intérieure comptent parmi nos objectifs prioritaires.

COMMISSION SYSTÈME FERROVIAIRE

Mise en œuvre réglementaire de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, transposition du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire et problématiques d'exploitation comptent parmi les sujets ayant mobilisé la Commission en 2019. La refonte de la directive PSI et la révision du règlement sur les droits des passagers ferroviaires ont aussi fait l'objet de travaux approfondis.

Depuis le 3 décembre 2019, l'État et les Régions qui le souhaitent peuvent choisir un opérateur autre que SNCF pour les intercités et les trains régionaux à l'échéance de leur contrat.

À partir de décembre 2023, la mise en concurrence devient le principe pour les services ferroviaires conventionnés; un calendrier spécifique entre 2023 et 2039 s'applique toutefois aux services conventionnés en Île-de-France. À compter de la fin 2020, des opérateurs autres que SNCF pourront proposer des services ferroviaires de voyageurs non conventionnés tels que trains à grande vitesse ou services librement organisés sur lignes classiques. Compte tenu de ce calendrier, la mise en place d'un nouveau cadre pour préparer l'ouverture à la concurrence a, cette année encore, mobilisé la Commission. Les évolutions en matière d'interopérabilité technique au sein de l'Union européenne, dans le cadre de la révision des spécifications techniques d'interopérabilité (signalisation arrière des trains de fret, processus de dérogation...) et de l'extension à l'ensemble des véhicules ferroviaires du système de certification des Entités en charge de l'entretien (ECE), limité jusqu'alors aux wagons de fret, ont également été au cœur des travaux de la Commission.

Renforcer la vision systémique des enjeux ferroviaires

L'UTP a continué à se mobiliser sur les textes d'application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire adoptée en juin 2018. Tout au long de l'année, elle a participé à de nombreuses consultations de la DGITM

sur les textes en préparation, notamment concernant les modalités de l'ouverture à la concurrence des services publics ferroviaires: la passation et l'exécution des contrats (marchés publics comme concessions), la détermination des données nécessaires à la préparation des appels d'offres (devant être transmises par les entreprises et gestionnaires d'infrastructures aux autorités organisatrices) et la gouvernance du système. Dans ce cadre, l'UTP a initié un groupe de travail consacré aux missions transversales de sécurité ferroviaire.

Approfondir certains sujets techniques et opérationnels

La Commission a suivi avec attention les travaux de concertation dans le cadre de l'adoption des textes précisant la réglementation issue de la transposition du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, entrée en vigueur le 16 juin 2019. En se mobilisant pour la transparence dans les échanges et en impulsant la révision de certaines règles d'exploitation, les membres de la Commission ont pris le parti de l'amélioration de la sécurité avec une approche système et de l'amélioration de la performance de l'exploitation. À ce titre, l'UTP a mis en place, en fin d'année, un groupe de travail dédié aux problématiques des gestionnaires d'infrastructures adhérents de l'UTP. Les travaux de définition des mesures de protection des travailleurs intervenant sur les systèmes de transport ferroviaire ou guidé ou contribuant à leur exploitation ont également fait l'objet d'un intérêt particulier.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

- AGIR**
Alain Gondelmann
- COMPAGNIE DU BLANC-ARGENT** Marek Mavridis
- EURO CARGO RAIL (DB)**
Thierry Assise, Michel Didier, Alexander Ernert
- EUROPORTE (GETLINK)**
François Coart
- EUROSTAR**
Philippe Dabancourt
- FRET SNCF**
Françoise Valéry-Gille
- GARES & CONNEXIONS (SNCF)** Thierry Marduel
- KEOLIS** Bruno Auger
- LISEA** Philippe Jausserand, Hervé Le Caignec
- OBJECTIF OFP**
André Thinières
- RATP** Gautier Brodeo, Jérôme Martres
- RATP DEV** Ronan Bois
- RÉGIE RÉGIONALE DES TRANSPORTS PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR** Vincent Guillaume
- SÉCURAIL**
Philippe François
- SNCF** Frédéric Henon, Gilles Quesnel
- SNCF MOBILITÉS**
Olivier Devaux, Catherine Perrinelle
- SNCF RÉSEAU**
Matthieu Chabanel (président de la Commission), Claude Mangone, Stéphane Mialot, Arnaud Sohler, François Tainturier
- THALYS**
Charles Bernheim
- THELLO** Jean-Claude Belli, Anne-Cécile Delbes, Roberto Rinaudo
- TRANSDEV** Fares Goucha, **Claude Steinmetz** (vice-président)
- TRANSDEV RAIL BRETAGNE** Loïc Lanne
- UTP** Valérie Beaudoin, Sigrid Clavières, Claude Faucher, Canisius Gassa, Stéphanie Lopes d'Azevedo, Karine Maubert, Nelson de Pessemer
- VFLI**
Vincent Beck, Alain Ribat



MATTHIEU CHABANEL
Président de la commission Système ferroviaire
Directeur général délégué Projets et Performance, SNCF Réseau

« L'UTP a toute légitimité pour porter l'expression collective du secteur et pour le promouvoir »

Quels seront les sujets principaux à suivre en 2020 ?

La Commission restera mobilisée pour préparer une ouverture à la concurrence réussie, elle devra aussi traiter des modalités d'application de la loi d'orientation des mobilités et notamment de l'avenir des lignes « capillaires », y compris de fret. Les problématiques de financement des infrastructures et d'équilibre économique du secteur continueront également à nous occuper.

Comment accroître la part modale du ferroviaire, voyageurs et fret ?

L'UTP a toute légitimité pour porter l'expression collective du secteur et pour le promouvoir. Cela passe par l'élaboration d'un discours proactif sur les enjeux et atouts communs aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures. L'UTP va ainsi engager un travail de mise en avant des externalités du mode ferroviaire. L'UTP entend aussi être active au service de la promotion du fret ferroviaire, notamment au sein de la plateforme nationale fret; il faut améliorer la prise en compte du fret par tous les acteurs pour proposer une offre plus adaptée aux ambitions de développement et aux attentes des clients.

COMMISSION

TECHNIQUES, EXPLOITATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Enjeux climatiques, ouverture des données et mise en place du MaaS, poursuite des actions pour améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, cohabitation dans l'espace urbain entre bus et modes actifs : tous ces sujets à forts enjeux sont abordés dans la loi d'orientation des mobilités. C'est pourquoi, **en 2019, la Commission a accompagné ces évolutions** tout en veillant à préserver le modèle et l'équilibre économique du secteur.

En France comme en Europe, nombre de projets législatifs ou réglementaires impactent, ou pourraient impacter, le transport public urbain. La mission de cette Commission consiste précisément à mesurer ces potentiels impacts, positifs comme négatifs, sur l'exploitation et à en informer les parties prenantes.

Démontrer, informer et sensibiliser

En 2019, l'UTP a poursuivi ses actions et sa participation active aux auditions et aux réunions organisées par les services du ministère de la Transition écologique et solidaire. Elles ont concerné notamment l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités et se poursuivent dans l'élaboration des décrets et des arrêtés afférents à la loi. Au niveau européen, la directive « Véhicules propres », promulguée en juin 2019, sera transposée en droit national au plus tard le 2 août 2021. Pour accompagner cette transposition, l'UTP a rédigé une note technique qui met en évidence les interrogations de la profession au regard de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, qui est déjà un texte très structurant en termes de renouvellement des flottes d'autobus par des véhicules à faibles émissions.

Nouer des partenariats

L'année 2019 s'est notamment caractérisée par la signature de deux

chartes de partenariat. La première, signée entre les services de l'État, le GART, Régions de France, la FNTV et l'UTP, concerne la qualité d'usage de l'accessibilité dans les transports publics routiers de voyageurs. Il s'agit d'engagements en termes d'aménagement des autobus et des points d'arrêt afin de faciliter l'accès des transports en commun aux personnes à mobilité réduite et de sensibiliser les adhérents de l'UTP au sujet des démarches de certification et de labellisation.

La seconde charte de partenariat porte sur l'amélioration de la sécurisation des franchissements des passages à niveau, signée entre SNCF Réseau et l'UTP. Elle a pour objectif de faciliter les échanges entre SNCF Réseau et les opérateurs de transport concernés par un passage à niveau lors de projets de modification, d'aménagement, d'expérimentation ou bien de signalement de dysfonctionnements.

Enfin, en complément de l'enquête interne concernant le parc des véhicules des services urbains, menée tous les deux ans, l'UTP a noué des relations avec le service de la donnée et des études statistiques du Commissariat général du développement durable afin de bénéficier de la communication régulière du nombre d'immatriculations des autobus, réparties par type d'énergie.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

AGIR

Adrien Malfray

CARPOSTAL FRANCE

Nicolas Delhommeau,
Anne-Marie Papic

CTL (STRASBOURG)

Jean-Louis Metzger

KEOLIS

Camille Audubert,
Olivier Contesso,
Bruno Lapeyrie,
Lætitia Nicco

RATP

Philippe Jouette,
Sophie Mazoué,
Patrick Perrino

RATP DEV

Georges Despaigne

RÉGIE DES TRANSPORTS COMMUNAUTAIRES ROCHELAIS (AGIR)

David Cronenberger

RTAE ELBEUF

Nathalie Maguin

RTM MARSEILLE (AGIR)

François Agier,
Cédric Saulnier

SNCF

Florence Cousin,
Frédéric Fhal,
Mickaël Picart

SNCF RÉSEAU

François Tainturier

SNCF TRANSILIEN

Ghislain Goulet de Rugy

TISSÉO TOULOUSE (AGIR)

Romain de Montbel

TRANSDEV

Jean-Luc Josso,
Alain Pittavino

TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE

Sébastien Holstein

TRANSPORTS PUBLICS DU CHOLETAIS (AGIR)

Marc Delayer (président
de la Commission)

UTP

Sigrïd Claviéras,
Claude Faucher, Stéphanie
Jégu, Stéphanie Lopes
d'Azevedo, Nelson
de Pessemier

VECTALIA BÉZIERS MÉDITERRANÉE

Jean-Michel Gressard



MARC DELAYER

Président de la commission Techniques, exploitation et développement durable. Directeur général, Transports publics du Choletais, AGIR

Où en est le transport public urbain en matière de transition énergétique ?

Désormais, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, toute flotte d'autobus doit être renouvelée à 50 % par des véhicules à faibles émissions. En 2019, les achats d'autobus neufs ont progressé de 11 % comparés aux années précédentes. Ces acquisitions concernent des autobus électriques et au GNV, mais aussi des bus Euro VI qui viennent remplacer des véhicules Euro II, III ou IV et améliorent significativement la qualité de l'air en ville. Avec cette stratégie, les réseaux poursuivent l'approche systémique des énergies alternatives qui ont des conséquences fortes en termes d'investissement, d'avitaillement et d'outil industriel.

L'amélioration des franchissements des passages à niveau a fait l'objet d'une charte entre SNCF Réseau et l'UTP. Pourquoi était-ce important ?

Avec cette charte, les passages à niveau ne sont plus uniquement une donnée ferroviaire, ils entrent dans l'écosystème de la circulation routière. Ce texte traduit aussi des relations plus fortes entre le gestionnaire d'infrastructures, le gestionnaire de voirie et les opérateurs de transport. Ces derniers franchissent tous les jours des passages à niveau, mais le gabarit de leurs véhicules ne peut pas s'appréhender comme un véhicule particulier. Nous disposons ainsi d'interlocuteurs chez SNCF Réseau pouvant intervenir dans nos structures pour sensibiliser, informer, etc. Un système d'alerte permettra à nos salariés de signaler des dysfonctionnements ou incidents, même mineurs, aux abords d'un passage, ce qui participera à l'amélioration des franchissements par le gestionnaire d'infrastructures.

« Les réseaux
poursuivent
l'approche
systémique des
énergies
alternatives »