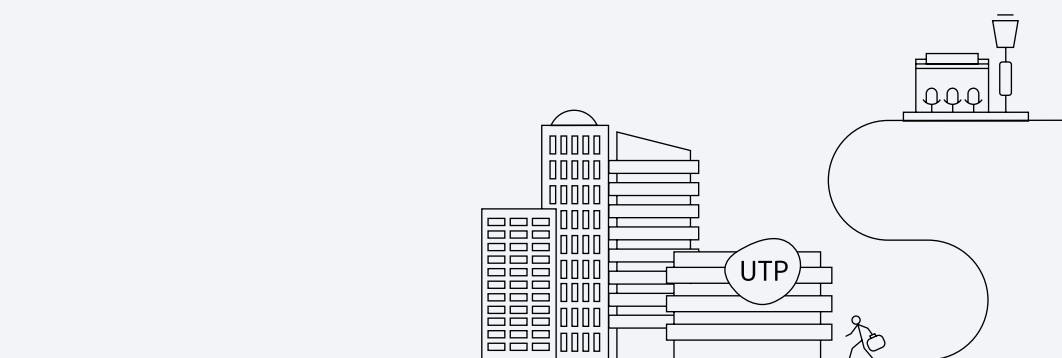


7 COMMISSIONS

Elles ont pour mission de préparer et proposer les travaux du conseil d'administration sur les *GRANDES QUESTIONS INTÉRESSANT LA PROFESSION*. Le conseil d'administration désigne en son sein les présidents de Commission et agréé les candidatures proposées par les entreprises adhérentes pour en être membre. Les Commissions se réunissent généralement sur un rythme mensuel ou bimestriel. Leurs travaux font l'objet de publications ou de communications aux adhérents.



COMMISSION **AFFAIRES SOCIALES FERROVIAIRES**



CONSTRUIRE UN NOUVEL ENVIRONNEMENT SOCIAL POUR LA BRANCHE FERROVIAIRE

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Claude Faucher, UTP **2.** Béatrice Hector Raumel, Thalys **3.** Benjamin Raigneau, SNCF **4.** Isabel Barbosa Lecrique, RATP **5.** Alice Laffaille, UTP **6.** Justine Lassansaa, UTP **7.** Yazid Outlaf, VFLI **8.** Soazig Sarazain, UTP **9.** Ahlam Karam, UTP **10.** Caroline Dupé, Thalys **11.** Jean Lagrange, UTP **12.** Virginie Dufresnoy, Europorte **13.** Jacques Damas, Keolis **14.** Philippe François, Securail **15.** Jean-Yves Lhomme, Euro Cargo Rail **16.** Benoît Juéry, Transdev **17.** Farès Goucha, Transdev **18.** Nargarajen Soobrayen, LISEA **Ne figurent pas sur la photo :** Magali Alexandre, SNCF ; Bruno Auger, Keolis ; Charles Bernheim, Thalys ; Philippe Dabancourt, Eurostar ; Georges Ichkanián, SNCF Réseau ; Jean-Marie Joly, Keolis ; Béatrice Lafaurie, SNCF Mobilités ; Loïc Lanne, Transdev ; Jean-Louis Onnis, RATP Dev ; Anne-Sophie Renault, Eurostar ; Roberto Rinaudo, Thello ; Claire Simon, SNCF Mobilités ; Fabrice Tumoine, Colas Rail ; Clément de Villepin, groupe Transdev

L'environnement juridique et social de la branche ferroviaire a connu de nombreux bouleversements en 2018. L'ouverture à la concurrence des services publics ferroviaires en France, avec l'affirmation du principe du transfert de personnel en cas de changement d'opérateur et la poursuite des négociations de la convention collective de la branche ferroviaire font partie des sujets traités par la Commission ces derniers mois.



L'adoption de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 a profondément bousculé l'agenda social de la branche ferroviaire. Dans ce contexte difficile, l'UTP a porté les positions de ses adhérents. Parmi les sujets qui l'ont particulièrement mobilisée : le principe du transfert de personnel, essentiel à la continuité du service, en cas de changement d'opérateur.

CONSTRUIRE UNE CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DE HAUT NIVEAU POUR LA BRANCHE

Après la publication de la loi, l'UTP s'est pleinement engagée dans la négociation d'un accord visant à définir les modalités de désignation des salariés amenés à être transférés. Après de nombreuses avancées pour répondre aux demandes des partenaires sociaux, l'accord sur les modalités de transfert des personnels, signé par la seule UNSA-Ferroviaire, n'a pas rempli les conditions de validité.

15

C'EST LE NOMBRE DE RÉUNIONS
PARITAIRES DE NÉGOCIATION
AU SEIN DE LA BRANCHE
FERROVIAIRE EN 2018.

L'État devra définir ces règles par décret, après avis du Conseil d'État. L'UTP restera vigilante pour que les dispositions ayant fait l'objet d'un accord soient reprises dans le futur cadre réglementaire.

Par ailleurs, les négociations concernant le volet « Classifications et rémunérations » de la future convention collective nationale de la branche ferroviaire se poursuivent. L'UTP a pour objectif de finaliser ce pan essentiel de la future convention collective d'ici à la fin 2019.

DÉVELOPPER L'OFFRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE ET POURSUIVRE LES TRAVAUX SUR LA SÛRETÉ

Pour la commission Affaires sociales ferroviaires, 2018 a aussi été placée sous le signe de la formation

professionnelle. Tout d'abord, la branche ferroviaire figure parmi les branches fondatrices de l'Opérateur de compétences « mobilités » (OPCO Mobilités) ⁽¹⁾, créé par l'accord du 10 décembre 2018. En outre, elle a finalisé un important travail paritaire sur les besoins en matière de certification, qui devrait permettre de lancer la création de certificats de qualification professionnelle afin de répondre aux attentes des entreprises et des salariés.

Enfin, la Commission a continué ses actions en matière de sûreté ; elle a notamment suivi les impacts des textes réglementaires sur la sécurité ferroviaire pour les personnels.

Compte tenu des évolutions prévisibles dans le domaine social ferroviaire, un travail de longue haleine attend la commission Affaires sociales ferroviaires dans les mois et années à venir. ○

(1) Accord interbranches Opérateur de compétences « mobilités » ; en 2019, l'OPCO Mobilités succédera à l'OPCA Transports et Services. Cet OPCO regroupe la quasi-totalité des branches du transport et de la logistique, en application de la loi « pour la liberté de choisir son avenir professionnel ».

« LE VOLET "CLASSIFICATIONS ET RÉMUNÉRATIONS", UN PAN STRUCTURANT DE LA CONVENTION COLLECTIVE FERROVIAIRE »



2 QUESTIONS À **BENJAMIN RAIGNEAU**, président de la commission Affaires sociales ferroviaires, directeur des Ressources humaines, groupe SNCF

Quels sont les rendez-vous importants en 2019 ?

En termes de dialogue social, 2019 sera une année charnière avec un agenda social extrêmement structurant pour l'avenir du secteur. Il s'agit, d'abord, de poursuivre la construction de la convention collective de branche. Les négociations en cours sur les classifications et les rémunérations poseront le cadre commun d'emploi et de salaires conventionnels. Les

négociations sur les garanties sociales, autres que celles prévues par la loi pour les salariés transférés dans le cadre d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public ferroviaire, seront aussi très importantes.

Avez-vous prévu d'autres actions de structuration de la branche en 2019 ?

La branche ferroviaire se structure aussi paritairement sur le thème

de la formation professionnelle des salariés. L'OPCO Mobilités, créé en 2019, constitue une étape importante. Au sein de la Commission paritaire nationale pour l'emploi, nous avons décidé de créer des certificats de qualification professionnels, véritables outils pour les entreprises et les salariés. Enfin, les entreprises sont attachées à promouvoir les métiers du ferroviaire, notamment *via* l'association commune FUTUR en TRAIN.

COMMISSION **AFFAIRES SOCIALES DU TRANSPORT URBAIN**



PORTER UN DIALOGUE SOCIAL DE QUALITÉ ET CONSTRUCTIF

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Isabel Barbosa-Lecrique, RATP 2. Bruno Danet, Keolis 3. Yvette Caillaud, STCL Limoges (Transdev) 4. Charlotte Fousse, CarPostal France 5. Gaëlle Kerbellec, Keolis 6. Jean-Marie Joly, Keolis 7. Xavier Alberola, CTPO-LIA Le Havre (Transdev) 8. Deborah Pasquier, UTP 9. Claude Faucher, UTP 10. Gilles Souyris, Tisséo Toulouse (AGIR) 11. Luan Bouchet, UTP 12. Inès Ben Abdallah, UTP 13. Soazig Sarazain, UTP 14. Nathalie Quiniou, RATP Dev 15. Clément de Villepin, groupe Transdev 16. Béatrice Huynh, AGIR 17. David Cronenberger, RTR La Rochelle (AGIR) 18. Guillaume Laconte, Keolis 19. Jean Taxy, RTM Marseille (AGIR) 20. Inès Ferreira, UTP 21. Benoît Juéry, Transdev 22. Aurélie Jabeur, Transdev **Ne figurent pas sur la photo** : Lætitia Besson, RATP Dev ; Séverine Boisbelet, Vectalia ; Christophe Chausson, CarPostal France ; Denis Costopoulo, RTM Marseille (AGIR) ; Frédéric Descrimes-Favraud, RATP ; Laurence Julien Laferrière, RATP Dev ; Valérie Legrain-Sicard, RATP Dev ; Éric Martinez, Vectalia Perpignan ; Fabrice Perrin, TCL Lyon (Keolis) ; Nolwenn Philippot, RTM Marseille (AGIR) ; Yves-Marie Thiec, AGIR

Veiller aux aspects sociaux des textes et projets et anticiper les besoins en matière d'emploi et de compétences : en 2018, les travaux de cette Commission ont couvert un large spectre. Avec au premier plan : un dialogue social constructif et fructueux, qui témoigne de l'engagement et de la responsabilité des partenaires sociaux.



L'année 2018 s'est d'abord distinguée par un dialogue social soutenu et constructif qui a abouti à la conclusion de cinq accords. Le premier, en février, porte sur l'évolution des minima conventionnels ⁽¹⁾ et le deuxième, en septembre, sur la répartition des fonds du financement du dialogue social. En novembre, les deux textes sur la création de la CPPNI-TU ⁽²⁾ et sur la primauté de certaines dispositions de la convention collective ont recueilli l'unanimité. En décembre, l'accord sur la création de l'OPCO Mobilités ⁽³⁾ a été paraphé par l'UTP et quatre syndicats sur cinq (représentant plus de 80 % des salariés).

PRÉPARER L'AVENIR DE LA PROFESSION

La commission Affaires sociales du transport urbain a aussi mené des travaux pour préparer l'avenir de la profession aux niveaux national et européen. Dans le cadre de la future loi

« D'ICI À 2026,
LA BRANCHE DEVRA
RECRUTER PLUS DE
13 000 PERSONNES »



2 QUESTIONS À **BRUNO DANET**, président de la commission Affaires sociales
du transport urbain, directeur des Ressources humaines groupe, Keolis

Quels sont les rendez-vous importants de 2019 ?

En matière de dialogue social, le début de l'année a été marqué, comme ce fut le cas en 2018, par la conclusion d'un accord avec les partenaires sociaux sur la négociation annuelle obligatoire de branche. Au second semestre, l'agenda social sera rythmé par des thèmes de discussions tel l'impact de la réforme de la formation professionnelle sur les dispositions conventionnelles actuelles ou

l'étude d'un régime de prévoyance pour les salariés inaptes non conducteurs et non invalides. Enfin, un avenant devra être négocié pour fixer une règle définitive de répartition des fonds de paritarisme.

L'étude sur l'évolution des emplois, des métiers et des compétences s'est avérée très utile...

Oui, car elle a permis de préciser les différents facteurs d'évolution en matière d'emploi dans notre

branche. Les métiers existants ont été répertoriés et détaillés, faisant ressortir l'impact des évolutions technologiques sur certains d'entre eux, notamment dans la maintenance. Enfin, cette étude pointe le nombre moyen d'embauches prévues. D'ici à 2026, la branche devra recruter plus de 13 000 personnes, dont une partie dans la conduite. Les départs en retraite et les métiers émergents expliquent cette projection.

d'orientation des mobilités, elle a répondu à la consultation de la ministre des Transports sur les conditions de transfert du personnel dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services RATP et Optile en Île-de-France. Parallèlement, elle a lancé une étude pour couvrir le risque d'inaptitude des salariés non conducteurs, déclarés inaptes et non invalides. La Commission s'est, enfin, investie dans la transposition de la directive européenne « Qualification initiale et formation continue des conducteurs ».

ANTICIPER L'IMPACT DES ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES ET TECHNIQUES

Au sein de la CPNE⁽⁴⁾, les partenaires sociaux ont mené une étude prospective urbaine, avec le concours d'un prestataire. Cet état des lieux très détaillé a permis d'identifier les impacts des évolutions économiques et technologiques sur l'emploi et les compétences, d'élaborer des scénarios d'évolution des besoins et de bâtir des préconisations sur l'offre et les parcours de formation. En menant cette démarche, la branche a anticipé la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel. L'objectif ? Accompagner les entreprises et les salariés dans un contexte où les métiers

et le monde du travail évoluent fortement. Dans cette perspective, la branche s'est engagée dans la création de l'OPCO Mobilités.

Dans les prochains mois, le dialogue social et les sujets sur les emplois et les compétences s'annoncent copieux et denses pour les experts de cette Commission. ○

(1) Dans le cadre de la Négociation annuelle obligatoire (NAO).

(2) Commission paritaire permanente de négociation et d'interprétation transports urbains (CPPNI-TU).

(3) Accord interbranches Opérateur de compétences « mobilités » ; en 2019, l'OPCO Mobilités succédera à l'OPCA Transports et Services. Cet OPCO regroupe la quasi-totalité des branches du transport et de la logistique, en application de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel.

(4) Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle.

5

ACCORDS SIGNÉS PAR L'UTP ET
LES ORGANISATIONS SYNDICALES
REPRÉSENTATIVES EN 2018.

COMMISSION ÉCONOMIE ET MOBILITÉ



ŒUVRER POUR UN FINANCEMENT PÉRENNE ET ÉQUILIBRÉ DU TRANSPORT PUBLIC

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Valérie Mettavant, SNCF Mobilités **2.** Anne Meyer, UTP **3.** Claude Solard, SNCF Réseau **4.** Anne Lieure, Keolis **5.** Christophe Vacheron, RATP Dev **6.** Hubert Richard, UTP **7.** Ghislain Goulet de Rugy, SNCF Transilien **8.** Jean-Marc Beteille, RATP **9.** Marc Delayer, TPC Cholet (AGIR) **10.** Stéphanie Lopes d'Azevedo, UTP **11.** Thierry Ervedoza, Transdev
Ne figurent pas sur la photo : Frédéric Baverez, Keolis ; Anne Bellamy, AGIR ; Anne Bosche-Lenoir, SNCF Mobilités ; Laurence Eymieu, Keolis ; Claude Faucher, UTP ; Dominique Fèvre, UTP ; Elie Franc, Vectalia France ; Olivier Le Grontec, Semitan Nantes ; Pascal Lemaître, CarPostal France ; Grégoire Marlot, SNCF Réseau ; Pierre Messulam, SNCF Transilien ; Valérie Metel, CarPostal France ; Valère Pelletier, RATP ; Raphaël Poli, SNCF ; Jean-Louis Poulou, Colas Rail ; Julie Sadaka-Entringer, RATP ; Thierry Wischnewski, Tisséo Voyageurs

Forte de l'étude des données collectées par l'UTP, cette Commission porte la voix de l'intérêt général en objectivant les débats sur le modèle économique du transport public.

Future loi d'orientation des mobilités, gratuité, versement transport : une foison de sujets a nourri ses travaux en 2018.



Le modèle économique des transports publics reste au cœur des travaux de la commission Économie et Mobilité qui s'attache à défendre un système de financement pérenne des investissements et de l'exploitation. Ses réflexions sont nourries par plusieurs sources, à commencer par les enquêtes mensuelles ou annuelles réalisées par l'UTP et les travaux menés avec ses partenaires. Au premier rang des sujets qui l'ont mobilisée ces derniers mois : le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) dans son ensemble, et les sujets sur la gouvernance et le financement, en particulier.

METTRE EN ÉVIDENCE UNE DEMANDE POLYMORPHE

À l'heure où le public adresse une demande de plus en plus soutenue et diffuse aux transports publics, les conclusions des Assises de la mobilité et du rapport du Comité d'orientation des infrastructures avaient mis en exergue

les besoins de financement du secteur. Compte tenu des tarifications spécifiques proposées par de nombreux réseaux, l'UTP a pu faire valoir son rôle prépondérant dans l'accès à la mobilité pour tous les habitants des ressorts territoriaux. Depuis toujours, les transports publics pratiquent la solidarité de façon généralisée. De même, ils accompagnent l'évolution de la population de ces territoires et proposent leurs services dans des zones de plus en plus éloignées du centre des villes.

TROUVER DES MODÈLES ÉCONOMIQUES DURABLES

Le transport public a toujours joué un rôle de premier plan dans la réduction des inégalités sociales et spatiales. C'est pourquoi l'UTP défend un modèle de financement basé sur la juste répartition de la contribution entre les trois bénéficiaires du service : les territoires, les utilisateurs et les employeurs. La participation de ces deux derniers contributeurs a fait l'objet de débats aux niveaux local et national. Sollicitée à plusieurs

auditions sur ces deux sujets, telle celle de la Mission sur la gratuité des transports en Île-de-France, la Commission a rappelé la position commune prise avec la FNAUT et présenté des arguments nouveaux et étoffés. Chiffres et études à l'appui, elle a su démontrer la pertinence de sa conviction : le modèle de financement doit perdurer au risque de voir le service public de transport, l'un des derniers encore présents dans certains territoires, s'étioler et disparaître. À quelques mois des scrutins municipaux, les travaux de démonstration se poursuivront en 2019. ○

340

RESSORTS TERRITORIAUX EN PROVINCE, SOIT 25 % DU TERRITOIRE ET 72 % DES FRANÇAIS DESSERVIS.

« LE REBOND DU TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES PAR LES RECETTES DOIT S'INSCRIRE DURABLEMENT »



2 QUESTIONS À **CLAUDE SOLARD**, président de la commission **Économie et Mobilité**, directeur général délégué, SNCF Réseau
(Claude Solard a présidé la Commission jusqu'au 31 mars 2019)

Quels sont les enjeux des prochaines élections municipales pour le transport public et ses utilisateurs ?

La gratuité totale peut apparaître, à première vue, porteuse d'égalité, de justice sociale et de préoccupation environnementale. Pour mettre en œuvre ces valeurs et assurer leur pérennité, il existe des dispositifs beaucoup plus efficaces : politiques pour encourager le report modal, tarifs solidaires pour les publics fragiles...

Ces derniers permettent de cibler les citoyens qui en ont le plus besoin et n'hypothèquent pas l'avenir du transport public. Au contraire, ils lui donnent les moyens de se développer au service du plus grand nombre.

La pérennité du financement du transport urbain reste-t-elle une préoccupation ?

Oui, car le redressement du taux de couverture des dépenses de

fonctionnement par les recettes commerciales, constaté depuis 2016, doit s'inscrire durablement. Amorcé il y a vingt ans, le repli structurel de ce ratio n'était plus soutenable : la répartition du financement entre les trois contributeurs au fonctionnement du transport urbain : collectivités locales *via* l'impôt local, employeurs *via* le versement transport et voyageurs *via* la tarification, s'avérait de moins en moins équilibrée.

COMMISSION **LÉGISLATION ET AFFAIRES EUROPÉENNES**

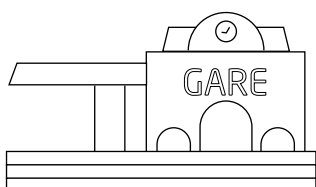


INFLUER SUR UNE ACTUALITÉ LÉGISLATIVE EN PLEINE ACCÉLÉRATION

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Élodie Gueneuc, AGIR 2. Valérie Beaudouin, UTP 3. François-Xavier Perin, RATP 4. Dominique Montlaur, Tisséo 5. Barbara Milia, RATP 6. Guillaume Brisset, Transdev 7. Faustine Burnichon, UTP 8. Anne Gueniot, SNCF Mobilités 9. Isabelle Balestra, Keolis 10. Isabelle Hazard, SNCF Réseau 11. Fatma Rahil, SNCF 12. Laurent Mazille, Transdev 13. Nicolas Blain, RATP 14. Laurent Bougard, Transdev 15. Jean-Yves Lhomme, Euro Cargo Rail 16. Marie-Charlotte Perfumo, Thello 17. François Coart, Getlink-Groupe Eurotunnel 18. Annabelle Huet, UTP 19. Nelson de Pessemier, UTP 20. John-David Nahon, RATP 21. Alexander Ernert, Euro Cargo Rail
Ne figurent pas sur la photo : Hervé Beccaria, RTM; Laure Boulard, RATP Dev; Médina Bouseksou, SNCF; Gautier Brodeo, RATP; Claude Faucher, UTP; Dominique Fèvre, UTP; Joaquim Godde, LISEA; Adam Janik, SNCF; Philippe Jausserand, LISEA; Anne Lambert, Thalys; Julien Laurent, RATP; François Moulin, Vectalia; Aurélie Pessot, Eurostar; Renaud Thillaye, Eurostar

Au niveau européen comme au plan national, l'activité législative a connu un rythme très soutenu en 2018. La fin de leurs mandats approchant, les eurodéputés et la Commission européenne ont finalisé nombre de dossiers. En France, la volonté gouvernementale s'est caractérisée par une accélération sur des sujets à forts enjeux pour le secteur.



Avant la fin de la mandature, les institutions européennes ont intensifié leurs travaux pour boucler leurs dossiers, dont plusieurs impactent le secteur. Après trois ans de négociation, le Parlement et le Conseil européens ont ainsi adopté la directive « Accessibilité aux produits et services ». Grâce à différentes actions d'influence menées directement par l'UTP et *via* l'UITP⁽¹⁾, ce texte prend désormais en compte les contraintes des transports publics.

S'INVESTIR DANS UNE ACTUALITÉ LÉGISLATIVE EUROPÉENNE TRÈS DENSE

Les institutions européennes sont aussi allées très vite sur la refonte de la directive « Open Data »⁽²⁾, adoptée en neuf

« VEILLER AU MAINTIEN
D'UNE CERTAINE
ÉQUITÉ ENTRE LES
DIFFÉRENTS MODES
DE TRANSPORT »



2 QUESTIONS À **FRANÇOIS-XAVIER PERIN**, président
de la commission **Législation et Affaires européennes**,
administrateur RATP Dev

À la suite des lois NOTRe et MAPTAM, la loi d'orientation des mobilités devrait continuer à modifier la gouvernance du transport public. Comment travaillez-vous sur le sujet ?

Cette loi modifie, en effet, non seulement l'organisation des transports publics, mais fixe également un cadre *a minima* des nouvelles mobilités. La Commission est mobilisée pour veiller à une articulation cohérente

des textes et de l'organisation des transports publics entre autorités organisatrices de la mobilité et au maintien d'une certaine équité entre les différents modes de transport.

Quels sont les enjeux des élections européennes et du renouvellement des commissaires européens ?

L'affaiblissement des partis traditionnels, la montée

conséquente des populismes et le Brexit pourraient rebattre les cartes au Parlement européen. Il est difficile d'anticiper les orientations qui seront adoptées par la prochaine mandature. Par ailleurs, au niveau de la Commission européenne, nous espérons la nomination d'un vice-président dont les compétences rassembleront à la fois les questions énergétiques, environnementales et le transport.

mois... un record à l'échelle du temps européen. En dépit d'un lobbying soutenu et de l'union de toutes les associations nationales et européennes du transport, la voix du secteur a été brouillée par la complexité du sujet et du dogmatisme qui l'entoure. Si le champ de la directive n'a pas été modifié, l'UTP a toutefois obtenu une meilleure prise en compte des spécificités sectorielles.

En 2018, le Parlement européen s'est aussi mobilisé sur la refonte du règlement sur les droits des passagers ferroviaires et la libéralisation des services par autobus et autocar. Sur le premier texte, les obligations des entreprises ferroviaires, y compris pour les billets vendus avec correspondances, ont été renforcées et ce, malgré l'action de l'UTP.

Concernant le second, l'UTP a obtenu des avancées notables, notamment sur la protection des contrats de service public dans le transport urbain et la réintroduction de l'obligation d'établissement des transporteurs étrangers.

S'IMPLIQUER DANS L'ACTIVITÉ LÉGISLATIVE EN FRANCE

Au niveau national, la commission Législation et Affaires européennes s'est fortement investie, aux côtés de la commission Système ferroviaire, sur la loi pour un nouveau

pacte ferroviaire, texte qui a dominé l'actualité législative du secteur en 2018.

Parallèlement, l'UTP s'est beaucoup impliquée dans la loi relative au secret des affaires et a convaincu les parties prenantes de la pertinence de ses amendements pour renforcer la protection en la matière : une disposition fondamentale à l'heure de l'ouverture des données. Dans le cadre de la mise en œuvre des obligations des représentants d'intérêts et du registre de transparence de la HATVP⁽³⁾, l'UTP a aussi réussi à reporter de trois ans l'obligation de déclaration des relations avec les collectivités territoriales. La forte actualité législative en France et les scrutins européens augurent d'un agenda bien rempli pour cette Commission dans les mois à venir. ○

(1) *Union internationale des transports publics.*

(2) *Nouveau nom donné à la directive Public Sector Information, dite directive « PSI ».*

(3) *Haute autorité pour la transparence de la vie publique.*

9 mois

UN TEMPS RECORD POUR L'ADOPTION
DE LA REFONTE DE LA DIRECTIVE « PSI »,
SUR L'OUVERTURE DES DONNÉES PUBLIQUES.

COMMISSION NOUVELLES MOBILITÉS, VILLES DE DEMAIN



FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE ET ÉTUDIER LES NOUVELLES MOBILITÉS

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Stéphanie Bourgeais, RATP **2.** Anne Meyer, UTP **3.** Marie-Claude Dupuis, RATP **4.** Sigrid Claviéras, UTP **5.** Christine Peyrot, Transdev **6.** Cynthia Gutton, RTM Marseille **7.** Gerardo Lertxundi, Vectalia France **8.** Mikael Lemarchand, SNCF Transilien **9.** Magali Dujeancourt, AGIR **10.** Kara Linvingston, Keolis **11.** Hubert Richard, UTP **12.** Stéphanie Lopes d'Azevedo, UTP **13.** Xavier Aymonod, Transdev **14.** Arnaud Julien, Keolis

Ne figurent pas sur la photo : David Brottet, CarPostal France; Anne de Bagneux, Transdev; Carole Desnost, SNCF; Mathieu Dunant, RATP; Claude Faucher, UTP; Dominique Fèvre, UTP; RATP; Maria Harti, SNCF Mobilités; Sophie Hassan, RATP Dev; Laurent Kocher, Keolis; Laurent Lieutaud, Tisséo Voyageurs (AGIR); Adrien Malfray, AGIR; Grégoire Marlot, SNCF Réseau; Christophe Medina, CarPostal France; Valérie Metel, CarPostal France; Nelson de Pessemier, UTP; Raphaël Poli, SNCF; Julien Réau, Transdev; Franck-Olivier Rossignolle, Transdev; Gil Valabrègue, RTM Marseille (AGIR); Cédric Ythier, Colas Rail; Scheherazade Zekri, Keolis

Stratégie nationale de développement du véhicule autonome, ouverture des données de mobilité et mise en œuvre d'outils MaaS, création d'une base de données inédite avec le CEREMA... Nombre de sujets à forts enjeux pour la profession ont nourri les travaux de cette nouvelle Commission, opérationnelle depuis seize mois.



Très vite après sa mise en place en septembre 2017, la commission Nouvelles mobilités, Villes de demain a trouvé son rythme de croisière. Étude avec le CEREMA sur les nouvelles mobilités, contributions à la stratégie nationale de déploiement du véhicule autonome, position sur les dispositifs MaaS...

ses travaux ont nourri auditions, colloques et articles de revues spécialisées.

La Commission s'est engagée, avec le CEREMA, dans une vaste étude sur les nouvelles mobilités. La première partie de ce projet a consisté à créer une base de données inédite, qui permet de décrypter les habitudes de déplacement des Français ⁽¹⁾, selon la typologie des territoires.

METTRE EN PLACE DES OUTILS DE MESURE

Ce nouvel outil permet, par exemple, d'évaluer comment les mobilités actives et partagées peuvent remplacer l'autosolisme et cela au travers de plusieurs scénarios. Grâce à cette manne d'informations, unique en son genre, la Commission a ainsi pu mesurer l'impact du Plan Vélo ⁽²⁾ dans sa capacité à capter les autosolistes. Ce travail sera présenté aux associations nationales en charge du vélo pour, le cas échéant, développer des réflexions communes. Après avoir publié et défendu sa position dans le cadre de la stratégie nationale sur le véhicule autonome, l'UTP a participé à la mission de mise en œuvre pilotée par la DGITM ⁽³⁾.

La Commission a ainsi nourri les réflexions sur l'acceptabilité de ce nouveau mode par les Français et enrichi les travaux du programme « France véhicule autonome » centrés sur les

93%

DES DÉPLACEMENTS HORS ÎLE-DE-FRANCE SE FONT SANS CHANGEMENT DE MODE DE TRANSPORT.

systèmes de transport public automatisés, porté par la Nouvelle France Industrielle ⁽⁴⁾.

ÉTUDIER LES MOBILITÉS DE DEMAIN ET LEURS IMPACTS

Le Résultat? Tous les acteurs concernés partagent une seule et même conviction : demain, le véhicule autonome sera partagé. Dans le cadre de la future loi PACTE, l'UTP a porté avec force plusieurs amendements concernant la nécessité de disposer d'un cadre clair, au service de la politique de mobilité, pour réaliser les expérimentations et les conditions de leur réalisation.

En amont de la future loi d'orientation des mobilités, la Commission a mis en place un groupe de travail miroir pour étudier les orientations du comité stratégique « Données-MaaS », instauré par la ministre des Transports en octobre 2018. Ce groupe de travail a déjà élaboré une position politique qui replace le client-voyageur au cœur du dispositif MaaS, outil au service de la politique globale de mobilité définie par les autorités organisatrices. ○

(1) 17 modes étudiés : autosolisme, autopartage, avion, bus, covoiturage, car, deux-roues motorisé, marche, vélo, tram/métro/train, taxi

(2) Le Plan Vélo a été lancé par le Premier ministre en septembre 2018.

(3) Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

(4) La phase 2 de la « Nouvelle France industrielle » lancée en mai 2015 par le gouvernement est le programme de reconquête industrielle sur fond de révolution numérique.

« LES DONNÉES :
UN ENJEU
AUSSI
STRATÉGIQUE
QUE LE MAAS »



2 QUESTIONS À MARIE-CLAUDE DUPUIS,
présidente de la commission Nouvelles mobilités, Villes de demain,
directrice Stratégie, Innovation et Développement, groupe RATP

Le MaaS prend une place importante dans le projet de loi d'orientation des mobilités. Pourquoi notre profession serait-elle la mieux placée pour proposer ces outils ?

Dans sa position sur le sujet, l'UTP insiste sur la place prépondérante des offres de transport public dans le système de mobilité de nos agglomérations. À ce titre, elles devront constituer le socle des outils MaaS. Sans services efficaces et de grande capacité, sans cohérence entre intermodalités

numérique et physique, il sera impossible de répondre aux besoins du plus grand nombre. La future loi d'orientation des mobilités devrait donner un rôle central aux autorités organisatrices de la mobilité pour développer le MaaS. Aux opérateurs de transport de rappeler que leur « ADN » les désigne comme des partenaires naturels au service de l'intérêt général.

Qui dit MaaS dit ouverture et réutilisation des données...
C'est un enjeu aussi stratégique

que le MaaS. Les opérateurs, le législateur et les autorités organisatrices doivent en prendre la mesure pour une réutilisation des données de mobilité équitable et au service de l'intérêt général. L'ouverture des données doit respecter certains principes évidents. D'abord, la réciprocité : tous les acteurs, publics comme privés, doivent ouvrir leurs données de mobilité, et la neutralité : l'objectif n'est pas d'influencer le voyageur avec des informations biaisées.

COMMISSION **SYSTÈME FERROVIAIRE**



INSTAURER UN NOUVEAU CADRE PROPICE À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Claude Faucher, UTP 2. Valérie Beaudouin, UTP 3. Claude Steinmetz, Transdev 4. Anne Meyer, UTP 5. Frédéric Henon, SNCF 6. Bruno Auger, Keolis 7. Arnaud Sohier, SNCF Réseau 8. Alain Ribat, VFLI 9. Pierre Izard, SNCF 10. Philippe Dabancourt, Eurostar 11. Sigrid Claviéras, UTP 12. Karine Maubert, UTP 13. Catherine Perrinelle, SNCF Mobilités 14. Canisius Gassa, UTP 15. Christian Chavanel, SNCF 16. André Thinères, Objectif OFP 17. Michel Didier, Euro Cargo Rail 18. Gautier Brodeo, RATP 19. François Coart, Getlink 20. Thierry Assise, Euro Cargo Rail **Ne figurent pas sur la photo**: Charles Bernheim, Thalys; Olivier Blanc, Arriva; Matthieu Chabanel, SNCF Réseau; Jacques Chauvineau, Objectif OFP; Jacques Damas, Keolis; Frédéric Delorme, SNCF; Jean-Bruno Delrue, MESEA; Olivier Devaux, SNCF Mobilités; Marc Duburque, Tisséo Toulouse; Philippe François, Secuirail; Alain Gondelmann, AGIR; Olivier Gouin, LISEA; Anne Gueniot, SNCF Mobilités; Vincent Guillaume, RRT PACA; Pierre Labarthe, SNCF Mobilités; Loïc Lanne, CFTA; Hervé Le Caignec, LISEA; Jérôme Martres, RATP; Jean-Louis Poulou, Colas Rail; Roberto Rinaudo, Thello; Philippe Rota, SNCF Réseau; Pierre-Louis Roy, SNCF Mobilités; Philippe Servan, UNECTO; Renaud Thillaye, Eurostar; Pierre Trarieux, VFLI; Françoise Valéry-Gille, SNCF Logistics; Christophe Vanhove, LISEA

En France comme en Europe, l'actualité 2018 s'est avérée très dense pour le secteur. Au centre des travaux de la commission Système ferroviaire : la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, la mise en œuvre du volet technique du quatrième paquet ferroviaire et l'accompagnement des adhérents dans ces mutations inédites.



En 2018, la Commission s'est fortement investie pour instaurer un cadre propice à l'ouverture à la concurrence qui sera effective dès décembre 2020 pour les services commerciaux et fin 2023 pour les services publics (TET et TER), avec possibilité pour les autorités organisatrices de lancer des appels d'offres dès décembre 2019. De même, les évolutions en matière d'interopérabilité se sont placées au cœur de ses travaux.

PRÉPARER LE SYSTÈME FERROVIAIRE DE DEMAIN

Tout comme elle avait fait valoir, dès 2017, ses positions et contribué aux travaux de la mission Spinetta, l'UTP

s'est activement impliquée tout au long de l'élaboration et de l'adoption de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Plusieurs options retenues dans le texte, tel le choix de l'ouverture des services commerciaux en « *open access* » plutôt qu'en franchise, lui ont donné satisfaction. Avec la même attention, l'UTP a suivi les dispositions sur la transmission, aux autorités organisatrices, des données des entreprises et des gestionnaires d'infrastructures et de celles concernant le matériel roulant et sa maintenance. Dès la publication des premiers textes d'application, en juillet 2018, l'UTP s'est mobilisée. La première ordonnance le 13 décembre 2018, consacrée notamment à la passation des

contrats de service public, a ainsi retenu la concession, un modèle privilégié par les opérateurs.

RESTER VIGILANT SUR LES SUJETS TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS

La transposition en droit national du volet technique du quatrième paquet ferroviaire et l'adaptation de la réglementation en vigueur ont nécessité des travaux de concertation, auxquels la Commission a activement participé ces derniers mois.

Parallèlement, elle a attentivement suivi l'adoption du texte sur le test de l'équilibre économique et ceux liés à l'harmonisation de la réglementation technique européenne. Ses membres se sont largement engagés pour établir des règles équitables, transparentes et non discriminatoires à l'accès au réseau ferroviaire. Enfin, la Commission s'est

mobilisée pour permettre aux acteurs concernés de s'approprier les nombreuses mutations à venir et surveiller leurs impacts sur la viabilité économique des entreprises. À ce titre, le COOPERE ⁽¹⁾ et le COSAP ⁽²⁾ restent des lieux propices à la réflexion et au partage entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures. Actualité oblige, ces échanges continueront dans les mois à venir. ○

(1) Comité des opérateurs du réseau.

(2) Comité du système d'amélioration des performances.

29

TEXTES D'APPLICATION PRÉVUS PAR LA LOI PORTANT NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE.

« L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES FERROVIAIRES DE VOYAGEURS EST UNE OPPORTUNITÉ POUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR »



2 QUESTIONS À CLAUDE STEINMETZ, président de la commission Système ferroviaire, directeur ferroviaire France, Transdev

Où en sont les travaux de votre Commission sur l'ouverture à la concurrence ?

De nombreux textes d'application, et non des moindres, sont en cours d'élaboration afin de permettre l'ouverture effective à la concurrence, comme dans le fret il y a près de quinze ans. La gouvernance du système, la programmation et le financement des infrastructures ou encore l'avenir des lignes capillaires, fret

compris, sont en cours de discussion. L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs est une opportunité pour l'ensemble du secteur.

Comment accompagner les exploitants sur le volet technique du quatrième paquet ferroviaire ?

La transposition du quatrième paquet ferroviaire implique de réviser en profondeur le cadre juridique français. Pour anticiper

la bonne mise en œuvre de ce dispositif, la Commission a mené un travail d'information, de sensibilisation et de partage avec les entreprises ferroviaires. Ce travail s'intensifie en 2019, notamment sur les thèmes liés aux outils, comme le guichet unique ou le registre d'infrastructure (RINF), développés par l'Agence européenne, et sur les nouvelles responsabilités des exploitants en matière de compatibilité du matériel roulant.

COMMISSION TECHNIQUES, EXPLOITATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE



RELEVER DES EXIGENCES QUI SE MULTIPLIENT

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

1. Jean-Marc Ducros, Keolis **2.** Anne Meyer, UTP **3.** Marc Delayer, TPC Cholet (AGIR) **4.** Tiphaine Derischebourg, Keolis **5.** Sophie Mazoué, RATP **6.** Stéphanie Jégu, UTP **7.** Georges Despaigne, RATP Dev **8.** Marc Moreau, Transdev **9.** Stéphanie Lopes d'Azevedo, UTP **10.** Florence Cousin, SNCF **11.** Sigrid Claviéras, UTP **12.** Philippe Jouette, RATP

Ne figurent pas sur la photo : Erwan Boissay, CarPostal France; Maxime de Checchi, AGIR; David Cronenberger, RTCR La Rochelle; Anne-Blandine Dassencourt, Keolis; Nicolas Delhommeau, CarPostal France; Frédéric Fhal, SNCF; Elie Franc, Vectalia; Jérôme Garnier, Transdev; Xavier Hubert, Keolis; Jean-Luc Josso, Transdev; Adrien Malfray, AGIR; Romain de Montbel, Tisséo Toulouse; Patrick Perrino, RATP; Alain Pittavino, Transdev; Rémi Rocher, CarPostal France; Bernard Torrin, SNCF Réseau

Transition énergétique, ouverture des données de mobilité, accessibilité... : au cœur de ces sujets, le transport public évolue pour répondre aux exigences nationales et européennes. En 2018, la Commission a étudié la faisabilité de ces nouvelles demandes, tout en préservant le modèle économique du secteur.



En France comme en Europe, nombre de projets impactent, ou pourraient impacter, le transport urbain. La mission de cette Commission consiste précisément à en mesurer les potentiels impacts négatifs sur l'exploitation et à en informer les parties prenantes. Après avoir rédigé et diffusé une note sur le décret « Véhicules à faibles émissions », l'UTP a poursuivi son action auprès des institutions concernées. Objectif ? Que les services urbains ne deviennent ni les « grands oubliés » de la loi d'orientation des mobilités ni les victimes de certaines orientations liées à la transition énergétique.

DÉMONTRER, INFORMER ET SENSIBILISER

En 2018, l'UTP a participé de nombreuses auditions et réunions organisées par les services du ministère de la Transition écologique et solidaire.

Après la rédaction d'une note partagée sur les prescriptions des ateliers de charge des bus électriques (arrêté du 3 août 2018) diffusée au printemps, l'UTP et la DGPR ⁽¹⁾ ont entrepris de nouveaux échanges sur le décret et l'arrêté sur les véhicules et trains circulant à l'hydrogène. En la matière, les données issues de l'étude « Le parc des véhicules des services urbains » ⁽²⁾ s'avèrent très précieuses. Elles le sont aussi lors des discussions avec le ministère des Transports et/ou la Commission européenne sur d'autres dossiers majeurs :

28%

DES AUTOBUS URBAINS
UTILISENT DÉJÀ UNE ÉNERGIE
ALTERNATIVE AU GAZOLE :
LA DYNAMIQUE EST LANCÉE

la revoyure du décret relatif aux véhicules à faibles émissions, la révision de la directive « Véhicules propres » et sa future transposition ou encore la modification du décret sur les zones à circulation réduite (ZCR).

ÉCHANGER, ÉTUDIER, EXPÉRIMENTER

Depuis 2016, l'Union européenne planche sur une directive « Accessibilité des produits et services ». En lien avec la commission Législation et Affaires européennes, la commission Techniques, Exploitation et Développement

durable veille à ce que les services ne soient pas trop impactés par ce texte.

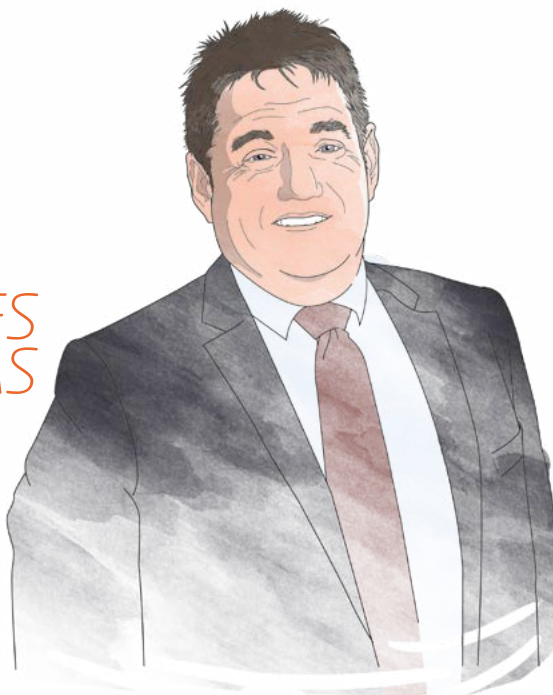
Cette année, la Commission a aussi mené deux actions spécifiques à la sécurité de l'exploitation. Dans le cadre de l'OMA ⁽³⁾, la première a permis de mettre à jour la note technique sur les recommandations de sécurisation des systèmes de freins additionnels, dont le frein d'aide à l'exploitation. La seconde action a porté sur l'expérimentation de la veille intégrée au tramway - pour laquelle deux étudiants ergonomes ont été sollicités - et l'adaptation d'un simulateur de conduite. Les résultats obtenus ont démontré la nécessité de faire évoluer les exigences, et des rencontres avec les industriels sont déjà programmés en 2019. ○

(1) Direction générale de la prévention des risques.

(2) « Le Parc des véhicules des services urbains », édition 2018.

(3) Observatoire du matériel roulant.

« S'IMPLIQUER
POUR
ACCOMPAGNER LES
PROJETS ET NE PAS
LES "SUBIR" »



2 QUESTIONS À MARC DELAYER, président de la commission Techniques, Exploitation et Développement durable, directeur général, Transports Publics du Choletais, AGIR

Comment les réseaux urbains abordent-ils la transition énergétique ?

En l'absence de données fiables, beaucoup ont expérimenté des bus électriques, à batterie ou à hydrogène pour s'assurer qu'ils répondent aux exigences d'exploitation. Demain, l'offre ne sera plus conditionnée par la seule demande, mais aussi par les caractéristiques du véhicule. Réduire l'offre du fait des spécificités des bus électriques ou

de leur coût, serait dommageable. Le transport public reste le meilleur moyen pour lutter contre l'autosolisme et accéder aux zones à circulation restreinte ou à faibles émissions. Il serait aberrant de les exclure !

Comment l'UTP est-elle devenue un interlocuteur reconnu au sein du ministère de la Transition écologique et solidaire ?

En participant aux consultations et

aux auditions publiques. Nous avons beaucoup échangé avec la DGPR sur la mise aux normes des ateliers de charge de bus électrique, avec le ministère concernant la revoyure du décret du 11 janvier 2017 sur les critères des bus à faibles émissions, au sein des instances nationales et européennes sur les données et leur ouverture. La profession s'implique pour accompagner les projets et ne pas les « subir ». En 2019, nous poursuivrons ces échanges.