

Position commune MEDEF-UTPF

Affecter aux secteurs des transports publics et ferroviaires une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS)

Peu importe où ils habitent, les Français ont besoin de se déplacer, notamment pour aller travailler ou se former. Or aujourd'hui, près d'1 Français sur 4 et 1 jeune sur 2 déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer¹. De même, près de 9 Français sur 10 estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi².

Si le recours à la voiture reste pour beaucoup indispensable, il convient de développer massivement une offre de mobilité alternative sur tous les territoires (transports publics urbains, transport ferroviaire, covoiturage, transport à la demande, vélo...) afin d'offrir chaque jour au plus grand nombre des solutions de déplacement abordables et durables pour se rendre à leur travail ou aller se former.

Plus de transports en commun et plus de trains, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus : c'est un « choc d'offre » que les Français appellent de leurs vœux.

C'est en effet ce qui ressort clairement du dernier Observatoire de la Mobilité de l'UTPF³ réalisé par l'IFOP en 2023. Cette enquête⁴ montre que plus de la moitié des automobilistes se disent prêts à utiliser les transports publics au regard du contexte actuel (inflation, crise énergétique, urgence climatique...) mais sous condition d'un développement de leur offre.

Fort de ce constat, le MEDEF a lancé une mission flash à la fin de l'année 2023, sous la présidence de Bruno Arcadipane, pour engager un travail de réflexion dynamique sur le « développement d'une offre de mobilité décarbonée au service de la mobilité domicile-travail [...] plus que jamais nécessaire », le modèle de financement et de gouvernance des mobilités et sur le report modal. Cette mission flash a réuni de nombreux comités territoriaux du MEDEF de même que plusieurs organisations professionnelles sectorielles à l'instar de l'UTPF. Par ailleurs, cette mission a été amenée à auditionner les représentants du GART. Intitulé *Gouvernance et financement des AOM*, le rapport issu de cette mission a été transmis au printemps dernier aux parlementaires, aux AOM, aux élus locaux, ainsi qu'aux cabinets ministériels et aux associations d'élus.

Cette nécessité d'un développement de l'offre a d'ailleurs été mise en avant par les deux Chambres. Le rapport d'information de l'Assemblée nationale⁵ sur les modalités du financement des transports en commun en France, publié en juin 2023, conclut qu'un « choc d'offre est nécessaire » et qu'il « créera ensuite un accroissement de la demande en stimulant le report modal ». De même, le rapport d'information du Sénat⁶ sur les ZFE-m, également dévoilé en juin 2023, préconise de « créer un choc d'offre de transports alternatifs à l'autosolisme (services express régionaux métropolitains, services de car express, pôles d'échanges multimodaux, etc.) ». Il est désormais urgent de traduire

¹ Baromètre des Mobilités du Quotidien, Wimoov, 2022

² <https://www.mobiliteinclusive.com/enquete-mobilite-emploi/>

³ <https://www.utp.fr/observatoire-de-la-mobilite>

⁴ Enquête réalisée auprès plus de 4 000 répondants résidant dans des agglomérations de 20 000 habitants et plus

⁵ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/dossiers/financements_transports_france

⁶ <https://www.senat.fr/notice-rapport/2022/r22-738-notice.html>

ce besoin d'un « choc d'offre » par des engagements financiers à la hauteur des enjeux, qui préservent la compétitivité et l'emploi des entreprises.

Dans leur récent rapport d'information⁷ sur les *Modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)*, les sénateurs Maurey et Sautarel estiment :

- à 30 milliards d'euros le besoin en financement des investissements d'Ile-de-France Mobilités et à 20 milliards d'euros son besoin en financement complémentaire pour l'exploitation à l'horizon 2030, eu égard à l'augmentation cumulées des besoins avec la mise en œuvre des lignes du Grand Paris ;
- à 30 milliards d'euros le besoin en financement de l'investissement dans le transport urbain et régional en-dehors de l'Ile-de-France et à 25 milliards d'euros (15 milliards en urbain et 10 milliards en régional) le besoin de financement pour l'exploitation des services au même horizon.

Aussi, afin d'aider les AOM à développer l'offre de transport public sur leurs réseaux – au bénéfice notamment des salariés, des demandeurs d'emplois et de leurs proches –, le MEDEF et l'UTPF demandent conjointement aux pouvoirs publics d'affecter au secteur des transports publics une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1).

Le système d'échanges de quotas carbone est un système vertueux dans la mesure où il met à contribution les secteurs qui ont le plus fort impact négatif sur la planète. Pour compenser leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les entreprises couvertes par le système européen d'échange de quotas d'émission (dit ETS) doivent en effet acheter une proportion croissante de quotas par le biais d'enchères. C'est de ces enchères que les États tirent les revenus de l'ETS.

Dans le cas de la France, les revenus générés par l'ETS 1 ont représenté un produit brut d'environ 2 milliards d'euros en 2022 et 2,4 milliards d'euros en 2023. Si ces sommes sont versées au budget général de l'Etat, la récente révision de la directive européenne impose aux Etats membres de consacrer 100% de leurs revenus « ETS 1 » à une série limitée de secteurs verts parmi lesquels les transports publics et ferroviaires⁸. Il n'existe cependant aucun pourcentage de fléchage obligatoire des revenus ETS vers ce secteur. Parce que les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent que 3% des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports (soit 0,8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus), il faut impérativement leur réserver une partie des recettes du système ETS.

C'est ce qui a été proposé en juillet 2023 par les sénateurs Sautarel et Maurey dans le rapport d'information⁹ précité sur les modes de financement des AOM. Selon les deux sénateurs, « la perception du produit de la mise aux enchères des quotas carbone dans le cadre du système européen d'échange des quotas d'émissions (ETS), fortement dynamique, confère à l'État un espace budgétaire important pour financer la transition écologique et, notamment, le développement de l'offre de mobilité des AOM ».

Concernant ces revenus « ETS 1 » et lors des discussions sur le PLF 2024, le sénateur Jean-François Husson, Rapporteur général de la commission des finances, a déposé (au nom de la commission

⁷ <https://www.senat.fr/notice-rapport/2022/r22-830-notice.html>

⁸ « Investissement dans des formes de transport qui contribuent de manière significative à la décarbonation du secteur et dans l'accélération de la transition vers ces formes de transport, y compris le développement de services et de technologies de transport ferroviaire de passagers et de marchandises et de bus respectueux du climat »

⁹ <https://www.senat.fr/notice-rapport/2022/r22-830-notice.html>

des finances) un amendement¹⁰ proposant « une affectation pérenne, de 250 millions d'euros dès 2024, et qui aurait vocation à augmenter au fil des années, à mesure de l'accroissement des besoins de financements des AOM et du dynamisme de cette ressource ». Cet amendement a été jugé recevable et a même été adopté en séance publique.

Dans son rapport précité sur la gouvernance et le financement des AOM, le MEDEF préconise justement la création d'un « fonds pour le développement des transports en commun sur la base du produit de la mise aux enchères des quotas carbone ».

- **L'UTPF se joint au MEDEF pour demander aux pouvoirs publics d'affecter aux Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1).**
- **Le prochain projet de loi de finances 2025 pourrait ainsi prévoir un montant d'affectation de 250 millions d'euros tel que précédemment préconisé par le Sénat.**

¹⁰ https://www.senat.fr/amendements/2023-2024/127/Amdt_I-236.html#before-article-63194