

Commission "Dynamiques territoriales et mobilités"
Rapporteurs : Frédéric ETEVE et Jean-Luc PELTIER

Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Financement des mobilités »

1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Le Conseil régional à travers ce bordereau très attendu détaille ses propositions en termes de modalités de mise en œuvre en Bretagne des nouvelles possibilités de financement offertes aux régions pour financer les politiques de mobilités dont elles ont la charge. Le besoin de financement, à l'horizon 2040, est estimé à 2,5 Md€ pour développer les infrastructures de transport et financer le développement du réseau BreizhGo.

En dépit de propositions alternatives complémentaires faites, notamment par le Conseil régional, seul le Versement mobilités régional et rural (VMRR) a été retenu par le législateur comme outil fiscal dédié à ces politiques.

Le principe d'une modularité en fonction des territoires bretons est mis au débat. Deux taux sont ainsi proposés : 0,15% pour les territoires suffisamment denses, au potentiel fiscal suffisamment avéré et bénéficiant d'offre de transport BreizhGo augmentée depuis 2024, 0,08% pour les autres.

Le gain global attendu est aux alentours de 40 M€ par an.

2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le Conseil régional soumet au vote à cette session de juin 2025 la brique supplémentaire, [que le CESER considérerait comme manquante](#), aux différents textes précédemment proposés et votés concernant les politiques de mobilités (Contrat de plan Etat-Région (CPER), dossier « Relever le défi des mobilités », création de *Bretagne Mobilités*, labellisation SERM) : les modalités de leur financement.

Le CESER ne peut que partager l'analyse du Conseil régional qui prend acte de l'attachement de la population aux services de mobilités, aussi bien d'un point de vue de la qualité de vie, de la transition écologique que du pouvoir d'achat. De même lorsque le président du Conseil régional insiste sur la place essentielle qu'occupent ces mobilités en termes d'attractivité et de compétitivité du territoire, et en premier lieu de ses entreprises confrontées à une concurrence exacerbée et à des enjeux vitaux en termes de recrutement.

Le CESER réaffirme à cette occasion, comme le relève d'ailleurs le bordereau, que l'une des spécificités de notre région réside dans son maillage de villes petites et moyennes qu'il est indispensable de maintenir. Il rappelle notamment les effets¹ de la reconfiguration de pans entiers d'activités économiques pour beaucoup de territoires bretons, ceci sous les effets des choix des décideurs économiques. Les mobilités constituent donc un véritable enjeu et une réponse à ce défi de maintien de l'activité et d'un aménagement du territoire solidaire et équilibré.

Le bordereau est d'abord l'occasion de faire un rappel sur les besoins et les propositions que le Conseil régional fait de manière concrète en termes de financement des mobilités. Le CESER a eu l'occasion à travers [sa contribution au débat national sur le financement des mobilités](#), de faire ses propres propositions (il invite d'ailleurs le lecteur ou lectrice à s'y reporter) qui pour une large part, se recoupent avec celles ici exposées. A cet égard, il se félicite de l'écho que cette contribution a pu trouver et de sa prise en compte explicite dans ce dossier par le Conseil régional.

Ensuite, il s'agit pour le Conseil régional de présenter la mise en œuvre proprement dite de la seule possibilité nouvelle et à la main de la Région que le législateur a ouverte en ce début d'année : le Versement mobilité régional

¹ Chômage, déclin des services publics, désertification médicale, reconfigurations territoriales...

et rural (VMRR). Le CESER se félicite que le Conseil régional, en dépit de son caractère imparfait, propose de se saisir de ce premier outil aux bénéfices des politiques de mobilités dont les effets sont attendus dès maintenant par les Bretonnes et les Bretons, et ce sans attendre un mix fiscal sans aucun doute souhaitable, mais à ce jour hors de portée.

Le CESER ne peut que saluer aussi que, dans la lignée des autres initiatives en termes de mobilité qu'a pris le Conseil régional, il s'agit ici de définir des modalités de déploiement les plus en cohérence possible avec les réalités économiques, démographiques et en termes de service de mobilités des différents territoires qui composent la région. Il en ressort ainsi une modulation du taux appelé en fonction des territoires. Le CESER retrouve dans cette méthode « l'esprit » *Bretagne Mobilités*, il ne peut que s'en féliciter.

In fine l'apport de la mise en place du VMRR permettra de mobiliser une quarantaine de millions d'euros annuels dont les grandes lignes de l'usage sont détaillées dans le bordereau, avec notamment le développement des services BreizhGo Express ferroviaire et routier, le Plan régional vélo, l'achat de matériel roulant, et le développement des infrastructures aussi bien à destination du transport voyageurs que marchandises. Le CESER insiste, comme il a pu déjà le faire dans sa contribution, sur l'absolue nécessité de la transparence en termes de services et d'investissements que permet la levée du VMRR, vis-à-vis bien sûr de la représentation politique et de la société civile que constituent respectivement le Conseil régional et le CESER, mais aussi et sans doute surtout vis-à-vis des habitants-tes à qui ces possibilités de mobilités sont destinées, ainsi qu'aux entreprises et employeurs publics qui sont mis à contribution, seuls à ce stade.

Le CESER apprécie enfin que, parmi les enjeux de mobilités, ne soient pas oubliés ceux du transport de marchandises dans une région où la part modale décarbonée dans ce domaine est très faible par rapport aux autres régions françaises². A ce titre, il réaffirme la place toute particulière des ports bretons et notamment de Brest, inséré dans le RTE-T, ainsi que la nécessité de mener à son terme ce projet de ligne transcontinentale, qu'il estime vitale pour le report modal.

Enfin, le CESER prend acte des besoins de financement exprimés par le Conseil régional à l'horizon 2040 permettant de fixer un cap. Cependant, dans un contexte de restriction budgétaire importante au niveau de l'Etat et des efforts demandés aux collectivités, le CESER ne peut qu'exprimer son inquiétude quant à la réalisation du volet infrastructures des prochains CPER, dont l'Etat a la responsabilité. Comme il l'a déjà exprimé à l'occasion de sa contribution, il rappelle que la réussite d'une telle trajectoire pour les transports repose sur la stabilité des financements et plaide donc pour la sanctuarisation pluriannuelle des CPER, qui doivent rester des outils structurants et prévisibles pour le développement des mobilités. A ce titre, l'engagement de l'Etat sur ce volet financement des mobilités sera la condition majeure pour atteindre les objectifs portés par le Conseil régional, en dépit des contraintes budgétaires à chaque niveau.

Pour le CESER, compte tenu des enjeux liés à l'impact des mobilités sur le bilan carbone breton et le coût actuel des mobilités, tous modes confondus, il est indispensable que les décideurs orientent leurs choix d'infrastructures en priorisant les investissements permettant de sortir de notre dépendance aux énergies fossiles. Le CESER, à de nombreuses occasions dans ses vœux, avis et contributions, a appelé à un véritable sursaut notamment en ce qui concerne la part modale du transport ferroviaire en Bretagne. Il réaffirme ici la nécessité de pérenniser les modalités de financement des modes de transport décarbonés, condition incontournable pour réussir la transition.

Pour conclure, le CESER sera particulièrement attentif au cours des prochains mois, en lien avec le Conseil régional, à :

- La mise en place effective du VMRR au bénéfice des usagers-ères ;
- La transparence dont fera preuve le Conseil régional en termes de gains et d'usages du VMRR, notamment dans le cadre de *Bretagne Mobilités* ;

² Les derniers chiffres que possèdent le CESER (2024) font état d'1,2 million de tonnes transitant par an, soit 1,4% de part modale en Bretagne. Sur tous les territoires en France métropolitaine, la moyenne se situe aux alentours de 9%, avec parfois même des pics avoisinant 20 à 25%.

- A l'effectivité du développement des services de mobilités et des investissements qui permettront les prochains sauts d'offres, notamment dans le cadre du SERM breton ;
- Aux évolutions législatives futures qui permettront de compléter et améliorer les modalités de financements de la mobilité au service des territoires et de ses habitantes et habitants, et à cet égard prendra tout sa place dans les débats y conduisant.

Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Financement des mobilités »

Ont voté contre : 21 (Sophie JÉZÉQUEL, Edwige KERBORIOU, Cécile PLANCHAIS, Jean-Paul RIAULT, Frédéric POULAUD, Dominique MARQUER, Olivier LE NEZET, Anne-Françoise MENGUY, Philippe LE GAL, Yvan-Pierre MELL, Isabelle SUDRE, Thierry CHAMBON, Christiane STORCK, Marie-Christine LE GAL, Annie SAULNIER, Daniel TUNIER, Hervé KERMORGANT, Michel-Pier JÉZÉQUEL, Michel MORVANT, Laëtitia BOUVIER, Sylvie HENNION-MOREAU)

Se sont abstenus : 11 (Nathalie POSSÉMÉ, David CABEDOCE, Jean-François ESNÉE, Jeanne-Noëlle LAMOUR, Cathy VALLÉE, Yannick SAUVÉE, Philippe LAMÉ, Sergio CAPITAO, Jean-Claude THIMEUR, Sophie LANGOUËT-PRIGENT, Jean-François DAVIAU)

Adopté



Intervention de Thierry CHAMBON

Union des entreprises de proximité (U2P) de Bretagne

Monsieur Le Président, Chers collègues,

Je m'exprime ici au nom de l'Union des Entreprises de proximité (U2P).

L'article 118 de la Loi de Finance 2025 prévoit pour les régions la possibilité de créer un versement mobilité régional destiné au financement des services de mobilités.

Le CESER Bretagne est sollicité pour donner son avis formel quant à l'intention par le Conseil régional de Bretagne de mettre en œuvre cette contribution.

Naturellement, l'U2P mesure toute l'importance des investissements des collectivités territoriales dont nos entreprises peuvent être directement ou indirectement bénéficiaires. Mais nos entreprises de proximité ne peuvent supporter de pression fiscale supplémentaire.

Cette nouvelle charge fiscale, qui constitue un impôt de production supplémentaire, est contre-productive par principe, car elle pèse sur l'emploi et freine la compétitivité des entreprises, en particulier des TPE et PME.

Cette situation représente une double peine pour ces entreprises, contraintes de financer un service dont elles ne bénéficient pas, tout en subissant une pression fiscale accrue.

Sans compter que ce prélèvement s'ajoute au versement mobilité déjà existant, prélevé par les autorités organisatrices de la mobilité locales.

Même si l'U2P salue la prise en compte par le Conseil régional d'un besoin de modulation pour préserver l'équité territoriale et limiter l'impact économique pour les entreprises, en particulier dans les zones peu desservies, le Conseil de l'U2P Bretagne, et l'ensemble de nos élus en appelle à la responsabilité collective.



Intervention de France JEHAN Comité régional CGT de Bretagne

La CGT prend acte de la volonté du Conseil régional d'ouvrir le nécessaire débat sur la question maintes fois reportée du financement des mobilités. La Bretagne se distingue d'ailleurs en ce sens, car à notre connaissance, c'est la seule et unique région à avancer sur ce dossier et mieux, à proposer quelques pistes pour préparer un avenir qui s'annonce des plus compliqués. Les réactions qui se font jour, singulièrement des représentants patronaux concernant la mise en œuvre du VMRR (Versement mobilité régional et rural) sur notre Région alors même qu'il existe déjà en Ile de France, quand 95% des entreprises en seraient exonérés sur la Bretagne, confine au ridicule. Assurément les conservatismes ont la peau dure et en tout état de cause les dérives libertaires sur la question de la fiscalité qui émanent outre Atlantique mais également en Europe semblent inspirer les néo-libéraux toujours avides d'aides publiques...

Pourtant en matière de financement des mobilités il y a urgence !

Au niveau national le constat est édifiant et le tableau des plus sombres : 50% du réseau routier souffre de sous investissements en matière d'entretien ainsi que 34% des ponts, l'âge moyen du réseau ferroviaire reste de 28 ans et du réseau caténaire de 40 ans en dépit des investissements réalisés depuis le drame de Brétigny sur Orge... En France, qui se targue d'avoir le plus grand réseau de lignes à grande vitesse au monde, la subvention pour le réseau ferroviaire par habitant est de 45 euros quand elle est de 103€ en Italie et de 124 € en Allemagne... Ce ne sont pas moins de 35 milliards d'euros dont a besoin le réseau ferré pour permettre de développer une offre de transports conformément aux engagements de la France en matière de décarbonation des mobilités. Est-il encore utile de rappeler la dépendance énergétique de notre pays aux produits pétroliers en contradiction totale avec ses engagements climatiques ?

En Bretagne, les besoins de financement des mobilités sont estimés par le Conseil Régional à 2,5 milliards d'euros d'ici 2040. Ce sont donc pas moins 150 millions d'euros par an à trouver pour financer l'ambition régionale qu'appellent de leurs vœux élus et populations.

Alors qu'a lieu actuellement la conférence de financement des mobilités, la CGT n'est évidemment pas dupe. Une nouvelle saignée budgétaire est d'ores et déjà programmée par le gouvernement Bayrou alors même que ce sont 2,5 points de PIB de cadeaux fiscaux qui ont été consentis aux plus aisés de ce pays soit la bagatelle d'une soixantaine de milliards de recettes en moins pour l'Etat et in fine les collectivités. Pour parfaire le tableau, ce sont les projets de SERM qui sont dans le collimateur de Bercy ! De tous les engagements pris en février 2023 par le gouvernement Borne, au total aucun ou si peu risques d'aboutir... La décarbonation des mobilités devient une chimère et ferait rire si les conséquences climatiques et démographiques n'étaient pas si graves !

Pourtant des moyens existent pour financer les mobilités tout comme l'ensemble des politiques publiques. Pour la CGT, il est plus qu'urgent de revenir sur les multiples cadeaux fiscaux de ces dernières années qui laissent prospérer la concentration des richesses et notamment du patrimoine dans les mains de quelques-uns au détriment de l'intérêt général. La fin des concessions autoroutières, après une privatisation qui demeure un véritable scandale d'Etat, est une occasion pour à la fois financer la remise à niveau des infrastructures terrestres et financer la transition notamment par le développement du fret ferroviaire.

La CGT rappelle que les entreprises concessionnaires ont engrangé la bagatelle de 55 milliards d'euros !

Donc il n'y a plus à se soucier des moyens : ils existent !

Si gouvernants et décideurs continuent sur la trajectoire actuelle, ce sont des pans entiers de territoire qui seront sacrifiés car malheureusement il deviendra quasi impossible d'y maintenir toute activité.

La CGT alerte sur ce sujet qui va renforcer de fait la fracture territoriale déjà bien visible entre des métropoles pourvues d'un nombre important de solutions de transports collectifs et dans le même temps des territoires largement sous-dotés. C'était une revendication forte du mouvement des gilets jaunes ! Certains l'ont apparemment oublié...



Intervention de Jeanne-Noëlle LAMOUR

Chambre de commerce et d'industrie de région Bretagne

Je m'exprime au nom des CCI.

Le Conseil régional soutient une politique ambitieuse dans le développement de services publics de transport collectif de voyageurs, TER, dessertes interurbaines et des îles, transport scolaire. Il assume aussi une compétence de chef de file des autorités territoriales organisatrices de transport. Des moyens importants ont été mis en œuvre depuis plusieurs années pour accroître l'offre de transport et améliorer la qualité de service, correspondant à une forte augmentation de leur usage.

Le territoire breton implique un recours élevé aux mobilités des personnes et aux transports de marchandises, en raison de sa situation géographique par rapport au reste de la France et de l'Europe mais également de son maillage urbain et économique : de nombreuses entreprises, de l'agroalimentaire et de métiers connexes notamment, se sont implantées et se développent encore en milieu rural, en périphérie de petites villes et de bourgs au sein desquels elles offrent des emplois. Ce qui constitue une richesse du point de vue de l'aménagement et de la vie des territoires est en même temps une contrainte en termes d'accessibilité et de compétitivité, de pourvoi des emplois et d'impact sur le climat.

Ce mode de développement économique et territorial, malgré ses désavantages, est un atout pour la construction et la pérennité d'une société cherchant à combiner harmonieusement création de richesses, vie sociale et animation des territoires. Mais il impose des actions volontaristes en transports des personnes et des marchandises pour irriguer l'ensemble des territoires. En leur absence, le mouvement naturel conduirait au renforcement de la métropolisation et à la saturation des littoraux, sources d'autres coûts et impacts négatifs.

Face à l'accroissement démographique et à celui des déplacements des personnes, face à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre issues des transports, et dans la perspective de pérennisation du mode de développement breton, de lourds investissements sont requis. Pour les réaliser, le Conseil régional choisit de lever une nouvelle taxe sur les entreprises, le versement mobilités régional et rural.

Nous pensons que la question du financement de ces investissements, dans un contexte de contraction des dépenses publiques, devrait d'abord amener à faire des choix. Celui consistant à prélever sur les entreprises les ressources permettant de développer les services publics de transport pèsera forcément sur la compétitivité de ces activités. L'emploi, sur lequel repose cette fiscalité, en sera affaibli, réduisant le rendement de la nouvelle taxe.

Sans contester le bien-fondé des investissements proposés par le Conseil régional, il nous apparaît que le mode de financement proposé aura un impact négatif sur l'activité économique et l'attractivité de notre territoire. D'autres pistes sont présentées par le Conseil régional, encore incertaines, mais tout aussi intéressantes en termes de rendement. Compte tenu des enjeux, un temps pourrait être laissé à la réflexion et à la maturation de ces autres solutions afin de ne pas décourager plus les entreprises dans un moment de difficultés nombreuses pour l'activité économique.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Marie-Christine LE GAL

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom des organisations suivantes du MEDEF Bretagne et de la vingtaine des branches qui y adhèrent et avec le soutien de la FRSEA, JA et Chambre d'Agriculture.

Nous ne pouvons qu'exprimer l'incompréhension, le rejet, et même la colère, de nombre de chefs d'entreprise face à la perspective de mise en œuvre de ce nouvel impôt de production, obtenu par Régions de France auprès du Gouvernement Bayrou dans les circonstances troubles que chacun connaît du vote de la loi de finances 2025.

Notre opposition à ce prélèvement régional est connue. Nous l'avions exprimée lors de la session de septembre 2024, alors que dans les documents de la session de juin, écourtée pour cause de dissolution, le président du Conseil régional demandait mandat pour engager le lobbying auprès de l'exécutif en faveur de l'extension du versement mobilité.

Les présidents de nos organisations, MEDEF Bretagne, MEDEF départementaux, branches régionales, en ont échangé dans le cadre de nos réunions statutaires et ils ont eu des mots très forts, empreints de gravité et de responsabilité, pour dénoncer cette initiative. Au point qu'il a été demandé au MEDEF Bretagne de réunir le Comité stratégique du Collectif des acteurs économiques bretons lequel a décidé, pour la première fois de son histoire, de traiter un sujet différent de celui de l'écotaxe. C'est dire si ce sujet du VMR suscite rejet et incompréhension.

Nous avons pu le dire au président du Conseil régional à plusieurs reprises, notamment lors d'une rencontre de celui-ci avec les représentants du Comité stratégique du Collectif des acteurs économiques bretons.

Nous le redisons ici : ces 50 € en moyenne par salariés payés par toutes les entreprises bretonnes de 11 salariés et plus, affecteront la compétitivité des entreprises et seront nécessairement pris en compte dans l'évaluation des capacités de revalorisations salariales.

A cela s'ajoutent plusieurs décisions d'EPCI bretonnes comme celles de Pontivy, Lamballe, de la Roche aux Fées (Janzé), qui viennent de créer un versement mobilité. Les entreprises concernées se verront ainsi prélevées de 200 à 250 euros supplémentaires par salarié ! Une catastrophe pour ces entreprises et leurs salariés !

Ainsi nous considérons que ce prélèvement supplémentaire, qui s'ajoute au niveau de prélèvement record que supportent les entreprises françaises, fera des entreprises bretonnes, les plus imposées, les plus taxées des entreprises de la zone euro. Et plus que leurs homologues des Pays de la Loire et de Normandie dont les présidents ont décidé de préserver la compétitivité des entreprises et l'emploi.

Par respect pour les conseillers régionaux, nous ne pouvons à ce stade considérer la décision comme prise mais seulement comme étant une proposition soumise au vote. Nous attendons d'eux, qu'en toute responsabilité, ils décident d'épargner les entreprises et leurs salariés de cet impôt de production.

Nous appelons la Région à s'interroger sur toutes les pistes d'économies possibles considérant que sur un budget d'1,9 milliard, il est sans doute possible de dégager 38 millions d'économies, ce qui permettrait d'éviter ce VMR.

Dans ce contexte, et toujours dans un esprit de responsabilité, nous avons accepté de travailler avec l'exécutif régional à une solution alternative de recette qui permettrait de renoncer à ce VMR, ce qui suppose le vote de nouvelles dispositions dans le cadre du PLF 2026. De même, nous souhaitons apporter notre contribution à la

conférence de financement des mobilités pour formuler des propositions alternatives au VMR et aussi, point très important, rejeter le retour de l'écotaxe, promue par certains et dont l'assiette et le mécanisme affecteraient gravement les entreprises et les emplois de production d'une région périphérique comme la nôtre.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Jean-Paul RIAULT

Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles (FRSEA)

Je m'exprime ici au nom de la FRSEA, des Jeunes agriculteurs et de la Chambre d'agriculture de Bretagne.

Nous ne sommes pas en accord avec la contribution du CESER sur le financement des mobilités. Le CESER estime que le VMRR est une opportunité dont la Région doit se doter et que cette taxe serait a priori soutenable pour les entreprises. En réalité, la fiscalité pesant sur les entreprises atteint déjà un niveau particulièrement élevé, mettant en jeu leur compétitivité et la création d'emplois.

Si on prend pour exemple l'agriculture, certains agriculteurs comme les serristes seraient impactés directement par cette taxe. Les autres non impactés directement le seraient de manière indirecte. En effet, les entreprises agroalimentaires et de services qui travaillent avec les agriculteurs étant concernés, c'est toute la filière alimentaire qui verrait ses coûts de fonctionnement s'alourdir. Comme toujours, cette charge serait particulièrement difficile à répercuter sur l'acheteur final. Par ailleurs, le fait que les régions voisines aient d'ores et déjà annoncées qu'elles ne l'appliqueront pas, fait que cette taxe constituerait une distorsion de concurrence au détriment des entreprises bretonnes.

C'est pourquoi, nous voterons contre l'avis du CESER.

Je vous remercie de votre attention.



Intervention de Anne MENGUY

Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM)

La Région Bretagne peine à trouver les ressources pour financer le renforcement des transports en commun. L'Etat lui laisse de ce point de vue plus de responsabilités sans contrepartie. Le législateur a écarté des propositions soutenues par elle. Par défaut, elle se fonde sur la possibilité que lui donne la Loi de Finances 2025 de prélever jusqu'à 0,15% de la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés.

Même si une majorité des entreprises de pêche comptent moins de 11 salariés, cette taxe nouvelle, dont l'utilisation n'apportera rien directement aux entreprises susceptibles de la payer, peut fragiliser des armements dont l'économie a déjà été fortement éprouvée par le Brexit, le COVID et la crise énergétique. Elle frappera par ailleurs toute la chaîne économique autour de la pêche (transport, poissonnerie, mareyage, équipementiers, services portuaires, centres de gestion...) avec au bout une répercussion des prix aux consommateurs de produits halieutiques bretons et probablement une distorsion de concurrence avec d'autres régions de pêche en France et en UE.

L'assiette de cette taxe est, de surcroît, totalement déconnectée de l'usage qui est présenté par la Région Bretagne et vient grever finalement le travail et les filières de production.

S'agissant d'un marché d'acheteur, les armements de pêche et les entreprises d'élevages marins de plus de 11 salariés devront supporter la taxe sans répercussion possible sur le prix de vente. C'est pour cette raison, que la filière pêche professionnelle bénéficie d'aménagements concernant la fiscalité et notamment la taxe sur les salaires.

Pour les raisons exposées ci-dessus, le CRPMEM de Bretagne ne peut aller dans le sens proposé par les services et le bureau du CESER et se prononce défavorablement à cette solution fiscale pour renforcer le transport et les mobilités en Bretagne, objectifs néanmoins louables.

Merci de votre écoute.

	Intervention de Yvan-Pierre MELL Chambre régionale de métiers et de l'artisanat
---	--

Concernant le versement sur les mobilités mettant à contribution les entreprises d'au moins 11 salariés, le bureau de la chambre des métiers et de l'artisanat de Bretagne, réunit en date du 22 mai 2025, a émis un avis défavorable sur cette nouvelle taxe, afin de prendre en compte les difficultés économiques auxquelles seraient soumises les entreprises de plus de 11 salariés, en veillant à ne pas alourdir leur fiscalité et celles des entreprises partenaires, qui se verraient également impactées par cette nouvelle contribution.

Le tissu économique de notre territoire doit être préservé de toutes nouvelles taxes afin de ne pas perdre en compétitivité.



Intervention de David RIOU

Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne

Quelle mobilité voulons-nous pour demain et pour les jours d'après ? Pour rappel, les transports sont responsables d'environ un tiers de l'empreinte carbone totale d'une personne habitant en Bretagne, soit 31% en 2022 selon l'Observatoire de l'environnement en Bretagne (Cf. projet de Contribution du CESER de Bretagne au débat national sur les possibilités offertes aux Régions pour le financement des mobilités). Tous ici, à priori, souhaitons le développement d'une mobilité écologiquement, socialement et économiquement soutenable.

La Région a depuis longtemps déjà mis en place une politique de développement d'une mobilité non plus axée uniquement sur le tout automobile mais axée largement sur les transports en commun : réseau Breizh Go, co-voiturage, mobilités douces, ... Une politique pro-active et qui porte ses fruits, largement saluée dans les avis du CESER et par la CFDT. Il s'agit bien, et c'est aussi ce qui nous convient, de ne laisser aucun territoire breton sur le côté et donc d'offrir à toutes les bretonnes et tous les bretons un accès à un mode de déplacement plus durable. Il s'agit aussi de permettre aux salarié.es habitant de manière équilibrée sur l'ensemble des territoires, de se rendre sur leur lieu de travail sans recourir à l'automobile. Et il s'agit enfin de répondre au besoin de main d'œuvre des entreprises grâce à un accès facilité aux lieux de travail.

Sur cela, l'ensemble des décideurs, les partenaires sociaux, les acteurs associatifs semblent d'accord. Mais, car il y a un mais, et la CFDT en est bien consciente, cette politique d'investissement durable a un coût pour le Conseil régional. Celui-ci étant, de plus limité, par un panier de ressources contraint et un contexte financier que l'on peut qualifier de compliqué. Cependant, le budget 2025 de l'Etat, adoptée notamment par une majorité de droite au Sénat représentant les territoires, promulgué le 14 mars dernier, a autorisé les Régions, à prélever une taxe supplémentaire à leur bénéfice sur les employeurs publics et privés : le versement mobilité régional et rural (VMRR). La CFDT tient ici à rappeler que lors de la Conférence sociale elle avait proposé la mise en place d'expérimentations à l'échelle de bassins d'emplois.

Le projet de la Région de mettre en place un VMRR, aujourd'hui, semble aussi rencontrer des oppositions malgré un coût plutôt minime par salarié en cas d'application du taux maximum. Il semble donc y avoir quelques incohérences entre la volonté de mettre en place une politique de mobilité durable et son application concrète. Pourtant lors du forum social qui avait réuni des chefs d'entreprises et des élus salariés ces questions de périphérie liées à l'emploi que ce soit sur le logement et sur les mobilités devenaient incontournable pour nos entreprises.

La CFDT tient ici à rappeler que d'autres régions, pas spécialement marquée à gauche, sont en train de l'expérimenter. Elle insiste aussi sur le fait que la grande majorité des entreprises ne sera pas soumise à ce versement. Si nous refusons tous les outils mis à dispositions par l'état pour permettre à la Région d'agir au plus près des besoins des habitants en levant une nouvelle fiscalité que nous reste-t-il ? Demander à l'état de reprendre la main ? Avec une nouvelle Ecotaxe ? Ou alors de trouver des solutions raisonnables collectivement sur notre territoire.

En Bretagne, certaines collectivités, puisqu'elles en avaient la possibilité, l'ont déjà mis en place. La CFDT comprend bien la crainte des acteurs économiques de subir le « double effet Kiss-Cool ». Elle émet le vœu que l'ensemble des collectivités bretonne se mettent autour de la table, travaillent ensemble afin de trouver une juste répartition de ce versement qui apportent des ressources à ces collectivités sans pénaliser les entreprises et donc les salarié.es.

Pour conclure, la CFDT soutient un projet qui apporte un financement à une vision à long terme d'une mobilité bretonne soutenable. Celle-ci devant répondre aux besoins des jeunes, avec l'accès à une formation en proximité et aux besoins de salarié.es mais aussi à la problématique d'attractivité rencontré par les entreprises, surtout celles qui sont situées dans des secteurs aujourd'hui mal desservis par les transports en commun.



Intervention de Hervé KERMORGANT

Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) de Bretagne

J'interviens au nom de la Confédération des Petites et Moyennes Entreprises.

La CPME Bretagne s'interroge sur la décision prochaine prise par le Conseil régional de Bretagne d'instaurer un versement mobilité à hauteur de 0,15 % de la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés.

Sachant que les régions voisines Normandie et Pays de Loire ont fait savoir qu'elles n'appliqueraient pas ce versement, la CPME s'étonne de sa mise en place prochaine en Bretagne.

Les conséquences de ce nouveau versement mobilité pour les TPE/PME de notre région seront particulièrement dommageables. En effet, ce prélèvement viendra s'ajouter, dans la période difficile que nous connaissons, aux autres prélèvements, impôts et taxes qui pèsent sur la compétitivité de nos entreprises. Nos TPE/PME ne le supporteraient pas.

Si les entreprises sont conscientes des difficultés de mobilité de leurs salariés et si nous pouvons comprendre le fait que la Région doive proposer les transports du quotidien, nous nous interrogeons sur l'opportunité de le faire par l'ajout d'une taxe supplémentaire au niveau des entreprises et pour une offre de mobilité non démontrée pour celles-ci.

Dans ce contexte de forte incertitude, la CPME demande depuis le mois d'avril, au Conseil régional de Bretagne de ne pas mettre en application ce prélèvement supplémentaire.

Je vous remercie.



Intervention de Jean CABARET Confédération paysanne de l'Ouest

Alors que l'avenir des finances régionales publiques nous est présenté comme sombre, il convient pour la confédération paysanne, de se poser les bonnes questions, notamment, sur la poursuite de certains travaux routiers, comme l'achèvement de la mise en deux fois deux voies de la RN 164.

La relative faible utilisation de la portion, encore à construire autour de Guerlédan, nous amène à demander un report de ces travaux sur cette partie. L'impact environnementale n'est-il pas trop lourd face à des aspects positifs supposés.

La ligne budgétaire régionale pour cette RN 164 est de 47 millions, soit le second poste proposé par la région dans ce bordereau. Nous demandons donc que les priorités budgétaires soient fléchées sur les mobilités collectives.