

**CESER**Conseil économique, social  
et environnemental régional

Session du 2 février 2026

Avis du CESER

Commission 1 "Dynamiques territoriales et mobilités"

Rapporteurs : Frédéric ÈTÈVE et Jean-Luc PELTIER

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Financement des mobilités : Cadre et modalités de gestion du versement mobilité régional et rural »

### 1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Il s'agit pour le Conseil régional, à travers ce texte, de préciser le cadre et les modalités de gestion du versement mobilité régional et rural (VMRR) dont la mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2026 a été instaurée par une délibération adoptée le 25 juin 2025. Cette délibération en a fixé le taux à 0,15 % de l'assiette, et réduit ce taux à 0,08 % sur le périmètre de certains établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), compte tenu de leur situation moins favorable au sein du système de mobilités breton, mesurée par un critère présenté en annexe de la délibération précitée.

Plus précisément, il s'agit de déterminer les conditions de l'éventuel remboursement de ce versement aux entreprises logeant leur personnel, de l'exonération du versement pour certaines fondations et associations et enfin le reversement de 10 % prévu par la loi au bénéfice des autorités organisatrices de la mobilité locales (AOM).

### 2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Le CESER prend acte des dispositions proposées par le Conseil régional en termes de cadre et de modalités de gestion du versement mobilité régional et rural (VMRR).

Il considère notamment que la responsabilité donnée à la commission permanente (CP) d'arrêter la liste des fondations et associations bénéficiaires de l'exonération du VMRR d'une part, et d'autre part les modalités de reversement aux AOM, permet une transparence et vision partagée dans l'application de ce nouveau versement, au profit des mobilités et de l'attractivité des territoires.

## Vote sur l'avis du CESER de Bretagne

« Financement des mobilités : Cadre et modalités de gestion  
du versement mobilité régional et rural »

Ont voté contre : 1

Jean-François COURCOUX (CRAB)

Se sont abstenus : 0

**Adopté**



## Intervention de Daniel TUNIER

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

Le document de la Région présente les conditions prévues par la loi du remboursement par la Région du VMRR payé par les entreprises aux entreprises. Le pouvoir de la Région en la matière se limite à établir la distance, comprise entre 300 et 500 mètres, entre le domicile et le lieu de ramassage pour les transports organisés par les entreprises, et entre le logement des salariés logés et le lieu de travail, pour les salariés logés par les entreprises.

Dans sa grande générosité, la Région a opté pour la distance maximale de 500 mètres.

Les conditions de remboursement sont en réalité si restrictives que seules quelques entreprises, et peut-être aucune, réuniront les conditions d'un remboursement pour quelques-uns de leurs salariés. Bref, la quasi-totalité des entreprises bretonnes de 11 salariés et plus seront assujetties au VMRR sans droit au remboursement.

Nous ne comprenons toujours pas cette décision du Conseil régional qui nuira à l'emploi, à l'investissement et au pouvoir d'achat des salariés.

Le signal adressé aux entreprises, aux entrepreneurs, aux investisseurs est catastrophique. Ils savent désormais qu'ils sont à la merci de chaque loi de finances et des amendements associés que ne manqueront pas de déposer un certain nombre de parlementaires pour faire tendre le taux régional, 0,15 %, vers le taux maximal intercommunal, de 2 %. Quelle terrible menace sur notre compétitivité, sur nos productions, sur l'emploi, sur le pouvoir d'achat des salariés !

Nous considérons que la Région a commis en l'espèce une erreur historique, lourde de menace pour notre économie et contraire à l'intérêt général.

Je vous remercie de votre attention.



## Intervention de Jean-Luc PELTIER

Comité régional CGT de Bretagne

En juin 2025 la CGT intervenait au sein de cette assemblée pour rappeler l'urgence d'engager les financements nécessaires au déploiement d'une politique des transports répondant à la fois aux enjeux d'aménagement du territoire en lien avec la transition écologique. Malheureusement les pistes de financement issues de la conférence du même nom, dans sa grande originalité, a donné le ton de ses ambitions dans ses conclusions, avec un appel aux capitaux privés plutôt que de donner les moyens à la puissance publique d'investir. Le gouvernement a largement plaidé en faveur des PPP (Partenaires Publics Privés), pour soutenir les futurs projets d'infrastructures estimés à 200 milliards au niveau national pour développer des projets structurants tel que les Services express régionaux métropolitains (SERM) ou pour éviter l'effondrement de réseaux existants. S'en remettre aux capitaux privés pour décarboner notre économie et in fine la lutte contre le réchauffement climatique c'est pour le moins faire preuve de naïveté ou au mieux de cynisme dans un contexte où les tenants du capital ne cessent de décrier taxes et impôts alors que ceux-ci sont indispensables au financement de la transition écologique qui est incontournable compte tenu du poids de la consommation de produits pétrolier pour notre économie, singulièrement sur notre région où le mode routier est largement hégémonique!

Pour la CGT il est évident que dans le cadre libérale actuel la volonté politique est bien de faire des différents modes de transports une source de profit, au détriment de l'intérêt général. D'ailleurs la mascarade actuelle de certains acteurs économiques sur notre région autour du VMRR, dont nous rappelons que 95 % des entreprises sont exonérées et ou le taux appliqué en Bretagne et donc les recettes seront 2 fois inférieur aux possibilités offertes par la loi, ne vont pas dans le sens d'une réponse aux besoins des usager·eres, de la relocalisation industrielle, dans un contexte où les enjeux environnementaux sont plus que prégnants. En Bretagne, comme partout d'ailleurs, les salarié·es du secteur des transports subissent très largement les affres de la concurrence et in fine du dumping social qui constitue la variable d'ajustement des marchés publics, au détriment du renforcement de leurs droits garantissant l'efficacité et la qualité du service public rendu.

L'accroissement attendue de l'offre de transport public nécessite de s'interroger sur l'évolution des ressources financières des AOM qui opèrent des choix douloureux alors qu'elles sont déjà contraintes par des budgets asphyxiés par la baisse des recettes publiques et de leurs dotations après 8 ans de Macronie. Pour la CGT, il y a urgence à trouver de nouvelles sources de financement et à ce stade le VMRR est à peine un début de réponse !

Si au niveau de l'Etat une ambition publique réelle existait, il aurait été notamment possible d'intégrer dans le PLF 2026 des mesures à la hauteur des enjeux et notamment :

- De mettre en cohérence les tarifications en imposant des péréquations tarifaires au niveau national et local. A ce titre la mise en œuvre d'une TVA à 5,5 % sur les transports collectifs, est indispensable considérant qu'il s'agit d'un élément de 1ère nécessité pour répondre aux besoins des populations dans tous les territoires ;
- De capter une partie des plus-values foncières générées par les projets d'aménagement des transports collectifs. D'élargir à l'ensemble des régions et collectivités, la taxe sur l'immobilier de bureaux en attribuant une partie de ces ressources financières vers le développement des réseaux et des infrastructures de transport ;
- D'abaisser le seuil des entreprises assujetties au versement mobilité pour le généraliser quel que soit le nombre de salariés et la taille de l'entreprise.

Pour la CGT, il faut renforcer un financement à la hauteur des besoins des infrastructures. A ce titre la responsabilité d'un état stratège est bien l'élaboration d'une loi de programmation pluriannuelle seule réponse possible pour

répondre aux besoins à moyen et à long terme. Pour la CGT, malgré les discours des gouvernements successifs annonçant des moyens conséquents pour financer les transports, les politiques publiques ne tiennent pas compte des enjeux climatiques et ont en réalité pour objectif principal de favoriser le désengagement de l'État, la libéralisation du transport, la déstructuration des réseaux et l'affaiblissement des services publics et des garanties collectives des travailleurs. La CGT revendique le besoin de complémentarité et non de concurrence entre les modes de transport, passant par des politiques publiques des transports à la hauteur des enjeux sociaux et environnementaux.

Cela passe par :

- La renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, privatisées en 2005, s'intégrant dans un grand service public routier national sous contrôle et maîtrise publique
- D'abonder l'AFITF part le reversement d'une partie des bénéfices des compagnies d'autoroute pour financer le report modal ;
- De flétrir la Taxe Intérieure de Consommation sur les produits énergétiques (TICPE) vers les modes de transport décarbonés ;
- De mobiliser l'épargne populaire par le livret A pour le financement des mobilités décarbonées ;
- De réattribuer des éléments de fiscalité territoriale aux régions et renforcer les moyens propres des régions pour leurs compétences en matière de transports.

Cela nécessite aussi de créer des espaces de contrôle et de débat démocratique impliquant les usagers, les associations, les organisations syndicales et les autorités organisatrices sur les questions de transport dans tous les territoires. Il est urgent d'engager une politique de transport constitutive d'une politique d'aménagement solidaire du territoire, du développement économique, de cohésion sociale et environnementale. Pour ce faire la création d'un pôle public de transport de voyageurs et de marchandises s'appuyant sur un pôle public financier, pourrait constituer une réponse à ces défis permettant de sortir les enjeux de mobilité de l'emprise des lois du marché, en garantissant les obligations prioritaires de services publics en vue de d'un aménagement du territoire juste et solidaire pour l'ensemble de la population.