

COMITÉ DES PARTENAIRES RÉGIONAL

Vendredi 4 avril 2025 – 13H30

MOTION

Portée par le MEDEF Sud,

l'UDE 04, l'UPE 05, l'UPE 06, l'UPE 13, le MEDEF Var, le MEDEF Vaucluse

Le Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur ayant inscrit à l'ordre du jour du Comité des partenaires régional du vendredi 4 avril un point sur le Versement mobilité régional (VMR) et ce, alors que la décision du Président de Région concernant le prélèvement de cette taxe n'a pas encore été annoncée, **nous** - Présidents du MEDEF Sud et des MEDEF territoriaux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - **tenons à signifier notre opposition quant à l'application de ce nouvel impôt en région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour 2025, 2026 et les années à venir.**

Alors que le Conseil Régional, pour justifier la possible application de cette taxe additionnelle, souligne les besoins de financement des infrastructures ferroviaires (ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, doublement des trains entre Avignon, Marseille et Menton...) - notamment face à l'impératif de décarbonation que nous connaissons – et l'avantage de faire diminuer de 20% le prix des abonnements de transports pour les usagers, **nous rappelons que les entreprises sont d'ores et déjà les premières contributrices du financement de la mobilité**, *via* le versement mobilité et la taxe sur les bureaux, qui représente à elle seule 40 millions d'euros.

Les entreprises **ne doivent pas être considérées comme une variable d'ajustement.**

Si nous sommes bien évidemment **favorables au développement d'une offre de transports plus dense et vertueuse sur notre territoire**, nous appelons à la prise en compte **d'autres solutions de financement plus efficaces, qui ne viendront pas alourdir davantage le coût du travail** – et ce au détriment de la compétitivité des entreprises et de leur capacité à investir, innover, embaucher et fidéliser leurs collaborateurs.

Nous tenons en effet à rappeler que, par effet de ricochet, **toute augmentation du coût du travail entraînera une répercussion sur les salaires nets perçus et le pouvoir d'achat des salariés** et ce alors même que **ces derniers n'utilisent pas**, pour la grande majorité d'entre eux, **les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail** ; étant donné qu'ils ne sont pas desservis. Les départements des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes ou encore le pôle d'activité des Milles dans les Bouches-du-Rhône, où l'accessibilité est identifiée comme « le problème numéro un », sont par exemple révélateurs de cette problématique.

Les sommes reversées à la Région, sous la forme d'un versement mobilité régional – additionnellement au versement mobilité déjà versé à hauteur de 11,3 milliards d'euros par an aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et en hausse constante de 4,7 % par an – **annihileront la possibilité, pour les entreprises, de redistribuer cet argent sous la forme d'une augmentation de salaire à leurs collaborateurs.**

À titre d'exemple, dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, une entreprise de 213 salariés a versé en 2024 à la Métropole Aix-Marseille 152 625 euros pour le versement mobilité. En cas

d'application du versement mobilité régional, celle-ci devra verser en plus à la Région 11 447 euros.

Le financement des transports revient donc à 770 euros par an par salarié, soit 64 euros par mois par salarié.

Dans ce contexte, face au besoin de financement d'infrastructures de transports plus efficaces et durables, **nous nous tenons aux côtés du Conseil Régional en tant que forces de propositions pour travailler à des solutions conjointes, favorables au développement des territoires, aux citoyens et aux acteurs économiques.**

Ainsi, **au-delà du fait d'être associés à la réflexion sur l'avenir du modèle de financement des mobilités et de sa gouvernance, notamment à l'occasion de la conférence qui doit avoir lieu sur le sujet en mai 2025**, nous appelons à envisager les pistes suivantes :

- **Affecter une fraction du produit de la mise aux enchères des crédits carbone ETS 2** au financement du fonctionnement des AOM **via le fonds social climat (FSC) ;**
- **Affecter une partie de la taxe de séjour au financement des transports** – étant entendu que les touristes les utilisent lors de leur séjour ;
- **Rééquilibrer la part de la contribution des usagers dans le financement des transports (en baisse depuis 50 ans et plus faible que dans le reste de l'UE) via le développement d'une tarification dynamique, basée sur un indice annuel de suivi des tarifs usagers, indexé sur l'inflation.**

Face à l'urgence de baisser le niveau des dépenses publiques afin de réduire le déficit colossal que nous subissons aujourd'hui de plein fouet, ce dernier point nous semble primordial ; et ce d'autant plus que le Conseil Régional s'est lui positionné en faveur d'une baisse de la contribution des usagers.

Dans l'attente de connaître la position officielle du Conseil Régional sur l'application du Versement mobilité régional pour 2025, 2026 et les années à venir, **le MEDEF appelle la Région à maintenir son soutien actif aux entreprises en privilégiant des solutions alternatives**, afin de concilier la poursuite du plan mobilité avec le dynamisme économique du territoire.

* _ * _ *