

Versement transport. La taxe qui fait grincer

• Les agglomérations de Lorient et de Vannes collectent près de 30 millions d'euros auprès de 1.720 entreprises pour financer leurs réseaux de bus.
• Pontivy Communauté songe à faire appliquer le versement transport dès 2012.

Bénéficiaire d'un bon réseau de bus en agglomération, cela semble logique. Ne pas payer trop cher son ticket de transport est tout aussi important. En revanche, pour les entreprises d'un bassin afin de financer les réseaux de bus sans obtenir de services en retour, c'est ce qui réchauffe les débats d'entreprises morbihannaises.

Réflexion et concertation à Pontivy

« L'entreprise a un rôle citoyen, c'est indéniable, mais qu'obtient-on en retour ? », questionne François Guéron, président de Sijepira à Noyal-Pontivy. Lui est concerné directement par le projet de taxe qui sera voté par Pontivy Communauté. Territoire où la démographie s'accroît très rapidement : 45.000 habitants en 2005, en progression de près de 7% sur dix ans. Ce qui impliquerait la nécessité d'un réseau de transports interurbain cohérent, et donc la compétence transport. Et de ce fait indiquer la base de versement transport aux quelque 230 établissements publics et privés du territoire comptant plus de dix salariés (dont 205 entreprises privées). Une taxe qui devrait être comprise entre 0,1% et 0,3% de la masse salariale. Représentant ainsi jusqu'à 1,5 million d'euros. « Si le taux maximum est relevé, cela équivaudrait, pour une entreprise du secteur qui compte 500 salariés à une facture de 80.000 euros à l'année », calcule François Guéron. Les entreprises morbihannaises, majoritairement agglomératoires, utilisent les moyens dans ce temps charnière par la crise, de payer une telle taxe ? Jean-François Le Roch, président de Pontivy Communauté sait que la réponse

ce n'est pas évidente. Depuis l'automne dernier, il a donc engagé une réflexion sur la compétence transport avec les entreprises du territoire. Un questionnaire doit être remis ces jours-ci aux établissements concernés pour connaître les besoins de leurs salariés en matière de transport. « La décision de la compétence sera prise avant l'été, pour une mise en œuvre en 2012 ou 2013 », dit-on à Pontivy Communauté. En attendant, Jean-François Le Roch a déjà autorisé qu'il minimisera la taxe pour ne pas charger les entreprises.

Près de 80 millions d'euros dans le Morbihan et à Lorient et à Vannes, la taxe est totalement subie. Les entreprises n'ont aucun service en contrepartie », tempère Philippe Guillou, secrétaire général du



Pontivy Communauté réfléchit à prendre la compétence transport pour son territoire. Ce qui induit la création d'une taxe transport auprès des établissements publics et privés comptant plus de dix salariés. Sur 230 établissements concernés, les 25 publics contribueraient à 55% de la taxe.

entreprises publiques et privées. « Si l'on fait 2,5 millions d'euros de plus qu'en 2010, l'équivalent d'environ 170 emplois au SMIC ou d'investissements équivalents à la recherche, à l'achat de matériel ou au développement

de nouvelles entreprises », estime Philippe Guillou. Dans le département, la taxe est inférieure à celle de Lorient. Le versement transport pèsera alors 7,5 millions d'euros cette année. Dans les deux agglomérations morbihannaises, les taxes ont connu une hausse de 30% en moins de dix ans.

Yves plus de cohérence

Reste que la desserte des zones industrielles, artisanales et tertiaires est loin d'être optimale. « Le réseau de bus est davantage pensé pour favoriser les étudiants, les jeunes et les retraités, mais rarement les actifs », estime Philippe Guillou. Dans le pays de Lorient, il s'agit d'un quart des utilisateurs des transports en commun (28%). D'ailleurs, une enquête sur les déplacements des 7.000 salariés de la zone de Kerpont à Caudan-Lanester doit être menée dans les prochains mois. Les résultats nous permettent d'établir une cartographie que l'on souhaite transposer sur celle du réseau de transports en commun afin de proposer des améliorations. Indique Evnard Cornou, secrétaire de l'association des entreprises de Kerpont, qui mènera l'étude.

Yvelaine Pocard

29,3 millions d'euros de taxes patronales sont distribués aux transports à Vannes et Lorient.

Médier 5%. Dans ces deux agglomérations, le budget des compagnies de transport est alimenté à plus de 33% par cette taxe collective auprès de 1.721 établissements. Passant de 1,45% à 1,80% en 2010, le nouveau taux du versement transport de Cap Lorient - le plus fort actuellement - n'est pas sans créer de précédents désaccords et mécontentements entre les secteurs économiques et les élus du territoire lorientais. Il représente 21,8 millions d'euros de collecte prévue en 2011 auprès de 755

entreprises publiques et privées. « Si l'on fait 2,5 millions d'euros de plus qu'en 2010, l'équivalent d'environ 170 emplois au SMIC ou d'investissements équivalents à la recherche, à l'achat de matériel ou au développement

POUR / CONTRE

Cette taxe transport est-elle justifiée ?



Théo Guyot, Adjoint chargé des transports à Cap Lorient

OUI. En juillet dernier, nous avons jugé utile le versement transport pour faire face à l'immense manque que sera le Triditel 2 (voie de bus reliant Lorient à Quéven et à Ploemeur représentant 38,5 millions d'euros subventionnés par l'État à hauteur de 5,55 millions d'euros) et compenser l'augmentation des coûts d'exploitation (27 millions d'euros par an). Le versement transport est un impôt dont les recettes sont destinées à faire fonctionner les transports collectifs dans l'intérêt général des usagers. Ce n'est pas un investissement dont les entreprises paient à l'heure un titre de transport. En revanche, quand on organise le réseau, on veut à un bon bus de descente des actifs. Il s'agit de 20.000 salariés à la CTBL (compagnie de transport lorientaise, ndr). Les horaires d'entrée et de sortie des entreprises sont la grande difficulté. La tendance des habitudes est à l'éloignement des centres urbains. Or, l'absence même des transports collectifs est la fonction dans des zones denses. Les services de transport existent avec la BOM et les SBPH, l'absence d'anciennes lignes. Je regrette de constater que ces cars sont souvent vides.



Claude Larnède, Directeur d'OND - Sablons du Guémené au Somme Lorient

NON. En tant qu' élu à Saint-Gerand, je prends part au débat sur les transports en commun à Pontivy. Je ne pense pas qu'une nouvelle taxe permette de développer les entreprises et les emplois. Ce n'est pas adapté au territoire de Pontivy. Il y a déjà quatre à cinq lignes dans le centre-ville, et au maximum celle qui m'aurait le mieux accueillie cinq passagers ! On ne va pas payer pour promener les chouriciens ! À Saint-Gerand, nous avons mis en place des minibus utilisés par les personnes âgées les jours de marchés, mais la clientèle se raréfie. Hors un réseau de bus sur le pays de Pontivy signifie jeter l'argent par les fenêtres. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire. Il faut aider les gens qui ont des problèmes de mobilité. Je suis favorable au covoiturage, à la solidarité du voisinage en zone rurale, à l'organisation des déplacements en fonction des besoins. Nous avons les moyens d'activer des nouveaux concepts, grâce au téléphone, à internet. Les trains peuvent régler tout ce faire le réseau de ces infrastructures. Ce qui est plus écologique que de faire circuler des bus à vide.

EN SAVOIR PLUS

Taux d'imposition
Le taux d'imposition du versement transport est limité à 0,55% de la masse salariale et le périmètre de transport urbain comprend moins de 100.000 habitants. Les Sablons ont réglé en décembre dernier la proposition de l'Assemblée Nationale de passer la taxe à 0,1% pour ce type d'agglomérations. En revanche, le taux peut monter à 1,30% si le réseau de transport possède une voie de circulation qui lui est réservée. Des voies de bus que l'on retrouve en agglomération lorientaise.

« Une densité urbaine plus modeste »



Wilfrid Proust, Directeur des Transports Publics Vannetais

Comment s'explique la différence de budget des transports urbains entre Vannes et Lorient ?
Vannetais est une agglomération typique. Sa densité urbaine est bien moindre qu'à Lorient. Vannes et sa première couronne - neuf communes - comptent environ 70.000 habitants, qui représentent 12% des utilisateurs du réseau de bus. Vannes Agglo possède une multitude de communes qui sont éloignées de plus de 15 km d'un centre-ville. À superficie équivalente à Vannes Agglo, la ville de Sévignac compte 17 millions d'habitants !

Quelle est la part des actifs qui utilisent les bus dans l'agglomération vannetaise ?
Les actifs sont 21%, en constante progression. La fréquentation des bus a augmenté de 20% depuis 2008. Les zones d'emploi sont bien désaturées à Vannes. Mais il reste une difficulté technique aux heures de pointe : les moyens dont nous disposons sont totalement utilisés pour répondre aux besoins des salariés, au détriment des actifs. L'enjeu pour Vannes Agglo est de régler ce problème dès septembre 2012 grâce au nouveau plan de déplacement urbain. Des véhicules supplémentaires viendraient renforcer l'offre. Des lignes de bus en site propre (voies dédiées, ndr) seront mises en place sur une partie du réseau.