

Gironde : une nouvelle commission et une nouvelle taxe pour financer les transports

La commission locale des mobilités de Gironde a déployé une taxe pour financer des services de transport sur le département. Ce « versement mobilité additionnel » prévu par la loi est abondé par les entreprises de plus de onze salariés dans six intercommunalités girondines. Une première en France à l'échelle d'un département.



Les entreprises vont être mises à contribution pour financer les cars express en Gironde. (Crédits : Sacha Gaudin / LT)

Il est de coutume dans le milieu politique girondin d'annoncer un « mur des mobilités » pour 2030. Car avec 20.000 habitants de plus chaque année, le sujet déjà épineux va devenir un vrai casse-tête. La Gironde se doit ainsi de repenser et muscler tout un nouveau réseau de transport au-delà du strict périmètre de la métropole bordelaise. Alors aux grands maux, les grands moyens : le département va être le premier en France à organiser la collecte du versement additionnel prévu par la Loi d'orientation des mobilités de 2019.

Objectif : participer au financement de services de transports sur le territoire pour faciliter notamment les déplacements professionnels. Avec pour priorité les futurs cars express reliant les bassins de vie à la Métropole. La commission locale des mobilités de Gironde a instauré le 1er janvier cette taxe additionnelle dans six intercommunalités : Bassin d'Arcachon Nord, Libournais, Jalle-Eau-Bourde, Montesquieu, Langonnais et Bordeaux Métropole qui l'appliquait déjà. Des territoires qui ont un besoin crucial d'améliorer leur offre de transport en commun.

Seront concernées les entreprises de plus de onze salariés, implantées dans les pôles cités ci-dessus. Celles-ci verseront désormais un montant estimé entre 70 et 110 euros par salarié et par an en moyenne (0,5 % du salaire brut) à la commission locale. Soit un global budget attendu d'environ sept millions d'euros. Un montant bien plus important selon le Medef, qui s'élèverait déjà en moyenne à 519 euros annuels par salarié pour les entreprises assujetties à Bordeaux Métropole.

Une nouvelle manne que Clément Rossignol-Puech, président de la commission locale et maire de Bègles, souhaite utiliser pour financer pour moitié les cars express. Quatre lignes sont prévues d'ici 2025 alors que [Bordeaux-Blaye a été ouverte début janvier](#) et que Bordeaux-Créon circule depuis 2019. Une ligne coûtant environ 14 millions d'euros. Du reste, pas de quoi financer des infrastructures lourdes, mais des services d'appoint, comme des aires de covoiturage sur les autoroutes A 62 et A 10, des plateformes multimodales le long des lignes de RER Métropolitain ou des outils numériques.

Déploiement impossible sur tout le département

« Sur la Métropole, 20 % des automobilistes parcourent 60 % des kilomètres. Ils viennent souvent de l'extérieur de l'agglomération. Nous voulons leur apporter des solutions », illustre Clément Rossignol-Puech. Et la sollicitation des entreprises pour mettre au pot, encadrée par la loi, est assumée par son homologue du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, Renaud Lagrave. *« Est-ce qu'on veut faciliter le déplacement des personnes vers leur lieu de travail ? Toutes les entreprises nous disent qu'elles ont des problèmes de mobilités avec leurs salariés »,* évoque-t-il.

Une doléance majeure du monde économique qui, entre difficulté de recrutements et [refus d'une Zone à faibles émissions dès 2025](#), veut un réseau de transport plus performant. Mais l'extension de cette charge salariale qui ne dit pas son nom a du mal à passer. *« On comprend qu'il faut financer les transports et les entreprises ont leur part à jouer. Mais je ne suis pas d'accord sur l'assiette. Quand on veut réindustrialiser la France, on ne rajoute pas de taxe sur la masse salariale ! »,* désapprouve Mathias Saura, le président du Medef Gironde.

Du reste, la commission locale n'entend pas faire des miracles. L'encadrement par la loi empêche les aires urbaines de moins de 50.000 habitants d'instaurer le versement auprès des entreprises. Le budget restera donc limité. *« On n'a pas gagné au loto, reconnaît Renaud Lagrave. Le but c'est que tout le département lève le versement. On demande à l'État de revoir sa copie »,* plaide-t-il. En attendant, la Gironde pourrait ouvrir la voie à d'autres départements intéressés pour garder la main sur leurs transports.