



Avis sur le rapport 4-2 de l'Exécutif régional  
**Mesure pour le pouvoir d'achat : "ticket mobilité"  
pour aider aux déplacements domicile-travail  
effectués en véhicule motorisé**

Rapporteur : Jean-Pierre Bouhelier

### Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

À l'issue d'une vaste concertation qui s'est déroulée en janvier et février 2019, la Région a souhaité apporter des réponses en faveur du pouvoir d'achat des Bourguignons-Francs-Comtois. La mise en œuvre du "ticket mobilité" pour aider aux déplacements domicile-travail effectués en véhicule motorisé constitue l'une des quatre mesures instaurées par la Région.

Le "ticket mobilité" s'inscrit dans la continuité des mesures prises par la Région pour favoriser la "mobilité partout et pour tous" et, prenant en compte la présence de "zones blanches de mobilité" en Bourgogne-Franche-Comté, il vise à apporter une aide financière aux employeurs publics et privés pour la mobilité des personnes dépendantes de la voiture pour effectuer leurs déplacements domicile-travail.

### Avis du CESER

Le CESER note que le "ticket mobilité" s'inscrit dans un ensemble de mesures et de dispositifs (en préfiguration de la Loi LOM), il constitue une réponse utile dans le contexte actuel mais n'exonère pas les employeurs privés et collectivités de mettre en place des plans de déplacement d'entreprise.

#### **Le CESER soutient le dispositif mais soulève des points de vigilance.**

La Région **organisatrice de la mobilité se doit de regarder de plus près la situation des "zones blanches de mobilité" et des franges d'agglomérations** : cohérence avec des horaires des transports en commun, durée des trajets, sous-utilisation des offres multimodales... tous ces facteurs ont pour conséquence un recours à l'utilisation de la voiture (plutôt autosoliste).

Le CESER note que le dispositif "ticket mobilité" n'inclut pas le covoiturage et **souligne que tout repose sur la volonté des employeurs**. Qu'en sera-t-il pour les employeurs qui sont déjà assujettis au versement transport, accepteront-ils cette double contribution financière ?

**Le CESER souhaite que la condition d'éligibilité inscrite dans le rapport du Conseil régional : "Être salarié en CDI ou en CDD de minimum 1 mois" soit supprimée.** En effet, cette mesure exclut de fait les salariés les plus précaires qui sont embauchés pour des périodes courtes inférieures à un mois. Subissant déjà la précarité, ils seraient en plus pénalisés par l'impossibilité de bénéficier de cette prime.

Le dispositif "ticket mobilité" qui sera mis en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> mai 2019 au 31 décembre 2021 **requiert une information rapide pour que sa montée en charge soit efficace.**

Le CESER préconise par ailleurs que la Région établisse fin 2019 **un premier bilan, point d'étape de la mise en œuvre du dispositif** et que le CESER en soit destinataire.

**Vote du CESER sur l'avis** : adopté à l'unanimité des suffrages exprimés - 9 abstentions (CGT).

## **Déclaration de Nicole Guyot, au nom de la CCIR**

Cette démarche de la Région entre tout à fait dans le cadre de la loi LOM et relève d'une bonne initiative à condition que de nombreux employeurs soient signataires de cette convention, car pour ceux qui sont déjà assujettis au versement transport, cette aide va encore alourdir les impôts de production dans un climat de ras-le-bol fiscal déjà au paroxysme.

Certes, cette convention est fixée sur le volontariat des employeurs mais, même si cela présente une opportunité avec un montant hors charges, le bémol réside dans le montage des dossiers.

C'est encore l'employeur qui sera chargé de la gestion de ce dispositif donc une tâche supplémentaire.

De plus, n'oublions pas que les conclusions du grand débat ne sont pas encore publiées et il ne faudrait pas que d'autres initiatives viennent à se subsister ou à s'ajouter à cette dernière.

PS : pour rappel, de nombreuses entreprises PME, voire TPE ont déjà contribué à l'amélioration du pouvoir d'achat de leurs salariés par l'octroi d'une prime défiscalisée de l'ordre en moyenne de 200 à 600 € suivant enquête.

## **Déclaration de Michel Faivre-Picon, au nom de la CGT**

Le dispositif du "Ticket Mobilité" nous est présenté dans un cadre juridique incertain lié à la Loi d'orientation sur les Mobilités (LOM) dont l'examen est toujours en cours. Certains ajustements à ce dispositif préfiguratif seront donc nécessaires une fois celle-ci votée et les décrets d'applications publiés. Ce volontarisme et cette anticipation régionale, font le lien avec le travail de lobbying intense des régions auprès des ministères.

Parmi les éléments de contexte, les questions des zones blanches de transport et de prise en charge du trajet domicile-travail nous paraissent essentielles mais insuffisamment instruites à ce stade. En effet si l'on reconnaît l'existence de zones blanches dans le transport collectif, l'AOM (Autorité organisatrice des mobilités) qu'est la Région, ne devrait-elle pas avoir pour objectif d'y remédier au bénéfice des salariés mais aussi des populations de ces zones ?

Sur le financement, la CGT demande la prise en charge totale du trajet domicile-travail pour les salariés et apprentis par les employeurs, et cela dès le premier kilomètre. La mesure proposée est une incitation dont rien ne garantit la prise en compte par les employeurs pour des raisons multiples.

Alors que des obligations telles que la mise en place de Plans de déplacement d'entreprise (PDE) pour celles dont l'effectif est supérieur à 100, ne sont que peu respectées, cela pose question. Tant l'État que la Région devraient prendre ce sujet en compte et impulser la négociation de PDE.

Cet outil, comme travail d'analyse préalable sur les mobilités nées de l'entreprise puis du bassin d'emploi par regroupement permettrait un véritable travail et des enseignements clairs et partagés pour peu que le dialogue social en entreprise et en territoire fonctionne.

L'angle choisi de redonner du pouvoir d'achat en réponse aux hausses des prix de carburant et aux réactions que cela a suscité depuis de 4 mois, est sujet à caution lorsque l'on connaît la volatilité extrême du prix du brut, face à laquelle les finances de la Région BFC ne sauraient suffire.

La question même de pouvoir d'achat est discutable dans les orientations d'une collectivité locale (autre que pour ses propres agents) qui relève normalement de l'employeur. Une AOM organise, structure, met en relation, mais le financement direct individuel pose question et mériterait débat, tout comme la désocialisation et la défiscalisation alors que cela doit faire l'objet de discussions entre employeurs et salariés à travers les négociations salariales. Il ne serait pas souhaitable que cela soit un outil utilisé par les employeurs pour limiter les augmentations générales des salaires.

Vous l'aurez compris, nous avons de fortes réserves sur le dispositif et encore plus sur d'autres à suivre à travers la loi LOM sur lesquels nous aurons l'opportunité de nous exprimer. Cela amènera la délégation CGT à ne pas s'opposer au dispositif, sans le soutenir comme le fait l'avis de la commission sur lequel nous nous abstiendrons.