

ENQUÊTE NATIONALE

Les transports du quotidien
dans les communes

Portrait d'une France à deux vitesses : la moitié
des communes sans solution de transport



Juillet 2025

INTRODUCTION

La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée en 2019, avait pour ambition de transformer les trajets quotidiens en France afin de les rendre plus accessibles, économiques et écologiques. Conçue pour répondre aux défis actuels des déplacements, cette loi devait permettre à chaque territoire, qu'il soit urbain ou rural, de bénéficier de solutions adaptées.

Toutefois, plusieurs années après sa mise en œuvre, force est de constater qu'un déséquilibre persiste, notamment en ce qui concerne l'affectation des moyens aux communes et intercommunalités. L'absence de dispositifs de financement dédiés au déploiement des services de transport freine considérablement l'exercice des compétences confiées aux communes et intercommunalités, compromettant ainsi le droit universel à la mobilité – principe général inscrit dans le Code des transports depuis la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs –, particulièrement dans les zones peu denses et rurales. Selon la loi actuellement en vigueur « La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité »

Six ans après l'adoption de la loi, seulement la moitié des intercommunalités (53%) ont opté pour la compétence AOM. Plusieurs facteurs expliquent cette adoption limitée, tels que le calendrier électoral, l'impact considérable de la crise du Covid-19 et les réticences de certaines régions désireuses de conserver leur autorité sur l'organisation des transports.

Ce bilan met en évidence une disparité marquée dans la mise en œuvre de la LOM, avec un développement des services de transport particulièrement insuffisant dans les zones peu denses et rurales.

La fracture actuelle menace non seulement la sécurité et la qualité de vie des citoyens, mais creuse également une inégalité d'accès aux services publics essentiels, au logement et à l'emploi.

Face à ce constat, l'AMF et Intercommunalités de France ont lancé une enquête nationale pour mesurer l'ampleur de ces disparités et réaffirmer l'urgence de rouvrir, sur la base du volontariat, la compétence AOM aux intercommunalités — une revendication portée par les deux associations depuis 2021. Cette mesure permettrait aux communautés de communes volontaires de lever le versement mobilité à leur échelle, renforçant ainsi leur capacité d'action et respectant le principe de subsidiarité.

Or, le rapport d'Ambition France Transport, publié le 9 juillet 2025 à la demande du Premier ministre François Bayrou et sous l'égide du ministre des Transports Philippe Tabarot, ne reprend pas cette proposition et évoque des pistes de financement sans en préciser ni le chiffrage ni le calendrier.

Les enseignements de cette enquête, envoyée à l'ensemble des communes et intercommunalités, confirment l'urgence d'adopter sans délai une feuille de route claire, chiffrée et opérationnelle, dotant les collectivités des moyens indispensables pour déployer une politique de transport durable sur l'ensemble du territoire.

ENQUÊTE NATIONALE

Méthodologie

L'enquête, diffusée à l'ensemble des communes adhérentes à l'AMF, a été conduite entre le 9 avril et le 26 juin 2025. Sur les 3 250 répondants, 1 148 communes ont complété intégralement le questionnaire, les réponses émanant majoritairement de maires.

L'analyse présentée dans ce document s'appuie exclusivement sur les réponses complètes, afin de garantir la fiabilité et la cohérence des résultats. L'analyse présentée dans ce document repose à la fois sur des réponses à des questions fermées et sur les contributions libres exprimées dans le cadre de questions ouvertes.

Ces éléments qualitatifs ont permis de faire émerger plusieurs points de vigilance particulièrement sensibles pour les élus, tels que la gouvernance locale de la mobilité, l'organisation concrète des services de transport ou encore le financement des politiques publiques dans ce domaine.

Pour faciliter la lecture, les résultats en pourcentages ont été arrondis à l'unité près.

ANALYSE DE L'ENQUÊTE

Cette enquête fait ressortir des constats convergents qui dessinent une réalité saisissante liée à l'insuffisance des services de transport dans les territoires pour plus de la moitié des communes de France Elle touche plus gravement encore les communes des territoires peu denses.

1. Une gouvernance de la mobilité trop éloignée des réalités locales

Pour une majorité des élus répondants (61 %), l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est leur intercommunalité – qu'il s'agisse d'une communauté de communes, d'agglomération, urbaine ou d'une métropole. Pour 32 %, c'est la Région qui exerce cette compétence, et seulement 3 % relèvent d'un syndicat AOM. Lorsque la Région est AOM, les résultats mettent en lumière des carences préoccupantes dans la prise en compte des besoins locaux :

- 54 % des élus concernés déclarent ne pas disposer d'un service de transport public régulier
- 81 % indiquent ne jamais avoir été sollicités par la Région pour établir un état des lieux de leurs besoins en mobilité

Lorsqu'elles sollicitent la Région en tant qu'AOM, 54 % des communes indiquent recevoir une réponse.

Ce chiffre révèle un décalage structurel entre l'échelle régionale, souvent trop large, et la réalité des besoins de proximité exprimés par les communes.

La Région, en raison de son périmètre étendu et de sa gestion à un niveau macro-territorial, peine à assurer un dialogue opérationnel avec chaque commune, notamment les plus rurales, qui attendent des réponses concrètes et adaptées à leurs spécificités locales.

Pour celles qui obtiennent une réponse, les avis sont partagés : si plusieurs communes déplorent un manque de prise en compte des réalités locales et jugent les retours « peu concrets » ou « trop centrés sur une logique budgétaire » (« Rien n'est fait pour les petites communes rurales », « Peu de prise en compte de nos demandes », « Pas de réponses concrètes »), d'autres saluent la qualité des échanges et la mobilisation régionale sur certains volets (« Bonne coordination », « 548 transports scolaires effectués sans problème », « Données qui nous permettent de mieux appréhender les enjeux »).

Ainsi, si la question des mobilités suscite des critiques quant à l'échelle régionale et la méconnaissance du terrain, l'ouverture de dialogues et la mise à disposition d'informations stratégiques sont néanmoins perçues comme des avancées encourageantes.

Les retours sont donc à la fois mitigés et contrastés, oscillant entre frustration face à l'absence de mesures concrètes sur le fond et satisfaction pour des formes de concertation jugées plus constructives qu'auparavant.

En conclusion les retours des maires témoignent d'un besoin structurel de clarification et de coordination entre les différents niveaux de décision. Nombre d'entre eux soulignent que « la clarification du rôle de la région » demeure une nécessité impérieuse, tandis que « la région n'arrive pas à avancer sur une vision commune partagée pour le train depuis des années », révélant une absence de volonté politique concertée. De plus, la participation actuelle aux instances de concertation est jugée trop formelle : « Nous étions invité pour la forme : nos attentes n'ont pas été prises en compte et les études n'ont pas été corrigées selon notre expérience terrain ».

Pour remédier à ces dysfonctionnements, plusieurs répondants préconisent la mise en place de comités de pilotage réellement opérationnels, à l'image d'« un comité des partenaires organisé par la communauté des communes », et appellent à une « réflexion entre collectivités exerçant des compétences dans ce domaine » afin d'instaurer une gouvernance partagée et lisible.

Quelle est l'autorité organisatrice de la mobilité sur votre commune ?

Réponse	Pourcentage
La région	31,71%
L'intercommunalité : communauté de communes, d'agglomération, urbaine ou métropole	60,89%
Un syndicat	2,96%
Ne sait pas	4,44%

La région est AOM locale sur votre territoire : A-t-elle mis en place un service de transport public de personnes régulier sur le périmètre de votre commune ?

Réponse	Pourcentage
Oui	42,58%
Non	54,40%
Ne sait pas	3,02%

A-t-elle sollicité votre commune pour établir un état des lieux des besoins ?

Réponse	Pourcentage
Oui	10,44%
Non	81,32%
Ne sait pas	8,24%

Avez-vous reçu une réponse ?

Réponse	Pourcentage
Oui	54,24%
Non	44,07%
Ne sait pas	1,69%

2. Services de transport : une couverture partielle, une fracture réelle

Si 51 % des maires répondants déclarent qu'un service régulier de transport public de personnes est organisé sur leur commune, 49 % indiquent ne bénéficier d'aucun service de ce type, quelle que soit l'autorité organisatrice de la mobilité (région ou intercommunalité).

Concernant les services de transport à la demande (TAD), 45 % des communes répondantes en sont dépourvues, tandis que 55 % déclarent bénéficier d'un tel service. Cette répartition souligne une couverture encore incomplète de ce mode de transport pourtant essentiel, notamment dans les territoires peu denses où l'offre régulière est difficilement soutenable. L'absence de TAD prive une partie de la population en particulier les personnes âgées, les jeunes sans permis ou les ménages modestes d'une solution de mobilité adaptée à leurs besoins quotidiens.

Le transport scolaire est assuré dans 93 % des communes ayant répondu à l'enquête. Ce chiffre démontre la capacité des autorités organisatrices à maintenir un service structurant malgré les contraintes financières et interroge sur l'opportunité d'optimiser et de mutualiser ce service en l'ouvrant à d'autres catégories d'usagers, notamment les personnes âgées, les personnes en insertion ou les habitants sans solution de mobilité.

Concernant les modes actifs, 82 % des maires répondants déclarent ne pas disposer de services de mobilité active [1] sur leur territoire, seuls 18 % indiquent en bénéficier. Ce chiffre met en lumière une fracture criante en matière de mobilité active, qui semble toucher tous les territoires. Il souligne l'échec collectif à territorialiser les ambitions portées par la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui visait notamment à faire des mobilités actives une alternative crédible et accessible sur l'ensemble du territoire.

Un constat similaire s'observe concernant le déploiement des services de covoiturage et d'autopartage : 66 % des maires répondants déclarent que leur commune ne bénéficie d'aucun de ces dispositifs. Ce chiffre interroge directement la portée effective du "Plan national covoiturage du quotidien" [2], lancé par le gouvernement en décembre 2022, qui visait à faire du covoiturage un levier fort de la transition écologique et de la réduction de la dépendance à la voiture individuelle.

Concernant les services de mobilité solidaire [3], seuls 25 % des maires répondants déclarent en bénéficier, contre 76 % qui n'ont aucune solution en place. Ce chiffre souligne la faible couverture de dispositifs pourtant essentiels pour les publics en situation de précarité ou isolés.

En conclusion, les priorités exprimées par les répondants dans les questions ouvertes convergent vers un renforcement de l'offre quotidienne et une meilleure articulation entre modes de transport. Les élus insistent sur le fait que « chaque commune rurale devrait être desservie quotidiennement par au moins un service régulier de transport public vers la ville la plus proche », et revendiquent des liaisons adaptées aux rythmes de travail : « nous militons pour un bus quotidien aller-matin / retour-soir avec des horaires adéquats pour les travailleurs ». Par ailleurs, le TAD, bien que plébiscité, souffre d'une couverture inégale : « Le service de transport à la demande existe... mais notre commune n'est pas desservie ». Enfin, le développement de la mobilité active est vu comme un vecteur de complémentarité : il est recommandé de « développer les pistes cyclables et stationnements vélo » et d'« équiper les abribus de bornes de recharge électrique », tout en « augmentant la cadence des TER et en harmonisant bus et trains » pour optimiser les correspondances.

[1] La **mobilité active** désigne les déplacements réalisés grâce à l'effort physique, principalement à pied ou à vélo.

[2] La **mobilité solidaire** désigne l'ensemble des actions visant à garantir l'accès à la mobilité pour les personnes en situation de précarité ou d'exclusion sociale.

[3] <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoireevaluation-plan-covoiturage/>

Ces chiffres et observations mettent en évidence une carence structurelle préoccupante dans l'offre de mobilité du quotidien, en particulier dans les zones peu denses. Cette absence d'offre suffisante de transports limite fortement l'accès

aux services publics, à l'emploi, à la formation ou aux soins, et accentue les inégalités territoriales. Elle contribue également à une dépendance accrue à la voiture individuelle.

Quelle que soit l'AOM dans votre territoire, indiquez ci-après si des services réguliers de transport public de personnes sont organisés ou sont en cours de réflexion exclusivement pour votre territoire, quel qu'en soit le porteur (région, votre intercommunalité ou autre)	
Réponse	Pourcentage
Projeté	7,93%
Effectif	50,70%
Non prévu	41,38%

Quelle que soit l'AOM dans votre territoire, indiquez ci-après si des services de transport à la demande de personnes (TAD) sont organisés ou sont en cours de réflexion exclusivement pour votre territoire, quel qu'en soit le porteur (région, votre intercommunalité ou autre)	
Réponse	Pourcentage
Projeté	12,98%
Effectif	55,05%
Non prévu	31,97%

Quelle que soit l'AOM dans votre territoire, indiquez ci-après si des services de transport scolaire sont organisés ou sont en cours de réflexion exclusivement pour votre territoire, quel qu'en soit le porteur (région, votre intercommunalité ou autre)	
Réponse	Pourcentage
Projeté	0,87%
Effectif	93,03%
Non prévu	6,10%

Quelle que soit l'AOM dans votre territoire, indiquez ci-après si des services de mobilité active sont organisés ou sont en cours de réflexion exclusivement pour votre territoire, quel qu'en soit le porteur (région, votre intercommunalité ou autre)	
Réponse	Pourcentage
Projeté	30,23%
Effectif	18,03%
Non prévu	51,74%

Quelle que soit l'AOM dans votre territoire, indiquez ci-après si des services de covoiturage et autopartage sont organisés ou sont en cours de réflexion exclusivement pour votre territoire, quel qu'en soit le porteur (région, votre intercommunalité ou autre)

Réponse	Pourcentage
Projeté	24,30%
Effectif	33,71%
Non prévu	41,99%

Quelle que soit l'AOM dans votre territoire, indiquez ci-après si des services de mobilité solidaire sont organisés ou sont en cours de réflexion exclusivement pour votre territoire, quel qu'en soit le porteur (région, votre intercommunalité ou autre)

Réponse	Pourcentage
Projeté	18,55%
Effectif	24,65%
Non prévu	56,79%

3. Versement mobilité au service des territoires : une opportunité encore à concrétiser

39 % des communes répondantes déclarent que le versement mobilité (VM) n'est pas instauré sur leur territoire, 18 % qu'il l'est, et 42 % ne savent pas. Ces réponses peuvent s'expliquer par le fait que, depuis la loi LOM, c'est l'intercommunalité lorsqu'elle est AOM qui est compétente pour instaurer et percevoir le VM, et non la commune. D'où un nombre important de communes qui ne disposent pas nécessairement de l'information.

Dans le cadre de l'enquête, une question a porté sur le dispositif introduit par la loi de finances pour 2025, qui étend à toutes les régions la possibilité de percevoir le versement mobilité auprès des entreprises, jusqu'à un taux maximal de 0,15 % de la masse salariale. Les réponses, formulées de manière ouverte, visaient à recueillir les attentes des communes au cas où leur région déciderait de mettre en place ce prélèvement.

L'analyse des réponses recueillies met en évidence des attentes très marquées des communes, notamment rurales, en matière de développement des infrastructures de transport. Les élus demandent principalement un renforcement des lignes régulières entre communes, avec une augmentation de la fréquence et du cadencement des services, ainsi qu'une meilleure adaptation de l'offre aux besoins locaux. Le développement des transports à la demande est également plébiscité, en particulier pour desservir les villages isolés et les personnes âgées. Par ailleurs, l'ouverture des bus scolaires à tous les usagers et une contribution ferroviaire renforcée sont également évoquées comme des leviers nécessaires.

Un point central ressort de ces réponses : la nécessité de privilégier les communes rurales. Les élus insistent pour que les produits issus du versement mobilité régional soient fléchés en majeure partie vers les communes de moins de 1000 habitants, afin d'assurer un retour

local des fonds et d'éviter une concentration excessive des moyens dans les grandes agglomérations. Ils réclament une prise en compte réelle et concrète des spécificités rurales, qui souffrent souvent d'une offre de transport insuffisante, voire inexistante. La difficulté d'implanter des dessertes dans ces territoires est soulignée, tout comme l'obligation pour les habitants de recourir à la voiture pour la plupart de leurs déplacements quotidiens.

Certaines communes, en particulier celles avec une population vieillissante ou peu d'entreprises, déclarent ne pas avoir d'attentes spécifiques, ce qui traduit aussi les limites structurelles à une mobilité organisée dans ces contextes. Enfin, il est à noter que plusieurs élus évoquent un manque d'information sur les dispositifs existants, ce qui témoigne d'un déficit de communication ou d'accompagnement des territoires.

Ces éléments soulignent une fracture persistante entre les ambitions nationales en matière de mobilité et la réalité vécue sur le terrain, particulièrement dans les zones peu denses. Ils appellent à une gouvernance plus locale et mieux adaptée, capable de garantir un financement ciblé et une offre de services répondant aux besoins spécifiques des petites communes. Sans cela, le risque est de creuser davantage les inégalités territoriales et d'aggraver l'isolement de populations déjà fragilisées.

Quelques verbatim illustrent ces constats : « Il faut que le produit de celle-ci soit fléché uniquement sur les communes de moins de 1000 habitants », « Impossible en pleine ruralité de caler des dessertes ! », « Que la problématique de la mobilité dans les petites communes soit réellement étudiée et que des réponses concrètes soient apportées »,

« Retour local des fonds collectés, notamment en zone rurale, pour éviter une concentration sur les grandes agglomérations », ou encore « Dans notre cas, la voiture est obligatoire pour toute démarche ou déplacement travail ».

En conclusion, le financement des politiques de mobilité suscite des débats nuancés entre nécessité de ressources nouvelles et vigilance face à la pression fiscale. Si le versement mobilité est reconnu comme un levier potentiel, sa trajectoire doit être « bien expliquée et progressive », selon les maires répondants, et toute augmentation doit être justifiée : « Je ne suis pas favorable à une augmentation du VM : pas la peine d'ajouter des impôts qui n'apportent rien de plus ».

L'exigence d'un retour effectif sur le territoire est constante ; ainsi, ils attendent que les fonds servent au « financement du TAD et des mobilités douces, accompagnement des entreprises » ou soient versés directement « aux salariés ou à la commune, et non qu'ils constituent une charge nouvelle ». Pour beaucoup, le slogan « Pas d'augmentation du versement mobilité; attention : ça + ça + ça = trop ! » symbolise une attente de pragmatisme financier, conjuguant rigueur budgétaire et efficacité opérationnelle.

Le versement mobilité (VM) a-t-il été instauré sur votre territoire ?	
Réponse	Pourcentage
Oui	18,38%
Non	39,11%
Ne sait pas	42,51%

