

ENQUÊTE NATIONALE

Les transports du quotidien dans les communes
et intercommunalités

**Une couverture et des financements encore
insuffisants notamment dans les zones rurales**



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 son entrée en vigueur, 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 communautés de communes (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 d'assurer 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 possibilité des communautés de communes non AOM de le devenir — 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 Transports, 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 a été diffusée à l'ensemble des intercommunalités et conduite entre le 9 avril et le 26 juin 2025. Elle a permis de recueillir 125 réponses complètes sur 354 contributions. L'analyse présentée repose exclusivement sur l'exploitation des réponses complètes, seules à même de garantir la cohérence des enseignements tirés.

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 pourcentage ont été arrondis à l'unité près.

ANALYSE DE L'ENQUÊTE

Cette enquête fait ressortir des constats convergents qui dessinent une réalité saisissante de l'insuffisance des services de transport dans les zones peu denses.

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

La majorité des intercommunalités répondantes (62 %) exercent la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Pour 34 % d'entre elles, cette compétence relève de la Région, tandis que seules 4 % dépendent d'un syndicat mixte ou d'une structure assimilée (PETR, ...). Ce faible recours aux syndicats est regrettable au regard des positions défendues par l'AMF, qui voit dans leur création un levier de mutualisation et de coordination à l'échelle infra-régionale. Ces structures devaient permettre de renforcer la gouvernance collective et d'instaurer une solidarité financière entre les territoires. Toutefois, leur mise en place s'est heurtée à de nombreux

obstacles juridiques, institutionnels ou politiques qui ont freiné leur développement et, dans certains cas, accentué les inégalités territoriales en matière de mobilité. Lorsque la Région exerce la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), 56 % des intercommunalités répondantes indiquent qu'aucun état des lieux des besoins n'a été établi par celle-ci, ou du moins l'intercommunalité n'a-telle pas été sollicitée pour l'établir. Néanmoins, plus de la moitié des intercommunalités concernées déclarent avoir adressé une demande à la Région, laquelle a apporté une réponse dans 76 % des cas.

Les observations recueillies dans l'enquête soulignent que, lorsque la Région agit en tant qu'AOM, elle se positionne avant tout comme un partenaire financier et un facilitateur d'initiatives expérimentales.

Ainsi, un des répondants déclare que la Région a pris en charge 80 % du coût d'une étude mobilité qui a conduit à identifier trois communes pour la mise en service, fin 2025, d'un véhicule électrique en autopartage, tandis que d'autres intercommunalités soulignent une « participation financière au TAD en zone rurale » ou évoquent une « délégation de compétence via convention », assortie de financements complémentaires.

Toutefois, de nombreuses demandes demeurent « à l'étude » ou « en cours d'élaboration », comme en témoignent les retours indiquant que l'on « travaille sur l'offre de service de TAD » ou l'élaboration d'un « contrat opérationnel de mobilité avec définition de fiches action ».

Enfin pour la création de lignes structurantes, la Région se dérobe souvent derrière des mécanismes de cofinancement. Comme en témoigne une demande de liaison en zone peu dense qui s'est heurtée à l'exigence de faire porter intégralement le déficit sur l'intercommunalité, une option jugée « envisageable », tandis qu'un autre projet, pourtant « totalement indispensable » pour desservir une zone peu dense, a reçu une réponse négative assortie d'un renvoi vers un transport d'intérêt local (TIL) cofinancé.

Ce constat traduit la difficulté de la Région à assumer pleinement son rôle d'autorité organisatrice de la mobilité sur ces territoires et à garantir une offre de transport cohérente et solidaire pour l'ensemble des intercommunalités, qu'elles soient AOM ou non.

Votre intercommunalité est-elle autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ?

Réponse	Pourcentage	
Oui	61,60%	
Non, mon intercommunalité a transféré sa compétence « Organisation de la mobilité » à un syndicat mixte ou structure assimilée (PETR, ...)	4,00%	
Non, la région est AOM locale	34,40%	

La région a-t-elle sollicité votre intercommunalité pour établir un état des lieux des besoins ?

Réponse	Pourcentage
Oui	44,19%
Non	55,81%

Avez-vous adressé une demande de service à la région ?

Réponse	Pourcentage
Oui	48,84%
Non	51,16%

Avez-vous reçu une réponse ?

Réponse	Pourcentage
Oui	76,19%
Non	23,81%

Sur l'organisation des comités de partenaires mis en place par les régions

Les observations recueillies dans l'enquête montrent que, si 44 % des intercommunalités déclarent avoir été associées aux comités de partenaires de la Région, l'organisation et l'efficacité de ces instances suscitent des avis contrastés.

Plusieurs répondants relèvent un nombre de rencontres insuffisant et un périmètre d'invitation trop large, qui dilue la portée des échanges et nuit à leur opérationnalité : « Peu d'échanges avec la Région en amont des réunions. Peu de participation des EPCI », « Permet un échange à minima entre tous les territoires, mais la multiplicité des intervenants complexifie les échanges et les mises en œuvre concrètes ».

À l'inverse, certains saluent les discussions constructives et l'émergence de plans d'action : « Échanges constructifs ayant débouché sur un plan d'actions », ou estiment que ces comités sont « indispensables » comme espace de coordination.

Toutefois, la tonalité reste souvent mitigée : plusieurs intercommunalités déplorent un caractère essentiellement descendant, sans véritable concertation ni suivi opérationnel :

« Comité des partenaires très descendant, sans véritable concertation », « Aucune écoute, aucune décision, pas d'évolution envisageable ». Enfin, certains soulignent un manque de prise en compte des particularités territoriales : « Sujets souvent trop éloignés des enjeux du territoire intercommunal », « Les grands territoires focalisent l'attention ».

En dépit d'une volonté claire de créer des synergies inter-territoriales, ces comités pâtissent donc d'un déficit d'engagement en amont, d'un flou dans les contributions des services et d'une mise en œuvre opérationnelle encore insuffisante.

Votre communauté a-t-elle été associée à un comité des partenaires organisé par la Région ?	
Réponse	Pourcentage
Oui, nous avons été conviés et avons participé	44,00%
Oui, nous avons été conviés mais n'avons pas participé	6,40%
Non, nous n'avons pas été conviés	15,20%
Nous ne savons pas si un comité des partenaires a été organisé sur notre territoire	34,40%

Sur les contrats opérationnels de mobilité

Sur les 125 intercommunalités ayant répondu à l'enquête, seuls 31 (soit un quart) ont signé un contrat opérationnel de mobilité (COM). Or, la conclusion d'un tel contrat s'avère déterminante pour structurer et pérenniser des offres de transport adaptées à l'ensemble des territoires, notamment dans les zones rurales où l'accès aux services de mobilité reste fragile.

Le COM permet de formaliser l'engagement de chaque acteur – Région, EPCI et opérateurs – autour d'un schéma d'actions concrètes (déploiement de lignes à la demande,

développement de solutions de covoiturage ou de véhicules partagés, optimisation des horaires scolaires, etc.), assorti d'un cadre financier dédié.

À l'inverse, les trois quarts des intercommunalités répondantes se retrouvent aujourd'hui dépourvues de ce dispositif, ce qui limite leur capacité à bénéficier du soutien régional, à mobiliser des financements ciblés et à garantir une cohérence d'offre sur l'ensemble de leur territoire.

Votre intercommunalité a-t-elle signé un contrat opérationnel de mobilité ?		
Réponse	Décompte	Pourcentage
Oui, nous avons signé un contrat de mobilité	31	24,80%
Des discussions sont en cours, mais aucun contrat n'a été signé à ce jour	31	24,80%
Non, nous n'avons pas signé de contrat et aucune discussion n'a été engagée	43	34,40%
Nous ne savons pas si un contrat de mobilité a été proposé sur notre territoire	20	16,00%

Sur l'opportunité de rouvrir la compétence AOM aux intercommunalités volontaires

52% des répondants non AOM affirment que si la possibilité de se saisir de la compétence d'organisation de la mobilité était réouverte aux communautés de communes, à minima un débat serait ouvert au sein des instances de l'intercommunalité. Dans la perspective des élections municipales de 2026, 48 % de l'ensemble des répondants placent la mobilité au cœur de leur campagne de renouvellement en 2026, il apparaît clairement qu'un besoin réel et partagé existe sur le terrain.

Les perspectives exprimées par les intercommunalités confirment le bien-fondé de la position portée par l'AMF et Intercommunalités de France depuis 2021 en

faveur d'une réouverture, sur la base du volontariat, telle que la compétence AOM : en leur donnant la faculté de lever le versement mobilité, les communautés de communes pourraient structurer des offres adaptées à leurs spécificités tout en respectant le principe de subsidiarité.

Pour l'AMF et Intercommunalités de France, garantir l'accès à une mobilité de qualité à tous les territoires n'est pas seulement une ambition politique, c'est un droit universel qui doit s'appuyer sur des principes d'égalité de traitement et de justice territoriale.

Votre communauté de communes n'est pas AOM, que ferait-elle si la loi lui offrait à nouveau la possibilité de le devenir ?

Réponse	Pourcentage
Elle se saisirait de la compétence	6,25%
Elle ne se saisirait pas de la compétence	22,92%
Un débat serait ouvert	52,08%

Votre intercommunalité considère-t-elle la mobilité comme un axe prioritaire dans le cadre de la campagne de renouvellement des conseils municipaux et communautaires en 2026 ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
Oui, la mobilité est un axe prioritaire	60	48,00%
En partie, mais ce n'est pas un axe majeur	27	21,60%
Non, ce n'est pas une priorité	12	9,60%
Ce n'est pas encore décidé	26	20,80%

Analyse des commentaires des répondants

Les observations recueillies dans l'enquête témoignent d'un engagement croissant des intercommunalités en faveur d'une gouvernance intercommunale de la mobilité, même si cette dynamique reste inégalement aboutie. Dans plusieurs cas, la mobilité est désormais pleinement intégrée dans les projets de territoire, avec des coopérations inter-EPCI qui se structurent : « le sujet de la mobilité va être abordé dans le cadre du projet de territoire » ; « l'intelligence collective, mais pragmatique, semble être une très bonne approche du sujet de la 'mobilité' ».

Pour autant, là où la compétence est exercée, elle n'est pas toujours pleinement mise en œuvre, souvent en raison de ressources limitées, comme en témoigne cette remarque :

« bien que l'intercommunalité détienne la compétence, celle-ci n'est pas complètement mise en œuvre faute, notamment, de moyens financiers ». D'autres répondants relèvent la difficulté à faire émerger des projets à l'échelle intercommunale, lorsque les priorités de la région ne convergent pas spontanément : « il faudrait une autre forme de portage ».

Les critiques formulées à l'égard de certaines procédures techniques ou du manque de souplesse réglementaire renforcent ce constat. Ces retours traduisent néanmoins un fort potentiel de mobilisation intercommunale, qui plaide pour la réouverture de la compétence AOM aux intercommunalités qui souhaitent la porter, dans une logique de proximité, de réactivité et d'ancrage territorial.

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

Lorsque la Région exerce la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, le constat formulé par les intercommunalités est particulièrement préoccupant : 75 % d'entre elles considèrent que l'offre de mobilité en place n'est pas adaptée aux besoins de déplacement du quotidien sur leur territoire. Dans le détail, 74 % indiquent que la Région n'a pas mis en place de service de transport public régulier spécifiquement dédié à leur intercommunalité, et 76 % estiment qu'aucune autre solution de mobilité couvrant l'ensemble de leur territoire n'a été proposée.

Cette situation met en évidence un écart persistant entre les ambitions portées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) — qui vise à garantir un accès équitable et durable à la mobilité sur l'ensemble du territoire — et la réalité vécue par de nombreuses intercommunalités, en particulier dans les zones rurales ou peu denses.

Quel que soit le statut d'AOM :

- 65 % des intercommunalités répondantes déclarent disposer d'un service régulier de transport public de personnes sur leur territoire. Cependant, lorsque la Région est elle-même AOM, 74 % de ces collectivités estiment qu'elle n'assure pas la mise en place de ce service.
- En matière de transport à la demande, près de deux tiers des intercommunalités (62 %) déclarent disposer d'un tel service, ce qui témoigne d'un déploiement relativement satisfaisant de cette solution souple et modulable. Cependant, l'analyse qualitative révèle que, dans de nombreux cas, la couverture géographique ou les plages horaires restent insuffisantes pour répondre aux besoins quotidiens des usagers, et que le coût de fonctionnement — souvent supporté en grande partie par les intercommunalités — constitue un frein à son extension.

- S'agissant des mobilités actives (marche, vélo, trottinette...), près de la moitié des intercommunalités (48 %) n'en disposent toujours pas.
- Par ailleurs, 43 % des intercommunalités répondantes ne disposent pas encore de service de covoiturage et, ou autopartage, alors même que ce mode de transport partagé constitue un levier majeur pour réduire la dépendance au véhicule particulier et alléger la facture carbone en zones rurales.
- Enfin 82 % des intercommunalités interrogées déclarent disposer d'un réseau de transport scolaire structuré sur leur territoire, ce qui représente un gisement important de capacité de transport sous-exploité. En ouvrant ces lignes aux autres publics salariés, étudiants, personnes âgées ou isolées les collectivités pourraient non seulement améliorer la rentabilité de ce parc de véhicules, mais aussi renforcer la cohésion territoriale en désenclavant les zones rurales. Cette mutualisation des ressources permettrait d'optimiser les fréquences et les horaires, tout en réduisant le recours à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens.

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	7,20%
Effectif	65,60%
Non prévu	27,20%

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	18,40%
Effectif	62,40%
Non prévu	19,20%

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	0,00%
Effectif	82,40%
Non prévu	17,60%

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	36,00%
Effectif	52,80%
Non prévu	11,20%

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	34,40%
Effectif	56,80%
Non prévu	8,80%

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	32,00%
Effectif	33,60%
Non prévu	34,40%

La région est AOM locale sur votre territoire : A-t-elle mis en place un service de transport public de personnes régulier dédié aux besoins spécifiques de votre intercommunalité et limitée à son périmètre ?

Réponse	Pourcentage
Oui	25,58%
Non	74,42%

Propose-t-elle d'autres solutions de mobilité dédiées aux besoins spécifiques de votre intercommunalité et permettant une desserte sur l'ensemble de votre territoire ?

Réponse	Pourcentage
Oui	23,26%
Non	76,74%

Analyse des commentaires des répondants

Du côté des répondants, les réponses ouvertes montrent un éventail d'offres fragmenté, souvent limité à des actions ciblées : transport scolaire, navettes pour centres de loisirs, ou transport santé financé par la communauté de communes en partenariat avec un centre social. La mobilité solidaire est régulièrement citée, souvent portée par des associations, avec l'appui des EPCI. Quelques projets innovants émergent, comme le verdissement des flottes ou la mise en service de VAE en libre accès, mais ils restent minoritaires. Plusieurs collectivités dénoncent le retrait de la Région sur certains dispositifs, comme le covoiturage : « elle a stoppé net le projet de lignes de covoiturage », ou encore l'inadaptation des horaires ou de l'intermodalité entre les trains et les cars.

Malgré ces limites, la mobilité est perçue comme un « vecteur support pour la dynamique du territoire », en lien avec l'emploi, le logement ou la santé. La coopération avec les entreprises est évoquée comme levier pour construire des services de transports mieux ciblées, mais elle reste à formaliser dans la majorité des cas.

3. Versement mobilité au service des territoires

Sur le versement mobilité local : une opportunité encore à concrétiser

L'analyse des réponses met en lumière une réalité financière contrastée : le versement mobilité (VM), censé être l'un des leviers principaux de financement des services de transport, reste largement marginal dans les territoires peu denses. En effet, 55 % des AOM répondantes déclarent ne pas le lever sur leur territoire, en raison notamment de l'insuffisance du tissu économique local et des seuils de déclenchement difficilement atteignables [1]. Dans ces territoires, le VM ne constitue donc pas une ressource mobilisable à court terme, ce qui limite fortement leur capacité à développer une offre de transport structurée et pérenne.

Face à cette absence de fiscalité dédiée, la majorité des intercommunalités s'appuie sur leur budget général, qui finance plus de 50 % des services de mobilité dans plus de la moitié des cas. Cette mobilisation contrainte de ressources non fléchées témoigne d'une forte volonté politique locale, mais elle révèle aussi une forme de déséquilibre structurel dans le modèle économique des politiques de transports en zone peu dense.

Les subventions départementales, régionales et nationales présentent également un tableau mitigé : environ la moitié des intercommunalités déclarent ne pas avoir accès aux subventions d'un ou plusieurs de ces acteurs publics. Pour l'autre moitié, ces subventions permettent

de financer entre 20 et 30 % des politiques locales de mobilité, très rarement plus. Ces aides apparaissent donc inégalement réparties, à la fois dans leur accessibilité et leur portée financière.

Les recettes commerciales sont également limitées : 56 % des collectivités ne les mobilisent pas, et pour celles qui en perçoivent, elles représentent moins de 20 % du financement des services de transport. Cela reflète un usage faible des transports publics dans ces zones et souligne la difficulté à bâtir un modèle économique reposant, même partiellement, sur la tarification.

Enfin, le recours à l'emprunt est marginal : 77 % des intercommunalités indiquent ne pas y recourir, et pour les autres, l'endettement ne permet de couvrir qu'une part très réduite — inférieure à 20 % — des dépenses liées aux mobilités.

Au total, cette analyse montre que les intercommunalités, notamment en zone peu dense, peinent à construire un modèle de financement soutenable pour leurs politiques de mobilité. Le système actuel repose en grande partie sur des ressources locales fragiles, sans mécanisme de péréquation adapté, ce qui interroge la capacité à répondre durablement aux enjeux d'accessibilité, d'inclusion sociale et de transition écologique.

Le versement mobilité (VM) a-t-il été instauré sur votre territoire ?	
Réponse	Pourcentage
Oui	28,00%
Non	67,20%
Ne sait pas	4,80%

[1] Employeurs privés ou publics qui emploient 11 salariés et plus.

Sur le versement mobilité régional

Depuis la loi de finances pour 2025 sur le territoire métropolitain, en dehors de la région d'Île-de-France, et sur le territoire de la collectivité de Corse, le versement mobilité peut être institué par les régions, dans la limite de 0,15 % de la masse salariale "Une fraction correspondant à 10 % du versement est affectée aux AOM (intercommunalité ou région par substitution)" sur le territoire de chaque communauté de communes. Cette fraction est répartie au prorata de la population des communautés de communes.

Dans le cadre des travaux parlementaires sur la loi de finances pour 2025, le rendement de cet impôt avait été évalué « à plus de 500M€ sur l'ensemble des régions dans l'hypothèse où toutes les régions souhaiteraient établir le taux du versement mobilité à 0,2 % dans les intercommunalités de plus de 100 000 habitants. Dans la pratique, un rendement inférieur compte tenu des choix locaux est à attendre ». Le taux plafond ayant été abaissé à 0,15% dans la suite des débats parlementaires, on peut évaluer à une moyenne de 37 500 euros par communauté de communes et par an le fléchage vers l'autorité organisatrice.

Cette possibilité suscite à la fois espoirs et interrogations au sein des intercommunalités, comme en témoignent les nombreuses observations recueillies dans l'enquête.

En effet, les contraintes de financement sont omniprésentes dans les verbatims. Le versement mobilité, pilier annoncé par la LOM, est « en projet », « prévu pour 2026 », ou tout

simplement inapplicable dans les territoires peu denses, comme l'illustre la situation dans les territoires, où la Région a annoncé s'en passer. Plusieurs Régions, comme les Pays de la Loire, la Normandie, l'Auvergne Rhône-Alpes ou encore les Hauts-de-France ont aussi décidé de ne pas appliquer aux entreprises ce nouveau versement mobilité régional.

Les attentes exprimées par plusieurs répondants à cette enquête quant à l'utilisation de cette ressource restent sans commune mesure avec ce que le VM régional permettra de financer, tenant compte de la forte tension qui s'exerce déjà sur le VM.

Faute de fiscalité dédiée, les intercommunalités répondantes financent leur politique à plus de 50 % sur le budget général, dans un contexte de baisse des dotations d'État. Plusieurs dénoncent un « effet ciseaux » préoccupant : inflation des coûts liés à la transition écologique (verdissement, infrastructures) et érosion des ressources.

Les recettes commerciales, souvent inférieures à 20 %, sont trop faibles pour rééquilibrer les budgets, et le recours à l'emprunt reste marginal. Si certains territoires ont pu mobiliser d'importantes subventions ponctuelles — via le Fonds vert ou le Plan Vélo — leur accès est souvent conditionné par des critères techniques jugés contraignants ou incohérents. Dans ce contexte, beaucoup appellent à une « vraie volonté politique » et à un soutien renforcé pour faire émerger une mobilité locale durable, accessible et cohérente avec les objectifs nationaux.

Analyse des commentaires des répondants

Pour les communautés de communes non AOM, si certaines collectivités affichent une forme de prudence — « nous n'avons pas encore étudié les impacts de cette mesure », « sujet non encore évoqué avec les élus », la majorité exprime des attentes fortes et structurées. Elles insistent notamment sur la nécessité d'un retour direct sur leur territoire des sommes prélevées, afin de renforcer l'offre de transport régional, d'améliorer la coordination inter-AOM, et surtout, de répondre aux besoins spécifiques des zones peu denses. Comme le résume une intercommunalité : « il faudrait que les sommes collectées sur notre interco nous reviennent et ne soient pas captées par les agglos voisines », ou encore : « une redistribution aux EPCI pour des actions de mobilités ».

De nombreuses contributions réclament explicitement un meilleur maillage du territoire par les transports collectifs, avec des demandes concrètes et argumentées : « renforcer l'offre ferroviaire vers la métropole de Dijon », « lancer les études sur la modernisation de la signalisation ferroviaire », « plus de circuits à l'intérieur de notre territoire et en direction de la ville centre », ou encore « une desserte attractive et performante pour les territoires intermédiaires et ruraux ». L'amélioration des haltes ferroviaires, la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM), la régularité du cadencement des TER, ou la pérennisation de services de transport à la demande (TAD) reviennent fréquemment. Les besoins sont clairs : combler les lacunes actuelles dans l'offre de transport du quotidien, renforcer les dessertes interurbaines, et soutenir les mobilités alternatives comme le vélo ou le covoiturage. « Développer toutes les formes de mobilité », « davantage d'appui financier pour développer les mobilités » ou « une participation sérieuse de la région au développement des mobilités partagées » illustrent une demande d'action publique plus ambitieuse, cohérente et territorialisée.

Certaines observations traduisent l'inquiétude de voir se superposer les impôts sur des entreprises peu nombreuses dans les espaces ruraux, ce qui pourrait conduire à une remise en cause du VM déjà levé le cas échéant au niveau local : « Quel serait le devenir du VM déjà levé par l'AOM et utilisé pour le financement des services de transports publics urbains ? ».

En filigrane, une revendication forte de subsidiarité et de dialogue se dégage : les intercommunalités souhaitent que le VM régional ne soit pas seulement un levier fiscal régional, mais un outil au service d'une politique concertée et équilibrée. Certaines intercommunalités soulignent aussi que dans des territoires ruraux, les recettes issues du VM seraient très limitées, ce qui impose une véritable péréquation régionale pour garantir un effet levier sur les projets : « il faut une péréquation permettant aux territoires peu denses d'avoir une réelle capacité financière », « potentiel de recette très limité sur notre territoire rural, ce qui représente une difficulté ». L'ensemble de ces observations rappelle que si la levée du VM régional peut constituer un levier utile, son efficacité dépendra largement de la capacité des Régions à agir en partenaires des territoires, dans une logique d'équité, de coopération et d'investissement territorialisé.

