



ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE   
ET DES PRÉSIDENTS D'INTERCOMMUNALITÉ

# DOSSIER DE PRESSE

22 avril 2025

Infrastructures et transports  
sans financement :  
une fracture territoriale irréversible



# Sommaire

---

**Communiqué de presse** **P3**

---

**1. Routes et ouvrages d'art : répondre au paradoxe selon lequel le bloc communal est le premier gestionnaire alors qu'il ne dispose d'aucunes recettes dédiées** **P4**

---

**Les propositions de l'AMF** **P7**

---

**2. Repenser les politiques de transport : donner au bloc communal les moyens d'agir au plus près des besoins des habitants** **P9**

---

**Les propositions de l'AMF** **P11**

---



# COMMUNIQUÉ DE PRESSE



## La politique de transports nécessite avant tout de financer les routes

**La voiture reste le moyen de transport privilégié des Français : près de 90% des déplacements sont réalisés en voiture. Or, notre réseau routier, qui s'étend sur près d'un million de kilomètres, est aujourd'hui au bord de la rupture en raison de son modèle économique profondément déséquilibré. Les collectivités doivent financer l'entretien des routes alors que l'Etat s'est accaparé les recettes publiques générées par la route, taxes sur les carburants, sur les immatriculations, redevances des péages, produit des amendes. L'AMF propose un ensemble de mesures pour rééquilibrer ce modèle à long terme.**

Le bloc communal entretient aujourd'hui 700 000 kilomètres de voirie, soit 65,5 % du réseau national et plus de 120 000 ponts. En face de cette charge, il n'y a aucune ressource dédiée. Budget après budget, l'État ponctionne les recettes des collectivités, réduisant chaque année davantage leurs capacités d'investissement. A cela s'ajoutent les normes sans cesse plus contraignantes que les collectivités doivent respecter pour l'entretien des routes.

L'organisation des transports publics souffre aussi d'un même déséquilibre dû au manque de financement, à la complexité administrative, à la pression de certaines régions, au désintérêt de l'Etat pour les communes peu denses. Six ans après la loi d'orientation des mobilités, le désenclavement des zones rurales n'a pas eu lieu.

Les conséquences de ces déséquilibres sont majeures : infrastructures de plus en plus usées, mise en danger des usagers, exposition personnelle et pénale des maires, fracture territoriale et sociale.

**L'AMF propose de rétablir un modèle de financement équilibré par les mesures suivantes.**

- Réorienter une part des recettes générées par l'utilisation de la route vers les collectivités qui l'entretiennent au quotidien.
- Mobiliser les opérateurs nationaux qui utilisent ce réseau routier (concessionnaires d'électricité, de gaz ou de téléphonie).
- Permettre que le produit des amendes dressées par la police municipale et les gardes champêtres, aujourd'hui largement reversé à l'État, puisse être en partie réaffecté aux budgets communaux.
- Pour une politique de transports qui permette le désenclavement, rouvrir l'accès à la compétence de mobilité pour les intercommunalités sur une base volontaire.
- Revoir le versement mobilité, qui ne doit pas peser sur les entreprises sans soutenir le transport dans les zones rurales.
- Associer les élus locaux aux grandes décisions en matière de transport, notamment dans les projets de services express régionaux métropolitains.

**A l'heure où le ministre des transports lance une conférence des mobilités « Ambition France Transports », et où les concessions autoroutières doivent prendre fin, il faut travailler sur l'entretien de la route et des autres infrastructures, et sur la politique de transports. La conférence annoncée ne doit pas se limiter à une négociation sur le déploiement des services express régionaux métropolitains (SERM) ou l'avenir des concessions autoroutières et inclure le modèle de financement des routes à long terme. Les communes et intercommunalités doivent être associées à ces travaux.**

# 1- Routes et ouvrages d'art : répondre au paradoxe selon lequel le bloc communal est le premier gestionnaire alors qu'il ne dispose d'aucunes recettes dédiées

Le réseau routier français, qui s'étend sur près d'un million de kilomètres, joue un rôle essentiel dans le déplacement des personnes et des biens, assurant environ 90 % des déplacements dans le pays.

La gestion de l'essentiel de ce patrimoine repose principalement sur les communes et les intercommunalités – le bloc communal – qui dispose de la compétence pour entretenir et développer plus de 717 000 km de routes, soit 65,5 % du réseau, et plus de 120 000 ponts.

L'État ne gère directement qu'environ 11 000 km de chaussées avec les autoroutes concédées qui représentent moins de 1 % du réseau total : 99 % de l'infrastructure relève de la compétence des collectivités territoriales.

Il ressort du dernier Bulletin d'information statistique publié par la DGCL<sup>1</sup> en février 2025 relatif aux dépenses de voirie des collectivités locales entre 2013 et 2023, que 71 % de la voirie communale est gérée par les communes de moins de 3 500 habitants, sans que l'on ne connaisse officiellement le montant des dépenses auxquelles elles font face. A cela s'ajoute que les dépenses de voirie des communes et leurs groupements de plus de 3 500 habitants se sont élevées en 2023 à 7,1 Milliards d'euros (sur les 13,3 Milliards dépensés par l'ensemble des collectivités territoriales). Selon cette même étude, plus un département est rural, plus ses dépenses de voiries par habitant sont élevées.

Ces montants sont déjà colossaux alors que les communes et les intercommunalités doivent aujourd'hui faire face sur l'ensemble du territoire national au vieillissement de ces infrastructures, à l'évolution des usages au profit de véhicules plus lourds et aux dégradations des matériaux liés au changement climatique qui multiplie les avaries et crée des dommages irréversibles. Elles sont par ailleurs tenues de faire appliquer les normes requises par exemple en matière de sécurité routière au profit des usagers ou sanitaire, pour les personnels de chantier.

À cette charge s'ajoute la gestion d'un patrimoine estimé à 700 000 km de chemins ruraux, relevant du domaine privé communal. Bien que leur entretien ne soit pas une obligation légale, les communes peuvent voir leur responsabilité engagée en cas de défaut d'entretien, notamment si elles ont déjà réalisé des travaux visant à améliorer la viabilité de ces chemins. Cette situation accroît la pression sur les finances locales, les communes devant souvent assumer l'entretien de ces voies pour garantir la sécurité des usagers et préserver leur responsabilité juridique.

Pourtant, les communes et intercommunalités ne bénéficient encore à ce jour, pour l'exercice de leurs compétences décentralisées, d'aucunes recettes dédiées au-delà des quelques amendes de police relatives à la circulation routière qui peuvent leur être partiellement rétrocédées.

**Dans un contexte où la conférence des mobilités « Ambition France Transports » lancée le 5 mai par le gouvernement abordera les enjeux du secteur, l'AMF alerte sur l'urgence d'investir massivement dans le bloc communal pour garantir à tous des infrastructures soutenables.**

---

<sup>1</sup> [BIS 192 - les dépenses de voirie 2013-2023 v4.pdf](#)

# 1- Routes et ouvrages d'art : répondre au paradoxe selon lequel le bloc communal est le premier gestionnaire alors qu'il ne dispose d'aucunes recettes dédiées

**Il est essentiel que les débats ne se limitent pas au déploiement des services express régionaux métropolitains ou à l'avenir des concessions autoroutières, mais qu'ils intègrent également des réponses sérieuses sur le financement des missions incontournables du bloc communal.**

## **A- Le financement des infrastructures : un déséquilibre au profit de certains bénéficiaires devenu insoutenable**

Historiquement, la route française a toujours constitué une assiette fiscale majeure.

Depuis la disparition de la vignette routière en 2000, les revenus générés – issus de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques - TICPE, des taxes sur les immatriculations, des assurances, des amendes de police, des péages et d'autres prélèvements – se concentrent majoritairement entre les mains de l'État, notamment via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF France), des régions et des opérateurs d'autoroutes concédées.

C'est un modèle profondément déséquilibré, devenu économiquement et démocratiquement intenable là où le bloc communal supporte la quasi-totalité des dépenses sans ressources fiscales dédiées.

## **B- Quand la contrainte financière se conjugue avec la pression normative**

Les communes et intercommunalités font face à une double contrainte : un manque de moyens financiers dédiés à l'entretien des routes et une multiplication des normes techniques et environnementales. Les exigences en matière de sécurité routière et de conformité sanitaire, telles que les obligations de recherche d'amiante avant travaux, s'intensifient sans accompagnement financier supplémentaire. Ainsi, les collectivités doivent répondre à des standards de plus en plus élevés sans disposer des ressources adéquates.

À cela s'ajoute l'obligation d'adapter les infrastructures aux épisodes climatiques extrêmes – gestion des eaux pluviales, renforcement des chaussées soumises aux fortes chaleurs ou aux inondations – qui mobilise des investissements importants. Les routes et les ouvrages d'art doivent également être adaptées aux nouveaux usages – voies réservées, pistes cyclables, aires de covoiturage et solutions de route intelligente.

Ces contraintes s'accumulent dans un contexte où les dotations d'État diminuent, où les dispositifs comme la DSIL sont de plus en plus sollicités, et où l'augmentation du coût des matériaux met encore davantage en tension les budgets locaux.

## **C- Un modèle à bout de souffle : le bloc communal au pied du mur**

Une enquête de l'AMF, réalisée auprès de l'ensemble de ses adhérents l'été dernier, révèle que près de 50 % des élus répondants ont identifié, comme blocage majeur à lever d'ici 2026, la question de l'aménagement du territoire, en insistant particulièrement sur le désenclavement des zones rurales ainsi que sur l'amélioration des conditions d'entretien des routes, des réseaux et des équipements de transport.

## 1- Routes et ouvrages d'art : répondre au paradoxe selon lequel le bloc communal est le premier gestionnaire alors qu'il ne dispose d'aucunes recettes dédiées

Pourtant le vieillissement généralisé du réseau, notamment en ce qui concerne les ouvrages d'art, nécessite un financement régulier et important pour garantir la sécurité et la pérennité des infrastructures.

Ce sous-financement de l'entretien courant des infrastructures conduit à un cercle vicieux de dégradation progressive des routes et des ouvrages d'art. À court terme, des économies budgétaires ou des arbitrages défavorables entraînent une accumulation de travaux différés, aggravant l'état des chaussées et des ponts. Sur le long terme, cela se traduit par une multiplication des réparations d'urgence et des coûts de reconstruction, tout en compromettant la sécurité des usagers et la fluidité des déplacements. Ce constat trouve un parallèle frappant dans le secteur ferroviaire secondaire : le sous-financement chronique de l'entretien de ces voies a entraîné une usure accélérée, une augmentation notable des accidents et une dégradation de la qualité du service. Dans les deux cas, le manque d'investissements réguliers et préventifs compromet non seulement la durabilité des infrastructures mais aussi la sécurité et l'efficacité du réseau de transport dans son ensemble, engendrant ainsi des coûts sociaux et économiques bien plus élevés à long terme.

**Sans un changement structurel majeur et faute de réponse à la hauteur des enjeux, nous courons ainsi le risque, collectivement, de nous engager dans une impasse irréversible, en laissant se dégrader des infrastructures essentielles pour la cohésion des territoires, la sécurité des usagers et la transition écologique.**

# 1- Routes et ouvrages d'art : répondre au paradoxe selon lequel le bloc communal est le premier gestionnaire alors qu'il ne dispose d'aucunes recettes dédiées

## Les propositions de l'AMF

### **A- Réaffecter les financements perçus sur la route aux communes et intercommunalités, premiers gestionnaires**

Dans le cadre de la conférence « Ambition France Transport », l'AMF demande au gouvernement d'établir une répartition équitable des recettes pour mettre un terme à des années de sous-financement chronique du bloc communal.

Il est inacceptable que l'utilisation actuelle de la TICPE et la répartition des fonds via l'AFITF perpétuent un système déséquilibré, laissant le bloc communal se débattre face à l'entretien et à la modernisation de leurs routes et ouvrages d'art. Ces leviers fiscaux sont essentiels pour assurer un financement plus équilibré des infrastructures routières.

Ces recettes dédiées financeraient de manière pérenne l'entretien, l'adaptation et la modernisation des infrastructures, en tenant compte des surcoûts liés à l'amélioration de la desserte dans les zones rurales.

L'objectif serait non seulement de sécuriser le réseau routier, mais également de garantir aux élus un cadre de gestion adapté, réduisant les risques actuels liés à une décentralisation sans compensation de charge.

### **B- Intégrer le bloc communal dans le modèle économique post-concession autoroutière**

Les concessions arrivant à échéance entre 2031 et 2036 offrent une opportunité de mettre fin à une répartition avilissante des gains, estimée à 12,5 milliards d'euros par an.

L'AMF exige qu'un futur modèle intègre une redistribution équitable des recettes en faveur du bloc communal. En effet, l'usage des autoroutes ne se limite pas à la portion concédée : chaque véhicule profite indéniablement de l'accès au réseau communal ou intercommunal pour rejoindre son point d'entrée ou de sortie.

Le bloc communal assure un rôle logistique indispensable en reliant les usagers du réseau national aux infrastructures locales. Il est inadmissible que les gestionnaires des routes et ouvrages d'art communaux et intercommunaux demeurent les oubliés d'un mécanisme de financement déséquilibré.

L'AMF demande une refonte du système afin que les recettes issues des péages autoroutiers soient réaffectées de manière pérenne au bloc communal.

### **C – Mobiliser les contributeurs du réseau routier**

Les infrastructures routières bénéficient à de nombreux opérateurs nationaux, notamment les concessionnaires d'électricité, de gaz ou de téléphonie, qui utilisent le domaine public routier

## **1- Routes et ouvrages d'art : répondre au paradoxe selon lequel le bloc communal est le premier gestionnaire alors qu'il ne dispose d'aucunes recettes dédiées**

pour installer leurs réseaux. Or, ces derniers s'acquittent de redevances souvent symboliques ou inexistantes. L'AMF appelle à une révision de ce modèle : il est légitime que ces acteurs économiques, qui tirent parti des infrastructures sans participer pleinement à leur entretien, contribuent davantage au financement des routes du bloc communal.

Ce rééquilibrage permettrait non seulement de dégager de nouvelles ressources pour les communes et intercommunalités, mais aussi de réaffirmer le principe du juste retour pour l'usage du domaine public

### **D – Valoriser les missions de police du maire au bénéfice des budgets locaux**

Par ailleurs, l'AMF propose que le produit des amendes dressées par la police municipale et les gardes champêtres, aujourd'hui largement reversé à l'État, puisse être en partie réaffecté aux budgets communaux. Cette évolution permettrait de reconnaître le rôle essentiel des maires et de leurs agents dans la régulation de la circulation et la sécurité routière au quotidien. Il s'agit d'un levier simple, équitable et incitatif pour soutenir les efforts des communes en matière de gestion de la voirie, d'aménagement de sécurité et de contrôle du stationnement. Cette mesure contribuerait à renforcer l'autonomie financière du bloc communal, sans créer de charges nouvelles pour les contribuables.

## 2- Repenser les politiques de transport en donnant au bloc communal les moyens d'agir au plus près des besoins des habitants

La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée en 2019, avait pour ambition de transformer les déplacements 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* ».**

### **A- Loi d'orientation des mobilités : une ambition affichée pour garantir le droit à la mobilité pour tous et partout**

La loi LOM visait à répondre à une problématique centrale : améliorer la mobilité pour tous, en réduisant la dépendance à la voiture individuelle et en favorisant des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Afin d'atteindre cet objectif, la loi s'appuyait sur plusieurs axes stratégiques, notamment la volonté de couvrir l'ensemble du territoire d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et l'instauration d'un mécanisme financier sous forme de versement mobilité. Ces outils devaient permettre aux collectivités de mutualiser leurs besoins et de coordonner leurs actions, garantissant ainsi une offre de transport harmonisée et plus équitable, quelle que soit la zone considérée.

Pour concrétiser ses ambitions, le législateur a proposé plusieurs mécanismes. Le transfert volontaire de la compétence AOM devait permettre aux intercommunalités d'organiser elles-mêmes leur politique de transports, afin d'adapter l'offre aux spécificités locales. Le versement mobilité, héritier du versement transport, était destiné à contribuer financièrement à la création et à l'entretien de services de transport performants. La constitution de syndicats intercommunaux devait renforcer la gouvernance collective et instaurer une solidarité financière entre les collectivités. Cependant, ces dispositifs se sont heurtés à des freins importants aggravant la fracture territoriale.

### **B- Zones rurales : un droit à la mobilité encore largement théorique**

Six ans après l'adoption de la loi, seulement la moitié des intercommunalités 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 pressions exercées par certaines régions désireuses de conserver leur autorité sur l'organisation des transports.

## 2- Repenser les politiques de transport en donnant au bloc communal les moyens d'agir au plus près des besoins des habitants

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.

### **C- Un cadre budgétaire inadapté aux besoins de mobilité des communes et intercommunalités rurales**

L'un des principaux obstacles à la réussite de la LOM réside dans l'insuffisance des moyens financiers affectés aux intercommunalités, en particulier celles situées en zone rurale.

Les critères actuels de levée du versement mobilité (VM) ne correspondent pas à la réalité du monde rural. Ce prélèvement ne s'applique en effet qu'aux entreprises de plus de 11 salariés, or celles-ci sont peu nombreuses dans les zones peu denses, ce qui limite considérablement les recettes mobilisables. L'instauration d'un VM régional par la loi de finances pour 2025 n'apporte pas de réponse suffisante à cette problématique structurelle. Théoriquement, les régions doivent reverser 10 % des recettes du VM régional au bénéfice des espaces ruraux pour soutenir leurs projets de mobilité. Mais ce reversement s'effectue dans le cadre d'un mécanisme de péréquation plafonné à 0,15 % de la masse salariale des entreprises.

Concrètement, cela laisse des marges de manœuvre financières extrêmement faibles pour les autorités organisatrices locales, sans rapport avec les besoins réels d'investissement. Ce constat illustre que le versement mobilité, dans sa forme actuelle, ne constitue pas une solution de financement adaptée ni suffisante pour répondre aux enjeux de mobilité.

Par ailleurs, l'AMF rappelle, dans le contexte de crise économique actuel, qui risque de s'intensifier, qu'aucune nouvelle taxe ou augmentation ne peut être envisagée sans correspondre à un service supplémentaire, complémentaire ou amélioré, que ce soit à l'échelle régionale ou intercommunale. Les maires et présidents d'intercommunalité restent pleinement mobilisés pour que tout nouveau dispositif financier réponde aux besoins concrets de leurs habitants et de leur tissu économique, en particulier dans les zones les plus enclavées.

Parallèlement, la baisse des crédits alloués – que ce soit pour le Fonds vert, la DSIL, le Plan vélo ou les financements de l'AFITF – accentue la fracture entre les collectivités bénéficiant d'investissements majeurs et celles laissées en marge des stratégies nationales.

Dans ce contexte, la carence de dispositifs de financement dédiés compromet le développement de services de transport adaptés et renforce la dépendance à la voiture individuelle.

## 2- Repenser les politiques de transport en donnant au bloc communal les moyens d'agir au plus près des besoins des habitants

### Les propositions de l'AMF

Face à ces constats alarmants, il apparaît indispensable de :

#### **A- Repenser les mécanismes de financement des transports pour les adapter au besoin de justice territoriale.**

L'AMF appelle la conférence « Ambition France Transports » à repenser les dispositifs de financement des transports — au-delà des seuls Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) — afin de les adapter aux spécificités des territoires peu denses.

Il apparaît essentiel de prendre en compte l'ensemble des besoins de déplacement — qu'il s'agisse de transports collectifs ou de mobilités douces — et de rappeler que ces besoins se font sentir partout : en zone rurale, périurbaine comme urbaine. Plutôt que d'opposer ces espaces au risque d'accentuer les fractures territoriales, il faut au contraire promouvoir des solutions complémentaires, fondées sur une ingénierie partagée et modulable selon le contexte local. Sans cette approche globale et coordonnée, le désenclavement des espaces ruraux restera un vœu pieux.

#### **B- Intégrer le bloc communal dans la gouvernance des SERM pour des solutions de déplacement adaptés à tous**

Pour transformer durablement le paysage de la mobilité en France, il est impératif de repenser les SERM de manière globale. L'intégration des communes et intercommunalités dans la gouvernance représente une étape essentielle pour garantir un accès équitable à des solutions de transport performantes. Une collaboration renforcée entre l'État, les régions, les intercommunalités et les communes permettra de construire une offre de mobilité véritablement adaptée aux besoins de l'ensemble des citoyens, et ainsi de réduire la dépendance à l'automobile tout en favorisant une transition écologique ambitieuse.

#### **C- Réouvrir la compétence AOM : une demande de longue date**

Enfin, ces discussions ne sauraient être complètes sans une réflexion approfondie sur la possibilité de rouvrir la compétence AOM aux intercommunalités sur la base du volontariat, une demande portée par l'AMF depuis 2021. Cela permettrait aux communautés de communes qui le souhaitent de lever le versement mobilité à leur échelle et ainsi de mieux répondre aux attentes de leurs habitants, dans le respect du principe de subsidiarité. Pour l'AMF et le législateur, l'accès à une mobilité de qualité est un droit universel. Il doit reposer sur les principes d'égalité de traitement et de justice territoriale.

Pourtant la Loi SERM du 27 décembre 2023 prévoyait que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi LOM permettant aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Ce rapport devait préciser, tant à l'échelon national que dans chaque région le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'AOM a été transférée. Il devait aussi évaluer l'opportunité de cette réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'AOM. À ce jour, l'AMF n'a reçu aucune information concernant ce rapport.

# Pour aller plus loin...

- **Les dépenses de voirie des collectivités locales entre 2013 et 2023**

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/Accueil/DESL/2025/BIS%20192%20-%20les%20d%C3%A9penses%20de%20voirie%202013-2023%20v4.pdf>

- **Financement des routes : les collectivités gestionnaires plaident pour une redistribution des recettes**

[www.maire-info.com](http://www.maire-info.com)

- **Routes et infrastructures dégradées : les grands impensés de la transition écologique**

[105e Congrès | Jeudi 23/12/23 | Forum "Routes et infrastructures dégradées : les grands impensés de la transition écologique" on Vimeo](#)

Contacts presse  
Marie-Hélène GALIN  
Tél : 06 80 18 61 66

Clara MEYER  
Tél : 06 12 43 10 60

Thomas OBERLE  
Tél : 06 89 05 76 35