

N° 429  
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 24 février 2026

PROPOSITION DE LOI

*visant à accélérer la mobilité dans les zones peu denses,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Franck DHERSIN, Michel CANÉVET, Mmes Sylvie VERMEILLET, Jocelyne ANTOINE, Denise SAINT-PÉ, M. Daniel FARGEOT, Mme Jocelyne GUIDEZ, MM. Franck MENONVILLE, Jean-Michel ARNAUD, Mmes Évelyne PERROT, Amel GACQUERRE, Brigitte BOURGUIGNON, Brigitte DEVÉSA et M. Jean HINGRAY,

Sénateurs et Sénatrices

*(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Avec plus de 15 millions de Français en situation de précarité de mobilité en 2024, un accès facilité à une mobilité à un coût raisonnable est plus que jamais une priorité pour nos concitoyens. Ces difficultés s'expriment tout particulièrement dans les zones rurales. En effet, 12 millions de Français n'avaient ainsi pas accès à un moyen de transport en commun à moins de 10 minutes de leur domicile, rappelait une étude de l'association UFC-Que Choisir parue fin 2024.

Dans ces territoires, la voiture individuelle s'impose ainsi bien souvent comme une évidence pour nos concitoyens résidant en zone peu dense ou très peu dense : 87 % des trajets en zone rurale sont aujourd'hui effectués en voiture selon les données communiquées par le ministère de la transition écologique en 2022. En effet, les infrastructures ferroviaires sont rarement adaptées à la réalité et aux singularités des territoires ruraux. Faute de pouvoir accéder à un transport en commun cadencé en raison de leur faible densité démographique, ces Français s'appuient sur une seule infrastructure disponible : la route.

S'imposant à ce titre comme le principal moyen de déplacement en ruralité, la voiture, et son utilisation quotidienne, représente un coût non négligeable pour les Français. En 2024, une étude de Roole estimait ainsi que le budget moyen des ménages dédié à la voiture s'élevait en 2024 à environ 416 euros mensuels soit quasiment 25% du revenu médian en zone rurale selon les chiffres de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). Un poste de dépense obligatoire qui pèse donc fortement au quotidien sur le pouvoir d'achat dans ces territoires et participe à une marginalisation des Français les plus modestes.

Lors de sa déclaration de politique générale devant le Sénat le 15 octobre dernier, le Premier ministre Sébastien LECORNU rappelait que « *la question de la desserte des territoires est capitale pour éviter qu'un sentiment de relégation ne se développe davantage chez des millions de nos concitoyens* ». Cette priorité donnée à la desserte des territoires était également au cœur des conclusions de la conférence ambition France

transports organisée sous l'égide du ministère des transports. Celles-ci soulignent ainsi la nécessité d'un choc d'offre en matière de mobilité, estimé à plus de 30 milliards d'euros par les sénateurs Hervé MAUREY et Stéphane SAUTAREL dans leur rapport n° 830 (2022-2023) « Financement des mobilités : pour un choc de financement à la hauteur du choc d'offre » du 4 juillet 2023.

À l'heure de la sobriété budgétaire, tous les leviers permettant de renforcer la desserte des territoires n'induisant pas de coût supplémentaire pour les finances publiques doivent donc être actionnés afin d'accélérer l'accès à la mobilité en zone rurale. Pour une communauté de communes ayant pris la compétence mobilité dans le cadre de la possibilité ouverte par l'article 8 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, le budget investi s'établit aujourd'hui annuellement en moyenne à 20 euros par habitant en 2024. D'autres moyens de transport existent pourtant afin de limiter le coût de la mobilité pour les particuliers. Le covoiturage reste le principal de ces outils. Représentant un coût zéro pour les finances publiques de l'État comme pour celles des collectivités, le covoiturage s'impose comme un levier déterminant pour relever le défi de la mobilité en zone peu dense tout étant un atout pour renforcer le pouvoir d'achat des ménages.

Il s'impose comme un complément idéal pour pallier les limites des transports en commun cadencés et du déploiement de leurs infrastructures lourdes en ruralité.

Depuis l'introduction via l'article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte d'une définition législative *ad hoc*, le covoiturage longue distance s'est structuré et a trouvé ses usagers. Un covoiturage récurrent pour les trajets domicile-travail financé par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), pour leurs habitants, et les entreprises, pour leurs salariés, a également trouvé sa place dans l'univers de la mobilité. Cependant, aujourd'hui le covoiturage du quotidien, courte distance, en ruralité et dans le périurbain peine à exister.

En effet, la définition posée par l'article L. 3132-1 du code des transports dans sa version issue de la loi d'orientation des mobilités en 2019 s'appuie sur trois critères stricts : l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers (I), effectuée à titre non onéreux (II) dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte (III). Si le premier critère s'impose comme une évidence, le second l'est tout autant pour différencier strictement le covoiturage d'autres services à caractère lucratif pour les

conducteurs comme le transport public particulier de personnes (T3P), secteur qui regroupe les taxis, les voitures de transport avec chauffeur.

La question du maintien du troisième critère se pose. En l'état de l'article L. 3132-1 du code des transports, seuls les trajets qui auraient été effectués quoi qu'il arrive par le conducteur peuvent faire l'objet d'un trajet de covoiturage. Ce faisant, cela limite la capacité de développer un covoiturage centré autour du besoin du passager et donc, particulièrement en zone peu dense, la probabilité qu'un passager parvienne à trouver un trajet de covoiturage adéquat. Tout en maintenant le caractère non-lucratif du covoiturage, cette proposition de loi propose donc que le covoiturage soit rendu possible pour le compte du conducteur mais également pour le compte du passager de manière indifférenciée.

Dans de nombreux territoires ruraux, le covoiturage réalisé pour le compte du passager pourrait être un moyen de transport précieux pour de nombreux trajets : aller voir un proche, accéder à des loisirs, faire ses courses alimentaires. Il serait une ressource pour des millions de français qui n'ont pas accès à un moyen de transport flexible et peu coûteux au quotidien. Des conducteurs qui avaient initialement prévu de faire ce trajet à un moment indéterminé pourront ainsi répondre au besoin formulé par le passager là où à l'heure actuelle, le conducteur propose un covoiturage sans connaître les besoins et attentes des passagers.

En effet, l'angle mort actuel du déploiement du covoiturage dans les territoires ruraux réside en la probabilité faible qu'un conducteur trouve aisément des passagers sans connaître leurs besoins (destination mais aussi date et heure). Pour le même trajet, un conducteur proposant à l'aveugle un trajet trouvera plus difficilement des passagers qu'un conducteur répondant simplement à la demande formulée par des passagers.

Là où le recours à la voiture individuelle représente un coût important, où les transports en commun ne sont pas adaptés, cette facilitation du recours au covoiturage représenterait un levier précieux pour accélérer la mobilité en ruralité.

D'autres pays ont d'ores et déjà sauté le pas. En effet, le législateur espagnol dans la *Ley de Movilidad Sostenible* du 13 novembre 2025 a défini le covoiturage en retenant seulement les deux premiers critères. Ainsi, le covoiturage est un « *service dans le cadre duquel plusieurs utilisateurs partagent un véhicule privé pour un même trajet, à titre non lucratif, sauf, le cas échéant, pour le partage des frais* ». Le covoiturage peut ainsi avoir lieu pour le compte du conducteur comme pour celui du passager à l'inverse du droit français actuel.

L'**article unique** de cette proposition de loi supprime donc ce critère de l'initiative du conducteur au sein de l'article L. 3132-1 du code des transports afin de permettre au covoiturage d'être réalisé pour le compte du passager comme pour celui du conducteur tout en maintenant strictement l'impossibilité pour le conducteur de faire des bénéfices afin d'éviter toute confusion avec l'activité d'autres transporteurs particuliers de personnes.

La levée de ce frein législatif pourrait permettre à de nombreux Français, notamment parmi les 22 millions de Français vivant en ruralité, d'accéder plus facilement à une mobilité du quotidien en utilisant le covoiturage pour leurs déplacements de tous les jours.

## **Proposition de loi visant à accélérer la mobilité dans les zones peu denses**

### **Article unique**

À la fin de la première phrase du premier alinéa de l'article L. 3132-1 du code des transports, les mots : « , dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte » sont supprimés.