



BRIEFING

Pour un parc social d'un million de voitures électriques à loyer modéré

5 scénarios de leasing social pour penser le changement d'échelle

Rapport publié le 30 Juin 2026

Auteur : Marie Chéron, marie.cheron@transportenvironnement.org

Avec Diane Strauss diane.strauss@transportenvironnement.org

Résumé

Le leasing social s'est imposé comme l'une des mesures emblématiques du mandat d'Emmanuel Macron. Lancé en 2024 puis reconduit en 2025 dans un contexte marqué par de fortes tensions énergétiques et géopolitiques, il concilie des objectifs souvent présentés comme contradictoires : rendre le véhicule électrique accessible aux ménages modestes, soutenir la filière automobile et accélérer la décarbonation des mobilités.

Au-delà du cas français, le leasing social commence à trouver un écho en Europe. La Suède a engagé une initiative similaire et plusieurs pays étudient des dispositifs comparables. En France, à un an de l'élection présidentielle, la question n'est plus seulement de savoir si le dispositif sera reconduit, mais quelle forme il pourrait prendre demain.

Pour autant, les modalités de pérennisation du dispositif font débat : son mode de financement, aujourd'hui fondé sur les certificats d'économies d'énergie (CEE), sa gouvernance, l'implication des réseaux de distribution ou encore la gestion des véhicules en fin de contrat font désormais l'objet de discussions nourries. Si le leasing social a démontré un certain succès, l'enjeu est désormais de changer d'échelle en tenant compte des enseignements des premières sessions.

T&E appelle à constituer à terme un parc d'un million de véhicules électriques en leasing social.

Une telle ambition nécessite de répondre à plusieurs questions :

Comment faire évoluer le modèle économique du dispositif pour le rendre plus efficace et plus soutenable ? Peut-on atteindre les publics très sociaux, qui demeurent aujourd'hui exclus du dispositif ?

Quels rôles pourraient jouer les acteurs territoriaux, y compris les garagistes et les autres acteurs de la filière automobile, ou les acteurs de la mobilité solidaire ?

Quel rôle pour l'État ? Peut-il s'impliquer davantage ?

Pour répondre à ces questions, T&E a mandaté Bernard Jullien, Enseignant chercheur en économie à l'Université de Bordeaux et expert du secteur automobile, pour modéliser 5 scénarios contrastés de leasing social. Chacun de ces scénarios propose des modalités de gouvernance, implique des acteurs spécifiques, repose sur des mécanismes de financement dédiés. L'analyse permet de comparer les coûts des différents scénarios, le nombre de leurs bénéficiaires potentiels et leurs effets économiques. Construits sur un horizon de vingt ans, les scénarios ne constituent pas des prédictions mais des outils de réflexion destinés à éclairer les choix qui s'offriront aux décideurs publics dans les années à venir.

Les 5 scénarios

Plusieurs hypothèses sont communes à tous les scénarios : location d'un véhicule électrique pour un montant moyen de 150 euros par mois, sans apport initial, et pour des bénéficiaires des déciles 1 à 5. Les durées de contrat de location considérées sont de 3 ou 6 ans pour le scénario 1 et de 11 ans pour les scénarios suivants. Tous les scénarios s'inscrivent dans le temps long, et font l'hypothèse que le dispositif se poursuit jusqu'en 2046.

Tableau récapitulatif des scénarios pour le futur du leasing social

Scénario	Nombre de véhicules	Gouvernance	Emission de CO2 évitées par an par les nouvelles ventes (Millions de tonnes)	Coût pour l'Etat (sur 20 ans)
Leasing "Macron"	50 000 véhicules/an 1 million au total	Poursuite du fonctionnement actuel, financé par le mécanisme de marché extrabudgétaire (CEE)	1,8	10 Mds €
Partenariat public-privé avec les leasers	85 000 véhicules/an 1,7 million au total	Les leasers achètent les véhicules, subventionnés par l'Etat, et gèrent l'activité de location	3,1	13,6 Mds €
Délégation de service public aux leasers	85 000 véhicules/an 1,7 million au total	L'Etat acquiert les véhicules via une banque publique. Les leasers gèrent l'activité de location	3,1	9,2 Mds €
Agence publique de leasing	1 million les trois premières années 2,2 millions au total	L'Etat crée une agence publique de location automobile	4,0	12,3 Mds €
Régie coopérative locale	85 000 véhicules/an 1,7 million au total	La coopérative possède les véhicules, la location est gérée par des acteurs territoriaux	3,1	6,4 Mds €

Source : Analyse T&E (2026). Note : Emissions évitées avec le remplacement d'un véhicule moyen parcourant 12 000 km par an et émettant 151gCO2/km par un véhicule électrique.



Recommandations

T&E ne recommande pas spécifiquement de souscrire à un scénario en particulier, mais identifie d'ores et déjà, au travers de chacun d'eux, grâce à l'analyse prospective, des leviers pour massifier le leasing social. Ces scénarios démontrent l'importance de changer les façons de construire la politique publique :

- **Viser un parc social d'au moins 1 million de véhicules, dans le cadre d'une politique publique de moyen terme, prévisible et stable.**
- **Explorer l'opportunité du montage d'une Délégation de service publique (DSP)**, qui permet un pilotage par l'Etat et l'implication d'acteurs complémentaires.
- **Débloquer les capacités d'investissement au niveau national et européen**, en facilitant l'accès au capital : prêts à taux zéro, garanties de crédits, anticipation des recettes du marché carbone européen.
- **Intégrer les différents acteurs dans une gouvernance ouverte** : banques et leasers, garagistes et agents de marques, professionnels de la mobilité solidaire, collectivités territoriales.
- **Planifier une montée en capacité du dispositif d'ici 3 à 5 ans dans le cadre d'un deal avec les constructeurs.**
- **Organiser l'activité de location sur une durée de 11 ans** : avec un ou plusieurs bénéficiaires, et une valeur de revente.
- **Engager un dialogue avec les assureurs sur l'accessibilité du véhicule électrique.**

Le leasing social 1.0 : atouts et limites

Mesure emblématique du second quinquennat Macron, le leasing social a démontré sa capacité à conjuguer les enjeux climatiques, économiques et sociaux. Ses résultats objectifs comme ses limites éclairent les défis à relever et les pistes à explorer pour la suite.

1.1 Les 4 atouts du leasing social 1.0

Le leasing social constitue une politique publique attractive pour au moins quatre raisons :

- 1. Le leasing social démocratise l'accès au véhicule électrique.** Il répond à une critique récurrente des aides à l'électrification : elles bénéficient principalement aux ménages les plus aisés. À l'inverse, le leasing social rend ces véhicules accessibles aux ménages de la classe moyenne et aux ménages modestes, qui risqueraient, dans les conditions du marché actuel, d'être durablement exclus de la transition car ils achètent des véhicules de seconde ou troisième main.
- 2. Le leasing social réduit les dépenses contraintes des ménages modestes.** Les ménages modestes consacrent généralement un budget moindre à l'achat de leur véhicule mais supportent des coûts d'usage comparables à ceux des ménages plus aisés, le carburant représentant un poste budgétaire important et relativement contraint. L'électrification peut donc procurer un gain économique proportionnellement plus important pour les ménages modestes.
- 3. Le leasing social stimule la production de véhicules plus abordables.** En facilitant l'accès à des véhicules neufs pour des ménages qui n'en acquièrent habituellement pas, et combiné à des critères de localisation (éco-score) le leasing social crée une demande additionnelle et contribue à donner des perspectives viables à l'activité industrielle.
- 4. Le leasing social accélère la décarbonation du parc automobile.** L'atteinte des objectifs climatiques se heurte aujourd'hui à plusieurs obstacles dont celui du prolongement de la vie des véhicules les plus anciens. Le leasing social, en ciblant le renouvellement du parc, peut ainsi accélérer la diffusion des véhicules électriques et, par conséquent, la décarbonation du parc automobile.

Le leasing social démontre que la transition écologique est d'autant plus efficace qu'elle est juste : en donnant accès au véhicule électrique à ceux qui en étaient exclus, il réduit les dépenses contraintes des ménages tout en accélérant la décarbonation des mobilités.

Les chiffres clés du leasing social en 2026

150 000

Véhicules électriques financés par le leasing social entre 2024 et 2026, via les 3 sessions successives.

1,35 milliards d'euros

Coût cumulé des 3 sessions. 650 millions en 2024, 350 pour les deux sessions suivantes, qui sont financées par les Certificats d'économie d'énergie.

55 % des bénéficiaires

Habitent en zone rurale.

1.2 Les 4 limites du leasing social

Malgré ses atouts, le leasing social est régulièrement questionné tant sur sa capacité à atteindre les ménages les plus précaires, sur son efficacité budgétaire, sur l'effet d'aubaine qu'il crée et ses impacts indirects sur le marché automobile.

Le leasing social en France se heurte dans sa mise en œuvre à certaines limites :

- **Coût budgétaire** : le leasing social repose sur un niveau de subvention qui va de 7 000 à 9 500 euros pour la troisième session en 2026 pour un coût total évalué à 1,3 milliards depuis 2024. Le financement est assuré aujourd'hui par des Certificats d'économie d'énergie. Ce budget est à mettre en regard du budget affecté au bonus écologique, qui s'élève à environ 3 milliards sur la même période.
- **Nombre de bénéficiaires** : le leasing propose 50 000 véhicules en location par an. [L'analyse des besoins réalisée par T&E en 2022](#) estime à plus de 8 millions le nombre de véhicules de Crit'Air 2 et + appartenant à des ménages qui disposent de revenus limités (D1 à D4). De plus, le dispositif actuel ne touche pas les publics les plus précaires.
- **Une aide sociale à durée limitée** : les contrats des premières sessions, signés pour 3 ans, arriveront à échéance en 2027, sans garantie de pouvoir poursuivre la location, ou de trouver l'équivalent sur le marché de l'occasion. Cela constitue un risque pour les bénéficiaires précaires.
- **Fonctionnement du marché automobile et biais économiques** : le leasing social repose en partie sur les concessionnaires qui font face aujourd'hui à des valeurs résiduelles surévaluées et devront en assumer le coût au bout de trois ans.

Un risque qui pèse sur la filière aval : le « dépositionnement » des véhicules

Une aide de 7 000 € de CEE par véhicule est nécessaire pour proposer des offres de leasing social à moins de 200 €/mois :

- Pour un véhicule électrique d'environ 22 000 euros, le loyer théorique serait d'environ 260 euros par mois, voire 345 euros par mois en intégrant l'entretien et les frais de restitution.
- Les 7 000 euros de CEE permettent de ramener ce loyer autour de 140 euros par mois sans perte pour la banque.
- Pourtant, certains constructeurs proposent des loyers encore plus faibles (120 euros, voire 95 euros), ce qui ne s'explique pas par de meilleures remises commerciales.

Comment s'opère le mécanisme de « dépositionnement » :

Pour atteindre ces loyers très bas, les constructeurs et leurs captives financières surévaluent la valeur de revente du véhicule après trois ans (valeur résiduelle ou VR) :

- La valeur résiduelle constatée d'un véhicule électrique de 36 mois est autour de 55 % de sa valeur neuve.
- En fixant artificiellement cette valeur au-dessus de sa valeur réelle (par exemple 60 ou 65 %), la mensualité diminue.
- Cependant, le distributeur est souvent obligé de racheter le véhicule à cette valeur surévaluée et supporte donc la perte associée lors de sa revente sur le marché de l'occasion.

Le succès du leasing social démontre l'existence d'une demande. L'enjeu est désormais de concevoir les outils institutionnels, financiers et industriels permettant d'y répondre à grande échelle, et de l'intégrer dans une politique de mobilité cohérente à l'échelle nationale.

5 scénarios pour un parc social

Pour T&E, la prochaine étape est de constituer un véritable parc social de véhicules à loyers modérés permettant d'équiper au moins un million de ménages des classes moyennes et populaires. Nous explorons ici cinq scénarios contrastés, chiffrés et débattus avec les experts, qui permettent d'identifier des leviers pour construire un nouveau canal de distribution de l'automobile.

2.1 Méthode

Les scénarios présentés dans ce rapport ont été élaborés par T&E à partir des analyses économiques de Bernard Jullien. Il ne s'agit pas de prédictions, mais d'exercices prospectifs destinés à comparer des trajectoires possibles du leasing social à partir d'un ensemble cohérent d'hypothèses.

Les objectifs, hypothèses de base et variables clés retenus pour cette modélisation sont détaillés ci-dessous et dans les 5 fiches qui suivent. Leur construction repose sur la variation de plusieurs paramètres clés : le degré d'intervention de l'État, le rôle confié aux acteurs privés du leasing, le niveau de territorialisation de la gestion et les acteurs locaux impliqués, les modalités de financement ou encore l'ambition poursuivie en matière de volumes de véhicules déployés.

La première exigence est de sortir des politiques construites au coup par coup et de proposer une stratégie de moyen terme.

La pérennité du dispositif est essentielle pour dépasser les limites structurelles du leasing social actuel. Les constructeurs ont besoin de visibilité sur les commandes de véhicules pour lancer une production additionnelle : actuellement, la négociation année par année (sans visibilité sur le futur) ne leur permet pas de répondre à une demande importante sur un délai court. Elle les contraint à rogner sur une partie de leur production. C'est la prévisibilité long terme qui leur permettra de miser sur des volumes additionnels. Pour les bénéficiaires, l'ouverture du leasing social sur des périodes limitées sans certitude sur ce qu'il adviendra par la suite crée un effet d'aubaine. Pour l'État, un dispositif de moyen terme permet d'initier un cycle d'investissement, en incluant le retour sur investissement et les externalités positives; et de chercher une meilleure équation financière.

Les scénarios reposent sur une projection à 20 ans, cette durée a été choisie afin de mesurer les effets de long terme des différentes options envisagées.

Chacun des scénarios projetés vise à massifier le leasing social, pour optimiser l'impact climatique et les bénéfices sociaux.

1 million de véhicules : c'est le seuil à atteindre pour créer un canal de distribution significatif.

Ce dimensionnement est retenu en considérant l'attractivité du dispositif, mais aussi le taux de recours aux aides complexes (moins de 50 %), l'inertie du marché et la capacité de l'industrie à répondre à la demande.

50 000

Le nombre de bénéficiaires annuels du leasing social, sur la période 2024-2026.

8 millions

Le nombre de ménages des déciles 1 à 4 qui disposent d'un véhicule de plus de 10 ans considéré comme polluant (Crit air 2 et +).

1 million

Le nombre minimal de bénéficiaires qui permettrait de faire du leasing social un canal de distribution structurant pour le marché.

Véhicules neufs ou d'occasion ? Les scénarios proposés proposent de prolonger la durée de location des véhicules.

Contrats de 3 ans

Durée actuelle des contrats de leasing social, après laquelle le véhicule est revendu (55% du prix). Ce contrat est parfois renouvelable.

Location du véhicule pendant 11 ans

Durée de location maximum retenue (c'est aussi l'âge moyen des véhicules dans le parc, et sur le marché de l'occasion).

Le véhicule pourra être loué à un ou plusieurs bénéficiaires sur cette durée.

Valeur de revente à 11 ans = 4 500 euros

Autres hypothèses retenues

Hypothèses communes à tous les scénarios	Description
Publics cibles	Personnes ayant des revenus contraints - déciles 1 à 5.
Loyer mensuel	150 euros. Il s'agit d'une moyenne.
Assurance	Non prise en compte, son coût pouvant varier fortement d'une personne à l'autre.

Variables différenciantes	Description
Gouvernance	Types d'acteurs impliqués et rôles respectifs : publics/privés ; rôle de l'Etat et des leasers ; acteurs territoriaux et sociaux.
Financement	Banques publiques et / ou privées ; mécanismes européens de financement.
Prix d'achat des véhicules	Dépendent des volumes et de la capacité de négociation des acteurs pilotes.

2.2. Les 5 scénarios

- **Scénario 1 : Poursuite du leasing Macron - Business as usual.** Il s'agit de prolonger le dispositif actuel financé par les Certificats d'économie d'énergie (CEE), et dimensionné à 50 000 véhicules par an, les véhicules sont disponibles pour une durée de 3 à 6 ans.

Dans les scénarios suivants, le nombre de véhicules mis en location par an est porté à 85 000. Ils sont loués par un ou plusieurs bénéficiaires pendant 11 ans.

- **Scénario 2 : Partenariat public / privé avec les leasers.** L'État subventionne le dispositif, qu'il délègue aux leasers. Les leasers prennent alors en charge l'acquisition des véhicules, le montage financier et le pilotage centralisé du dispositif ainsi que la relation au bénéficiaire.

A partir du scénario 3, les véhicules sont vendus à la fin de la période de location de 11 ans pour une valeur estimée à 4 500 euros.

- **Scénario 3 : Délégation de service public aux leasers.** Ici, l'État délègue le dispositif aux leasers. Mais la DSP permet à l'État de fixer les objectifs à atteindre, les critères de services. C'est en se reposant sur une banque publique, qu'il acquiert la propriété des véhicules et mise sur la valeur de revente à 11 ans de quelques milliers d'euros. Les leasers sont ici en charge de la gestion opérationnelle du parc social.

Les scénarios 4 et 5 proposent de confier le dispositif à l'État, qui le gèrera de manière centralisée, ou à l'inverse, qui soutiendra la prise en charge par les acteurs locaux, privés ou associatifs.

- **Scénario 4 : Agence publique de leasing.** L'État couvre l'intégralité du dispositif en créant une « grande agence publique du leasing ». Il fixe ainsi les critères d'éligibilité. L'agence publique acquiert les véhicules, mobilise les financements, et gère l'intégralité du dispositif: pilotage centralisé et relation bénéficiaire. Elle pourra s'appuyer sur ses relais territoriaux, services déconcentrés, Régions, etc. Ce dispositif nécessite le recrutement d'un grand nombre d'agents publics au niveau central et territorial. Ce scénario est accompagné d'une hypothèse de montée en puissance très rapide du dispositif (1 million de véhicules acquis en 3 ans).
- **Scénario 5 : Régies coopératives locales.** L'État soutient les initiatives locales de régies coopératives locales, en déléguant la gestion d'un parc automobile qu'il acquiert progressivement, sur la base de critères sociaux et environnementaux. Les régies coopératives impliquent potentiellement, les acteurs de la mobilité solidaire et réseaux de marques de garagistes, les collectivités. Ce modèle vise à rapprocher le service des bénéficiaires, à mieux adapter l'offre aux réalités locales.

2.3. Indicateurs retenus de résultats comparés

Variable	Description
Achats et parc social	Achats = cumul des achats faits à l'industrie = demande additionnelle adressée aux constructeurs Parc = nombre maximum de véhicules en circulation.
Coût pour l'État	Coût cumulé des subventions accordées et des frais de fonctionnement du service public sur 20 ans.
Bénéfices sociaux	Capacité à toucher des publics différenciés y compris les publics sociaux (non quantifié, appréciation analytique.)
Cumul des émissions de CO ₂ évitées	Mt de CO ₂ . Calculé sur la base des ventes cumulées de véhicules sur 20 ans (en considérant un niveau d'émission moyen (151,9g CO ₂ /km), et 12000 km /an).

Scénario 1

Poursuite du leasing social Macron

Caractéristiques

Le premier scénario propose de prolonger le dispositif existant pendant 20 ans. En voici les principaux traits caractéristiques :

- **50 000 véhicules neufs sont subventionnés et mis à la route chaque année.**
- **Les contrats sont dans ce scénario, renouvelables, pour une durée totale de 6 ans, afin de dépasser le problème de « dépositionnement ».** Nous considérons ici qu'un bénéficiaire sur deux active cette option. Le nombre maximum de bénéficiaires simultanés est de 225 000. Les véhicules alimentent ensuite le parc d'occasion. En 20 ans, ce sont 1 million de véhicules qui auront été soutenus via le dispositif.
- **Le financement est assuré via un mécanisme de marché extra budgétaire : les certificats d'économie d'énergie (CEE).** La subvention est versée au moment de la mise en circulation du véhicule, et devra être complétée au moment du renouvellement du contrat de leasing, à hauteur de 4 000 euros pour éviter de faire porter le risque de dépositionnement aux concessionnaires.
- **L'État garde la main sur le dispositif de leasing social,** qu'il encadre via la relance du programme de manière annuelle, afin d'ajuster le ciblage social. Les constructeurs obtiennent un agrément de l'État, et distribuent via leur captives. Le prix d'achat des véhicules est considéré avec un rabais de 10 % par rapport au prix catalogue.
- **Le point de contact client reste l'État et les concessionnaires.** La gestion est assurée par les leasers. Les concessionnaires assument la valeur résiduelle.

Poursuivre le leasing tel qu'il existe est l'option la plus simple politiquement et administrativement, car elle repose sur des mécanismes déjà éprouvés. Néanmoins, le coût économique est à considérer, relativement au nombre de véhicules mis à la route. La projection à 20 ans met en lumière la difficulté de capitaliser sur des politiques dont l'ambition est limitée.

Bilan économique / projection 2027-2046

Hypothèses	Montant
Nombre maximum de véhicules distribués par an	50 000
Nombres maximum de véhicules en circulation	225 000
Total véhicules mis à la routes sur 20 ans	1 000 000
Prix d'achat des véhicules	18 000
Valeur résiduelle considérée à 3 ans (55 %)	11 000
Valeur résiduelle considérée à 6 ans (39 %)	8 000
Montant des achats au constructeurs sur 20 ans	19 100 000 000
Montant de la subvention par véhicule neuf	7 000
Montant de la subvention lors du renouvellement du contrat	4 000
Montant total des CEE sur 20 ans	10 000 000 000
Recettes des loyers perçues par les leasers sur 20 ans	7 290 000 000
Recettes des ventes de véhicules (3 ans) pour les leasers	6 300 000 000
Marge des distributeurs	1 375 000 000

Chiffres clés

1 million de véhicules

Nombre de véhicules mis à la route sur 20 ans.

1,8 Mt CO₂ évitées

En considérant les véhicules neufs mis à la route en remplacement de véhicules thermiques.

10 Md €

Montant total des CEE sur 20 ans.

Partenariat public-privé avec les leasers

Caractéristiques

Le scénario 2 propose que l'État s'associe aux leasers et leur confie le financement, la conception, et la gestion du parc social. Les leasers, en tant qu'intermédiaires, sont aujourd'hui bien positionnés de par leur connaissance du métier, et peuvent trouver un intérêt à élargir leur clientèle, alors que le marché automobile stagne. **Ce scénario propose ainsi une accélération de la tendance actuelle du développement des pratiques de leasing.**

- **85 000 véhicules sont mis en location chaque année.** Les véhicules seraient achetés neufs avec une remise estimée à 20 % (16 000 € TTC pour un véhicule affiché à 20 000 €).
- **Une durée de location de 11 ans, pour un ou plusieurs bénéficiaires.** Le loueur conserve la propriété des véhicules pendant plus de 10 ans, en considérant comptablement qu'ils n'ont plus de valeur après 11 ans. L'allongement de la durée de location permet de faire disparaître le risque lié au « dépositionnement » des véhicules pour les distributeurs. Il permet aussi de ne plus avoir à intégrer de frais de restitution des véhicules.
- **Le financement est assuré par les banques privées et subventionné à hauteur de 680 millions d'euros par an.** Le modèle intègre un risque d'impayé de 5 % qui correspond à la sécurité que demandent les banquiers en ce domaine ; s'y ajoute une marge bancaire de 4,5 %.
- **Inclusion de coûts de gestion et de maintenance.** La maintenance est estimée à hauteur de 400 euros par voiture et par an ; le « fleet management » est assuré par les leasers également : en considérant le ratio de 1 agent pour 400 véhicules, on parvient à un coût par voiture et par an de 150 euros.

Le partenariat public-privé permet à l'État de confier l'activité de leasing aux leasers et de réduire ses coûts administratifs. Néanmoins, le coût économique est renchéri par un coût d'accès au capital et le PPP ne parvient pas seul à toucher les publics les plus modestes.

Bilan économique / projection 2027-2046

Hypothèses	Montant
Nombre maximum de véhicules distribués par an	85 000
Nombre maximum de véhicules en circulation	1 020 000
Total véhicules mis à la route sur 20 ans	1 700 000
Prix d'achat des véhicules	16 000
Valeur résiduelle considérée à 11 ans	0
Montant des subventions publiques	13 600 000 000
Montant des achats au constructeurs sur 20 ans	27 200 000 000
Coût du risque d'impayé	1 300 000 000
Recettes des loyers perçues par les leasers sur 20 ans	26 622 000 000
Coût de fonctionnement du service privé	2 200 000 000
Marge des acteurs privés/ leasers	1 700 000 000
Dette maximale des leasers sur la période	3 100 000 000

Chiffres clés

1,7 million de véhicules

Nombre de véhicules mis à la route sur 20 ans.

3,1 M t CO₂ évitées

En considérant les véhicules neufs mis à la route en 20 ans en remplacement de véhicules thermiques.

13,6 Md €

Montant des subventions publiques sur 20 ans

Délégation de service public aux leasers

Caractéristiques

Dans ce scénario l'État, ou une banque publique, acquiert les véhicules. Elle en délègue la gestion à des leasers pour qu'ils mettent en œuvre un service de location et de gestion du parc avec des critères définis par contrat, qui peuvent être sociaux (catégories sociales des bénéficiaires), environnementaux (performances des véhicules), économiques (revente des véhicules).

- **85 000 voitures électriques sont mises en location chaque année.** Du fait de la commande publique groupée et prévisible, une remise est estimée à 20 % (16 000 € TTC pour un véhicule affiché à 20 000 €).
- **Une durée de location de 11 ans, pour un ou plusieurs bénéficiaires.** Le loueur revend les voitures à l'issue de cette période pour une valeur de 4 500 euros, qui fait l'objet d'une garantie par l'État. Grâce à ces reventes, les besoins de subvention diminuent de manière significative. Des recettes sont même générées à partir de la 12^{ème} année (382,5 millions d'euros par an), permettant l'extension du dispositif.
- **Le financement est assuré par les banques publiques et privées et subventionné à hauteur de 460 millions d'euros par an.** Le modèle intègre une marge pour les leasers de 4,5 % qui ne s'applique qu'aux activités qu'ils doivent assurer et financer et donc pas aux achats de véhicules. La prise en charge du risque est limitée à 3,5 %.
- **Inclusion de coûts de gestion et de maintenance.** La gestion de la flotte et la relation client sont assurées par les leasers, en considérant le ratio de 1 agent pour 400 voitures (150 euros par voiture et par an). La maintenance est estimée à hauteur de 400 euros par voiture et par an.
- **L'État mobilise les acteurs de la mobilité solidaire pour cibler les publics les plus modestes** pour un tiers des volumes attribués. Dans ce cas, le coût de l'accompagnement est estimé à 400 euros par bénéficiaire, contre 150 pour les autres publics.

La délégation de service public permet à l'État de fixer des objectifs sociaux comme des objectifs environnementaux qui devront être atteints par les leasers. La modélisation montre que ce modèle peut permettre de déployer un parc social de grande ampleur, en s'appuyant sur un réseau d'acteurs compétents et potentiellement diversifiés.

Bilan économique / projection 2027-2046

Hypothèses	Montant
Nombre maximum de véhicules distribués par an	85 000
Nombres maximum de véhicules en circulation	1 020 000
Total véhicules mis à la routes sur 20 ans	1 700 000
Prix d'achat des véhicules	16 000
Valeur résiduelle à 11 ans	4 500
Montant des subventions	9 200 000 000
Montant des achats aux constructeurs sur 20 ans	27 200 000 000
Couverture du risque par les leasers	931 000 000
Coût de fonctionnement du service privé	2 200 000 000
Recettes publiques des loyers	26 600 000 000
Recettes publiques liées à la vente de véhicules à 11 ans	3 400 000 000
Marge privées / leasers	517 000 000
Dette publique maximale sur la période	4 800 000 000

Chiffres clés

1,7 million de véhicules

Nombre de véhicules mis à la route sur 20 ans.

3,1 M t CO₂ évitées

En considérant les véhicules neufs mis à la route en 20 ans en remplacement de véhicules thermiques.

9,2 Md €

Montant des subventions publiques sur 20 ans

Scénario 4

Agence publique de leasing

Caractéristiques

Le scénario 4 repose sur l'idée d'un service public national de mobilité individuelle décarbonée. En complément, nous explorons aussi ici l'effet d'un choc d'offre, capable d'accélérer le renouvellement du parc automobile et de répondre à une demande massive. En mobilisant sa puissance d'achat mais aussi ses relais territoriaux (services déconcentrés, régions), l'État chercherait ainsi à combler temporairement les défaillances du marché.

- **Le choc d'offre est créé par la mise en location de 1 million de voitures électriques sur une période de trois ans.** L'acquisition rapide par la puissance publique favorise un rabais important sur le prix des véhicules (30 %). Elle signifie aussi une forte intensité de subvention initiale, l'effort budgétaire étant concentré sur les premières années pour lancer le système. Le parc est structuré et renouvelé dans le temps : revente partielle des véhicules au bout de 3 ans, cycles de renouvellement, extension de la flotte au bout de sept ans et gestion de flottes successives.
- **Le financement est assuré par les banques publiques.** Le modèle intègre un risque d'impayé de 3,5 % et une prise en charge du risque à hauteur de 3,5 %.
- **Une durée de location de 11 ans, pour un ou plusieurs bénéficiaires.** La puissance publique revend les véhicules à l'issue de cette période pour une valeur de 4 500 euros.
- **Déploiement territorial** : les services de l'État en région permettent une exécution opérationnelle du dispositif. Ils intégreront le ciblage des publics très sociaux, pour lesquels le coût d'accompagnement est estimé à 400 euros (contre 150 euros).

L'agence publique de leasing incarne un passage d'un modèle d'aide dispersée à un véritable opérateur public de structuration du marché, capable de transformer une politique sociale en capacité industrielle de décarbonation de masse. Ce scénario se heurte à sa faisabilité : l'acquisition du million de véhicules en 3 ans n'est pas garantie, et la complexité opérationnelle à court terme est élevée.

Bilan économique / projection 2027-2046

Hypothèses	Montant
Nombre de véhicules distribués sur les 3 premières années, et sur la période considérée	1 000 000 2 200 000
Prix d'achat des véhicules	15 000
Valeur résiduelle considérée à 11 ans	4 500
Montant des subventions publiques	9 500 000 000
Montant des achats au constructeurs sur 20 ans	33 000 000 000
Couverture du risque	1 300 000 000
Coût de fonctionnement du service public	2 790 000 000
Recettes des loyers	33 480 000 000
Recettes liées à la vente de véhicules à 11 ans	6 700 000 000
Dettes maximale sur la période	4 400 000 000

Chiffres clés

2,2 millions de véhicules

Nombre de véhicules mis à la route sur 20 ans.

4 Mt CO₂ évitées

En considérant les véhicules neufs mis à la route en 20 ans en remplacement de véhicules thermiques.

12,3 Md €

Coût pour l'État sur 20 ans (service + investissement)

Scénario 5

Régies coopératives locales

(scénario cumulable aux précédents)

Caractéristiques

Ce scénario est basé sur le soutien public à des régies coopératives locales, impliquant les acteurs de la mobilité solidaire et les garagistes indépendants et réseaux de marques, ou encore les collectivités territoriales. Ces régies vont permettre une gestion de l'activité de location au plus près des publics cibles et des besoins. La simplification de la chaîne de gestion permet de réduire les coûts liés au risque, aux valeurs résiduelles et aux frais de restitution.

- **85 000 neufs véhicules électriques sont mis en location sociale chaque année**, l'État les acquiert avec une remise estimée à 25 % (soit 15 000 € TTC le prix moyen considéré) sur la base de commandes prévisibles et négociées.
- **Une durée de location de 11 ans, pour un ou plusieurs bénéficiaires**. La puissance publique revend les véhicules à l'issue de cette période pour une valeur de 4 500 euros.
- **La distribution et la maintenance sont assurées par le réseau des garages de proximité**, pour la mise en main, l'entretien, le suivi technique et la gestion des incidents. Ils deviennent les interlocuteurs des usagers et sont rémunérés par la régie. Avec environ 7 000 agents de marque et 3 000 MRA, la régie coopérative vise un ratio d'environ 1 gestionnaire pour 1 200 voitures. Ceci correspondrait au suivi d'une douzaine de garages assurant chacun le suivi d'une centaine de véhicules.
- **Le financement est assuré par les banques publiques et subventionné à hauteur de 350 millions les premières années**, puis 170 millions d'euros par an les années suivantes. Le modèle intègre un risque d'impayé de 3,5 % et un taux d'intérêt de 3,5 % pour les emprunts.
- **L'implication des acteurs territoriaux**, également rétribués, vise à cibler les publics très sociaux (environ 1/3 des bénéficiaires), avec un coût d'accompagnement plus élevé (400 € contre 150 €).

La régie publique coopérative implique des acteurs à compétences complémentaires. Économiquement, le scénario est efficace : coût public maîtrisé et, à terme, modèle structurellement excédentaire en régime de croisière. Néanmoins, la mobilisation des acteurs territoriaux peut se révéler un process complexe et long à mettre en place.

Bilan économique / projection 2027-2046

Hypothèses	Montant
Nombre maximum de véhicules distribués par an	85 000
Nombre maximum de véhicules en circulation	1 020 000
Total véhicules mis à la routes sur 20 ans	1 700 000
Prix d'achat des véhicules	15 000
Valeur résiduelle considérée à 11 ans	4 500
Montant des subventions publiques sur 20 ans	5 740 000 000
Montant des achats aux constructeurs sur 20 ans	25 500 000 000
Coût de fonctionnement du service public	739 000 000
Recettes publiques des loyers	26 622 000 000
Recettes publiques liées à la vente de véhicules à 11 ans	3 060 000 000
Couverture publique du risque	931 000 000
Rémunération de l'industrie	24 000 000 000
Des garages	6 000 000 000
Dette publique maximale sur la période	3 400 000 000

Chiffres clés

1,7 million de véhicules

Nombre de véhicules mis à la route sur 20 ans.

3,1Mt CO₂ évitées

En considérant les véhicules neufs mis à la route en 20 ans en remplacement de véhicules thermiques.

6,4 Md €

Coût pour l'État sur 20 ans (service + investissement)

03 Comparaison et recommandations

Comment changer d'échelle?

La comparaison des scénarios montre que le leasing social peut être développé bien au-delà de son format actuel. Elle met en évidence les effets des différents choix de financement, de gestion et de ciblage sur le nombre de bénéficiaires, les finances publiques et le déploiement de la mobilité électrique.

3.1 Comparaison

Principaux critères d'impacts

Critères	Sc1	Sc2	Sc3	Sc4	Sc5
Coût pour l'État	10 Md€	13,6 Md€	9,2 Md€	12,3 Md€	6,4 Md€
Véhicules financés	1 M	1,7 M	1,7 M	2,2 M	1,7 M
Parc maximum	225 000	1,02 M	1,02 M	1 M	1,02 M
Ciblage social	++	+	++	+++	+++
Émissions de CO ₂ évitées / an	1,8Mt CO ₂	3,1Mt CO ₂	3,1Mt CO ₂	4Mt CO ₂	3,1Mt CO ₂

Forces et faiblesses en termes de politique publique

	Sc1	Sc2	Sc3	Sc4	Sc5
Forces	Facilité de mise en oeuvre	Gestion simplifiée pour l'État	Gestion simplifiée avec capacité à fixer des objectifs de services	Plus value du choc d'offre	Plus value économique pour les territoires
Faiblesse	Difficile équilibre économique pour la filière aval	Incertitude sur l'atteinte des cibles sociales	Engagement politique à moyen terme	Peu réaliste pour l'industrie à court terme.	Montée en capacité des acteurs à construire.

3.2 Résultats clés

Le changement d'échelle du leasing social est techniquement possible et financièrement réaliste

- 01 1 million de véhicules électriques en leasing social : l'atteinte de cet objectif exige de re-designer les politiques publiques, pour obtenir les conditions favorables en matière d'offre de véhicules, de financement et d'organisation du dispositif.

Le principal frein n'est pas le coût pour l'État, mais l'accès à des financements adaptés

- 02 L'analyse montre que le développement du leasing social dépend largement de la capacité à mobiliser des financements de long terme et à répartir la prise de risque. Les paramètres économiques du modèle sont fortement influencés par la durée des contrats, la valeur des véhicules en fin de cycle et les mécanismes de mutualisation des risques.

Une gouvernance plus ambitieuse, ouverte aux acteurs locaux, peut produire davantage de valeur économique et sociale

- 03 Les scénarios les plus performants montrent qu'une organisation associant acteurs publics, financiers, constructeurs, opérateurs de location et acteurs territoriaux peut améliorer l'efficacité globale du dispositif. Cette complexité n'est pas nécessairement un coût supplémentaire : elle permet de mieux répartir les risques, de toucher des cibles beaucoup plus diverses, de renforcer l'accompagnement des bénéficiaires et de générer davantage de retombées économiques locales. Pour autant, la capacité des acteurs dans leur diversité, à intégrer des modèles complexes, n'est pas garantie aujourd'hui et nécessite une montée en compétences et / ou et des changements organisationnels.

Accélérer le déploiement suppose d'élargir la gamme de véhicules proposés

- 04 L'atteinte d'une masse critique pourrait passer par une diversification des véhicules proposés. Au-delà des véhicules neufs acquis auprès des constructeurs, l'intégration progressive des véhicules d'occasion issus des premières vagues de leasing social permettrait d'augmenter d'ici 2030 le nombre de bénéficiaires tout en réduisant les besoins d'investissement initiaux. À titre d'exemple, les retours attendus des premières générations de leasing social pourraient représenter à eux seuls plusieurs dizaines de milliers de véhicules supplémentaires disponibles chaque année. Par ailleurs, l'intégration de véhicules L7 et de vélos à assistance électrique (cargos ou

non) permettra aussi de diversifier l'offre de véhicules en fonction des besoins. C'est aussi la diversité des modèles qui peut permettre de faire monter l'offre.

L'assurance automobile des bénéficiaires reste un enjeu pour l'accessibilité du plus grand nombre au véhicule électrique

05

L'assurance automobile n'a pas été intégrée dans le modèle économique présenté, en raison de la variabilité des coûts selon les profils de bénéficiaires. Néanmoins, elle représente une dépense significative pour les ménages, en particulier les publics les plus modestes, et constitue un élément important de l'équation globale d'accessibilité au véhicule électrique.

Recommandations

—

T&E ne souhaite pas recommander spécifiquement de souscrire à un scénario en particulier, mais identifie d'ores et déjà, au travers de chacun d'eux, grâce à l'analyse prospective, des leviers pour massifier le leasing social. Ces scénarios démontrent l'importance de changer les façons de construire la politique publique en renforçant le rôle de pilotage pour l'État, via une planification pluriannuelle et une orchestration des actions des différents acteurs, constructeurs, leasers, acteurs locaux.

01

Viser un parc social d'au moins 1 million de véhicules, dans le cadre d'une politique publique de moyen terme, prévisible et stable, négociée avec les acteurs de la filière et avec les acteurs sociaux. Cela passe par : définir une trajectoire pluriannuelle, avec des objectifs progressifs permettant aux acteurs de la filière (constructeurs, financeurs, opérateurs de location et acteurs sociaux) d'anticiper les besoins en capacité industrielle, financière et opérationnelle.

02

Explorer l'opportunité du montage d'une Délégation de service publique (DSP), dont les atouts sont mis en visibilité dans le scénario 3 : un pilotage de l'État pour fixer des critères de qualité de service et l'implication d'une diversité d'acteurs aux compétences complémentaires.

03

Débloquer les capacités d'investissement au niveau national et européen, en facilitant l'accès au capital, notamment via des prêts à conditions préférentielles, des garanties publiques, ou en anticipant les recettes du marché carbone européen pour le secteur des transports (ETS2). L'objectif est de réduire le coût du capital et de sécuriser les investissements nécessaires au déploiement massif du dispositif.

04

Renforcer le pilotage public et structurer un écosystème territorial autour du leasing social. Structurer une gouvernance nationale permettant à l'État d'assurer la planification, la coordination et le suivi du dispositif, tout en associant les acteurs nationaux et territoriaux. Les constructeurs, financeurs et leasers doivent être mobilisés aux côtés des acteurs locaux, dont les Régions, les réseaux de mobilité solidaire et les acteurs de proximité, afin d'améliorer le ciblage des bénéficiaires, l'accompagnement et l'ancrage territorial. T&E recommande à l'Etat de soutenir l'expérimentation des modèles coopératifs territoriaux et le renforcement de capacité des réseaux de distribution locaux avant leur intégration éventuelle dans un dispositif national.

05

Négocier avec les constructeurs et planifier une montée en capacité du dispositif d'ici 3 à 5 ans. Cela permettra de garantir des volumes suffisants, des niveaux d'équipements adaptés et des performances environnementales.

06

Organiser l'activité de location sur une durée de 11 ans : avec un ou plusieurs bénéficiaires, et une valeur de revente sur laquelle miser. 11 ans, c'est l'âge moyen du parc automobile, et un âge auquel les véhicules se revendent sur le marché de l'occasion avec une valeur certaine. Le prolongement de la durée de location aura pour avantage de réduire le risque lié à l'incertitude sur les valeurs de revente pour les distributeurs, et donc la filière économique.

07

Engager une réflexion sur le rôle de l'assurance dans l'accessibilité du leasing social. Bien qu'il n'ait pas été intégré dans le modèle économique présenté, il devra faire l'objet d'une réflexion spécifique avec les acteurs concernés, notamment les assureurs, afin d'identifier les conditions permettant de préserver l'accessibilité du dispositif pour les publics ciblés.

Plus d'information

Nicolas Raffin

Responsable communication

nicolas.raffin@transportenvironment.org

Mobile: +32(0)6 41 58 29 71

www.transportenvironment.org | [BlueSky](#) | [LinkedIn](#)
