



BRIEFING - [OCTOBRE 2024]

Leasing social : recommandations pour l'édition 2025

Pour un dispositif plus efficace et plus juste socialement

Résumé

Le leasing « social » lancé par le gouvernement français en décembre 2023 a connu un grand succès auprès des automobilistes. Le maintien de cette aide est indispensable, mais elle doit évoluer pour mieux toucher, au-delà de la classe moyenne, les populations précaires qui en ont le plus besoin.

Cette note prend en compte les leçons à tirer de la première session de leasing social, lancée en décembre 2023, et propose 12 mesures pour renforcer le dispositif dès 2025 et garantir son efficacité.

Le leasing social a d'abord été un succès évident, qui démontre que les Français, ici la classe moyenne, sont prêts à passer à l'électrique dès lors que les conditions sont réunies, et en premier lieu les conditions de prix. C'est un message clair aux constructeurs : pour accélérer l'électrification, ils doivent adapter leur offre aux capacités et besoins des populations.

Le succès de ce dispositif a néanmoins un coût, qui doit être apprécié au regard du contexte budgétaire contraint et des limites imposées à d'autres aides, dans un souci de cohérence. Le faible encadrement du dispositif par l'État, la liberté laissée aux loueurs pour apprécier certains critères sociaux ou appliquer certains frais d'entrée appelle à un meilleur encadrement des contrats entre l'État et les loueurs et constructeurs et à l'ouverture de la gouvernance du dispositif.

Enfin, le leasing social permet d'étendre l'accès du véhicule électrique mais ne parvient que partiellement à toucher les populations les plus précaires. C'est un instrument parmi d'autres, à côté de la prime à la conversion, du bonus écologique ou encore du prêt à taux zéro. Il devra donc faire l'objet d'une évaluation comparée en tant que tel et plus largement en tant qu'outil d'accompagnement des personnes en situation de précarité de mobilité, alors que son ambition sociale doit encore être prouvée.

Nos recommandations

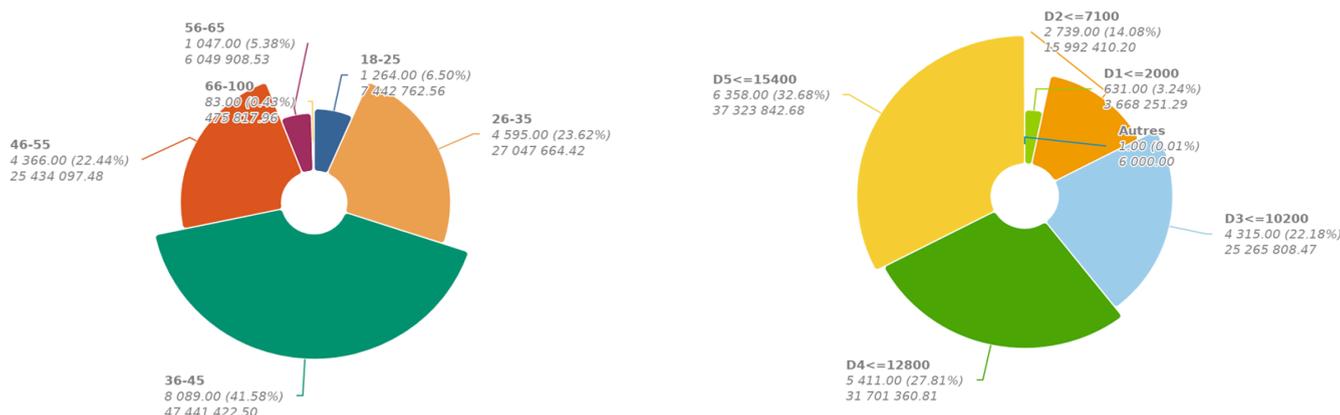
- 1. Maintenir le volume de subvention et les dispositifs existants**
- 2. Réajuster le montant par véhicule**
- 3. Fixer des exigences environnementales spécifiques pour les véhicules dédiés au leasing social et élargir l'offre aux véhicules les plus légers**
- 4. Prolonger la durée de vie minimale du véhicule dans le leasing social à six ans**
- 5. Fixer une obligation de reporting pour les sociétés de leasing et les constructeurs**

- 6. Fixer une obligation d'avance de frais pour les sociétés de leasing et les constructeurs**
- 7. Explorer les possibilités de passer un appel d'offre ou de passer par une délégation de service public**
- 8. Revoir les critères d'éligibilité pour cibler les besoins des habitants des territoires les plus enclavés**
- 9. Intégrer l'entretien réparation et accompagner les bénéficiaires dans la maintenance.**
- 10. Mettre en place un guichet unique**
- 11. Donner de la visibilité aux ménages**
- 12. Réaliser une évaluation socio-économique comparée du leasing social et des aides à l'achat de véhicules propres**
- 13. Mettre en place un comité de suivi ouvert et transparent**

1. Quelles leçons tirer de la session 2024 sur le leasing social ?

A ce jour, les données disponibles sur les bénéficiaires, les véhicules achetés et les conditions contractuelles nous permettent de tirer quelques enseignements de cette première initiative de leasing social.

Répartition par tranche d'âge et par revenu fiscal de référence par part des dossiers décidés par l'ASP au 30 juin 2024 (source : DGEC, juillet 2024) :



| Répartition par gamme | | Répartition LOA/LLD | |
|-----------------------|-----|---------------------|-----|
| Compactes | 52% | LOA | 37% |
| Familiales | 48% | LLD | 63% |

Les automobilistes sont prêts à passer à l'électrique, si les véhicules sont abordables

Tout d'abord, le succès du leasing social prouve que les automobilistes français, y compris les classes moyennes et populaires, sont prêts à passer à la voiture électrique si les conditions sont réunies.

Les constructeurs automobiles ont tout intérêt à mettre les petits véhicules électriques abordables au cœur de leur stratégie industrielle pour massifier le marché du véhicule électrique et encourager l'adoption de cette nouvelle technologie. Cette orientation figure dans le contrat 2024-2027 signé par la filière et le gouvernement en mai 2024, et devra se traduire par des mesures concrètes, en termes d'investissement et de fiscalité.

Le leasing social, considéré comme un dispositif expérimental, peut prendre de l'ampleur dans les années à venir et devenir un outil d'accompagnement des ménages, pour cibler en priorité ceux qui en ont besoin. Il fait d'ailleurs l'objet d'une attention particulière des pays voisins (Espagne, Royaume-Uni, Italie, Allemagne) qui pourraient s'en inspirer pour faire évoluer leur politique d'accompagnement dans la transition.

Le succès de la mesure et son coût implique de mieux anticiper la demande et de mieux encadrer les contrats

Si le leasing social aura été un succès, son efficacité financière peut poser question, et ce pour au moins quatre raisons :

- Le succès n'a pas été anticipé, et le nombre de bénéficiaires est deux fois plus important que prévu, ce qui a **contraint le gouvernement à un arrêt brutal du dispositif, et consécutivement à un rééquilibrage budgétaire**, au détriment d'autres aides, en particulier les bonus.
- **Le montant de la subvention apparaît comme particulièrement élevé**, et peu justifié, au regard des prix affichés, plus bas que ce qui avait été annoncés : le montant des mensualités affichées démarrait à 49 euros contre une annonce initiale à 100 euros.
- **La durée du leasing, fixé pour 3 ans**, pose question : T&E recommandait, [dans la note publiée en mai 2023](#), de maintenir les véhicules le plus longtemps possible en leasing social, afin d'optimiser la rentabilité du dispositif, de réduire l'incertitude sur la valeur résiduelle et de minimiser ainsi le loyer. La durée de location a un impact déterminant sur le bilan économique et donc sur le montant de subvention nécessaire.
- Le **coût d'abattement** (euros / tonne CO₂ évitée) est sans doute trop élevé, et ce notamment en raison de contrats de courte durée (3 ans).
- Les prix bas et l'annonce d'un nombre limité de bénéficiaires ont créé un **effet d'aubaine pour les concessions** : de nombreux témoignages recueillis par l'UFC-Que Choisir dans son enquête menée en avril 2024 font état de la pression ressentie au moment du choix du véhicule, alors que le nombre de bénéficiaires était annoncé comme limité. Cette pression a été ressentie comme une incitation à l'achat, et comme allant à l'encontre d'un choix raisonné. Il apparaît également que des options facultatives ont été présentées comme nécessaires pour obtenir le véhicule ou que des frais de mise à la route (pouvant aller jusqu'à 700 euros) non connus au préalable par le souscripteur ont été appliqués. Au-delà de ces frais, l'accès même à un contrat de leasing social a pu se montrer difficile pour des consommateurs répondant pourtant aux critères de revenu et de kilomètres parcourus mais qui, de par leur statut professionnel ont été considérés comme non éligible par les sociétés de leasing.

Enfin, en mai 2024, les concessionnaires attendaient le **remboursement** par l'Agence nationale des paiements. Un grand nombre de bénéficiaires n'avait pas encore reçu leur véhicule et ne disposaient pas de date fixe de livraison, en raison des retards de production des industriels¹. Certains témoignages font état de l'exigence par les concessions de la remise d'un chèque de caution de 13 000 euros par le souscripteur pour obtenir le véhicule en l'absence de remboursement par l'ASP.

¹ Selon l'appel à témoignage aux bénéficiaires du leasing social réalisé par UFC Que choisir en avril-mai 2024.

Un cadrage plus précis des contrats devrait donc être envisagé pour 2025 dans un souci de cohérence avec la dimension sociale du dispositif avec notamment le rappel d'une interdiction pour le loueur d'exiger une caution auprès du souscripteur.

Le leasing social permet d'étendre l'accès du véhicule électrique mais ne parvient à priori pas encore à toucher les populations les plus précaires

Le leasing social aura à priori touché le **cœur de la classe moyenne**, élargissant le périmètre social du véhicule électrique au-delà des catégories les plus aisées. C'est un point positif qui reste à confronter aux données réelles. Néanmoins, les populations de la classe moyenne et précaires constituent un ensemble hétérogène, en termes de revenus, de capacités, de pratiques et de représentations sociales.

Au regard de la répartition sociale des bénéficiaires, on constate que **le dispositif ne permet que partiellement de toucher les populations précaires**, en particulier dans les territoires ruraux et périurbains, qui sont les plus dépendants à la voiture pour leurs déplacements du quotidien. **Le leasing, s'il se veut « social », doit absolument se fixer comme exigence de toucher les catégories de la population qui en ont le plus besoin et éviter à tout prix les œillères sociales. C'est une des conditions pour passer d'un programme expérimental de leasing en 2024 à un programme structurant d'accompagnement.**

Le leasing social est un instrument parmi d'autres dans la politique globale d'accompagnement à la transition vers l'électrique et vers les alternatives à la voiture individuelle (transport en commun, mobilités partagées, mobilités actives). Cette politique reste peu lisible et la complémentarité entre les différents dispositifs d'aide au changement de véhicule (prime à la conversion, bonus écologique, éco-PTZ) mérite d'être renforcée. Il s'agit là d'un élément déterminant de l'efficacité de la dépense publique. Cela est d'autant plus vrai que les aides nationales s'ajoutent à des aides territoriales, cumulables ou non, parfois également bonifiées pour les premiers déciles. A ce stade, l'évaluation socio-économique des aides n'est pas suffisante.

L'efficacité environnementale et sociale des aides repose notamment sur la lisibilité de leur ciblage respectif. [L'évaluation](#) de la **Prime à la conversion 2022**, produite par le Ministère de la transition écologique, montre que la prime est d'autant plus utile lorsqu'elle est accordée à un ménage précaires (des deux premiers déciles) : le bénéfice économique est estimé à 1 185 € contre 462 € en moyenne. En effet, ces ménages mettent au rebut des véhicules en moyenne plus anciens et souvent diesel, plus polluants. Malgré cela, seuls 30 % des véhicules acquis par ces ménages grâce à la Prime à la conversion sont des voitures électriques, même si la prime assure la mise au rebut d'un véhicule polluant, alors que le bonus ou le leasing social peuvent servir à l'achat d'un véhicule supplémentaire pour le ménage, ne garantissant pas l'accélération de la transition du parc automobile.

2. Recommandations

Les aides à l'achat et à la location de véhicules "propres" sont une mesure indispensable pour accompagner les ménages dans la transition. A partir de 2025, la capacité à les cibler au plus juste socialement sera la première garantie de leur efficacité, financière, environnementale et sociale.

Recommandation 1 : Maintenir le volume de subvention, et les dispositifs existants

Nos organisations recommandent de maintenir le volume des aides à l'électrification pour les ménages (1,5 milliard pour l'année 2024). Maintenir le niveau d'ambition est un prérequis indispensable pour répondre au besoin d'accompagnement des ménages, et en particulier au besoin des ménages des classes moyennes et précaires. En outre, baisser cette enveloppe enverrait un très mauvais message politique alors que le véhicule électrique reste à ce stade réservé aux plus aisés.

Le volume d'aide permet de maintenir les différentes aides existantes, qui répondent à différents besoins :

- Le leasing social pour les classes moyennes et (dans une moindre mesure) les ménages vulnérables.
- La prime à la conversion et le prêt à taux zéro
- Le bonus pour les ménages qui optent pour un achat (sans location). Ce bonus devra être dégressif en fonction des revenus pour financer d'abord les ménages qui en ont le plus besoin.
- Le bonus sur l'occasion, qui a été supprimé en 2024, gagnerait à être réintégré. Il permet de cibler plus largement les ménages de la classe moyenne qui achètent leur véhicule sur le marché de l'occasion, et ce à moindre coût pour les dépenses publiques (1000 euros par véhicule).

Les recommandations ci-dessous permettront de soutenir plus de ménages avec des montants d'aide équivalents, et d'optimiser la rentabilité environnementale des aides publiques..

Recommandation 2 : Redimensionner le niveau de subvention

Nos organisations recommandent de **redimensionner le niveau de subvention du leasing social**, qui doit être revu à la baisse par rapport à 2023 et situé entre 5 000 et 10 000 euros maximum par véhicule. Ce montant pourra légitimement être supérieur au bonus, permettre de financer un leasing à partir d'un **prix plancher de 100 euros**. Différents niveaux de subvention pourraient être appliqués en fonction :

- **Du niveau de revenus.** Un double niveau de subvention pourrait être défini pour répondre aux catégories de population les plus précaires.

- **Du véhicule subventionné** : vélo cargo, quadricycle, segments A et B, segment C. Pour inclure des nouveaux segments et garantir un équilibre budgétaire, une clé de répartition entre chaque catégorie pourra être proposée. La fixation de quotas pour chaque segment de véhicules pourraient être fixés.

Recommandation 3 : Fixer des exigences environnementales spécifiques pour les véhicules dédiés au leasing social et élargir l'offre aux véhicules les plus légers

Cela passe notamment par :

- L'élargissement l'offre aux quadricycles et aux vélos cargos et longtails.
- La fixation d'un seuil maximal pour l'empreinte carbone des véhicules à la production de 10 teqCO₂.

Ces critères permettront d'orienter l'offre et de garantir un niveau plus élevé d'efficacité environnementale de la mesure. Ils sont également le gage attendu d'une cohérence de la politique gouvernementale en faveur de la transformation des mobilités.

Recommandation 4 : Prolonger la durée de vie minimale du véhicule dans le leasing social à six ans

Le leasing social français 2023 est un contrat de trois ans, avec ou sans option d'achat. A priori surtout sans option d'achat. Ensuite le véhicule est susceptible d'être revendu. Cette durée est trop courte, si l'on considère le débat sur la valeur résiduelle et son incertitude. Et au regard d'un critère d'efficacité des aides publiques. Ce dernier point a été un argument pour demander un niveau de subvention élevé. Nos organisations appellent à **maintenir le véhicule dans le système de leasing social pendant au moins six ans.**

Recommandation 5 : Fixer une obligation de reporting pour les sociétés de leasing et les constructeurs

Il est absolument essentiel de soumettre les sociétés de leasing à une **obligation de reporting** sur les véhicules subventionnés : la transmission des données concernant les véhicules, modèles, prix, type de contrat (LLD ou LOA), catégories socio professionnelles des bénéficiaires, type d'habitat et modalités d'accès à la recharge.

Ce reporting est essentiel pour **permettre à l'administration de réaliser une évaluation précise du dispositif de leasing social et de la plus value de cette mesure à côté des autres aides à l'achat de véhicules propres** (en particulier l'éco-PTZ) (recommandation 1), mais également les barrières qui peuvent subsister (tel que l'accès à la recharge par exemple). Les indicateurs attendus sont sociaux (profil socio-économique, gain moyen pour le budget des ménages bénéficiaires), environnementaux (émissions de CO₂ évitées) et économiques (coût de la mesure, coût de la tonne de CO₂ évitée, impact économique pour les acteurs concernés, y compris les loueurs).

Recommandation 6 : Fixer une obligation d'avance de frais pour les sociétés de leasing et les constructeurs

Enfin, les **obligations des loueurs** devront être spécifiées : il s'agit à la fois de l'obligation de reporting mentionnée ci-dessus que de ses obligations d'**avance de frais** en attente du remboursement de l'ASP.

Le principe du leasing social repose sur l'absence d'avance de frais. Ce principe doit être respecté.

Recommandation 7 : Explorer les possibilités de passer un appel d'offre ou de passer par une délégation de service public

Le contrat entre l'Etat et les constructeurs et sociétés de leasing mérite d'être plus transparent et de fixer des critères d'efficacité stricts. Face au manque de transparence, nos organisations estiment que les possibilités pour l'Etat de passer par un appel d'offre, ou celle de créer une délégation de service public, nous semblent intéressantes à explorer. Cette possibilité pourra être étudiée pour la période 2026-2030.

Recommandation 8 : Revoir les critères d'éligibilité pour cibler les besoins des habitants des territoires les plus enclavés

A ce jour, le leasing social n'est accessible qu'aux personnes ayant un emploi : il faut habiter à plus de 15 km de son lieu de travail, utiliser sa voiture personnelle pour s'y rendre et effectuer plus de 8 000 km par an en voiture dans le cadre de cette activité professionnelle. En excluant ainsi les chômeurs, les retraités et les personnes éloignées de l'emploi, la problématique de la dépendance à la voiture dans les territoires ruraux et périurbains est complètement mise de côté.

En effet, les ménages précaires et modestes subissent le plus la dépendance à la voiture dans ces territoires où les transports en commun sont quasi inexistantes et où les services et commerces essentiels sont de plus en plus éloignés. Ils sont les plus vulnérables face à une augmentation du prix des carburants, car ils ont les déplacements les plus contraints et les plus coûteux au vu de leur budget. Cette situation a un impact sur leur accès à l'emploi mais aussi à la formation, à la santé, à l'alimentation, etc.

Recommandation 9 : Intégrer l'entretien réparation et accompagner les bénéficiaires dans la maintenance

L'intégration dans le loyer de l'entretien et la maintenance permettrait de rendre l'affichage des prix plus transparent et de mutualiser les risques. Un accompagnement des bénéficiaires dans l'entretien des véhicules devrait également être inclus par les sociétés de leasing. Il s'agit aussi d'un gage de maintien en état et donc d'un gage sur la valeur résiduelle.

Les prix de location devraient être davantage “encadrés”, sans être imposés, afin d’éviter l’effet de concurrence entre les constructeurs et son effet baissier sur les prix. Un montant plancher pourrait être fixé à 100 euros, 50 euros pour un vélo cargo, 70 pour un quadricycle par exemple. Ce prix doit être fixé au regard du marché, en permettant de se situer en deçà des prix observés en année N. Le maintien d’un prix maximum est également recommandé.

Recommandation 10 : Mettre en place un guichet unique pour les différentes aides

En complément aux points qui précèdent, la **mise en place d’un guichet unique** d’instruction des aides nationales et locales au changement de véhicule, type France Rénov, constituerait un outil clé, pour informer sur les aides existantes dont le leasing social, et pour soutenir les demandes des ménages grâce à un service d’accompagnement et de conseil en mobilité avec une compétence de gestion, d’octroi et d’avance des aides financières lorsque c’est nécessaire. Cela sous-entend d’avoir une cohérence renforcée entre les dispositifs, ce qui n’est pas encore le cas aujourd’hui. Le guichet unique sera ainsi un moyen de faciliter l’accès aux aides, et de **garantir le droit opposable à l’aide**, d’après les caractéristiques définies par l’Etat uniquement et générant une attestation.

Recommandation 11 : Donner de la visibilité aux ménages

Conformément aux engagements pris dans le contrat de filière, **un programme de financement pluriannuel, de 2025 à 2027, devrait être proposé**. Celui-ci permettrait aux ménages d’avoir une idée claire des aides disponibles et d’anticiper. Cela est indispensable afin de limiter l’effet d’aubaine. Si la pertinence du leasing est confirmée, du point de vue social et environnemental, il sera essentiel de donner de la visibilité aux ménages sur cette aide, mais plus globalement sur les aides existantes et leur cohérence, pour que les ménages y voient plus clair.

Concernant la mise en œuvre concrète du dispositif, il peut être intéressant de **programmer des périodes définies de dépôts des demandes** (selon un système équivalent aux appels d’offres). A titre d’exemple, deux périodes de deux mois dans l’année, pendant laquelle les personnes intéressées peuvent déposer une demande sur une plateforme publique dédiée. L’annonce de périodes définies facilitera la prise de décisions et le choix des ménages.

Ce calendrier annuel peut également permettre de fixer des échéances pour le paiement des subventions et la livraison des véhicules dans des délais raisonnables.

Recommandation 12 : Réaliser une évaluation socio-économique du leasing social et des aides à l’achat de véhicules propres

Les constats appellent d’abord à un bilan socio-économique et environnemental du dispositif. Il sera également nécessaire de le comparer aux différentes aides à l’acquisition d’un véhicule électrique afin de définir l’utilité propre de cette mesure et l’efficacité de son ciblage “social”.

Recommandation 13 : Mettre en place un comité de suivi ouvert et transparent

Il est essentiel pour l'administration d'anticiper la demande, c'est essentiel pour fixer les bons critères d'accès au leasing social et éviter les effets d'aubaines néfastes à l'efficacité de la dépense publique.

Mesurer la demande à l'aune du phénomène de précarité mobilité

Le niveau de dépendance à l'automobile en France est aujourd'hui très élevé faute d'alternatives suffisantes, plus d'un Français sur 2 dit ne pas avoir le choix de faire autrement au quotidien, et 70 % l'utilisent quotidiennement². Cette dépendance à la voiture individuelle ne doit pas être un piège social à court et moyen terme face à des prix des carburants élevés. Les plus fragiles sont les plus précaires. Cette dépendance doit donc pouvoir trouver des réponses à sa mesure.

Pour cela, un **comité de pilotage / une commission de suivi** pourrait être mis en place et impliquer des acteurs tels que : acteurs territoriaux et de l'action sociale, sociologues, ONG environnementales, associations de consommateurs, think tank spécialisés sur ces sujets.

Il est nécessaire de réfléchir dès à présent aux moyens d'adapter le leasing social à des situations sociales plus complexes et/ou vulnérables. Dans cette perspective, l'implication des acteurs locaux est une idée que T&E avait mis en avant en 2023. Collectivité et Autorités organisatrices de la mobilité ont compétence à intervenir à l'échelle de leur territoire pour décarboner les transports et favoriser une mobilité inclusive, selon les termes de la loi Mobilité votée en 2019. Ces acteurs mobilisent les spécialistes de la mobilité locale (acteurs de la mobilité solidaire, plateformes mobilité, Départements, services sociaux, entreprises etc.) qui sont les meilleurs connaisseurs des besoins essentiels de la population. Il y a sans doute un champ d'innovation sociale à explorer pour répondre progressivement à une mobilité électrique inclusive en France. Certaines propositions comme celle de créer un service de voitures à loyer modéré³ gagnerait à être explorée. Une mission dédiée pourrait être menée par l'administration en lien avec des experts.

² Observatoire des mobilités du quotidien, 2022, FNH - Wimoov.

³ Cf. Auto actu : <https://www.autoactu.com/actualites/passer-du-leasing-social-a-l-automobile-a-loyer-moderne>

Plus d'informations

T&E - Bureau France Marie Chéron, Responsable des Politiques Véhicules

marie.cheron@transportenvironnement.org - Mobile: +33(0)7 44 40 33 53

RAC - Pierre Leflaive, Responsable transports

pierre.leflaive@reseauactionclimat.org - Mobile : +33(0)6 83 79 71 21

UFC-Que Choisir - Lucile Buisson, Chargée de mission transports

lbuisson@quechoisir.org, - Mobile : +33(0)6 25 60 83 35

UFC-Que Choisir - Benjamin Recher, Chargé de relations institutionnelles

brecher@quechoisir.org - Mobile + 33(0)6 07 78 07 35

Secours Catholique - Daphné Chamard Teirlinck, Responsable Transition Ecologique Juste

daphne.chamard@secours-catholique.org - Mobile : +33 (0)6 70 60 87 36