

# Leasing social : des bénéficiaires plutôt satisfaits

Le dispositif a permis à 100 000 ménages modestes de rouler en électrique, mais il comporte des limites

Elle a attendu le dernier jour pour se lancer. Début 2024, lorsque Anaïs (qui n'a pas souhaité donner son nom de famille) entend à la radio que le dispositif de leasing social se termine, cette enseignante de 31 ans se précipite chez Renault.

Le mécanisme a pour objectif de donner accès aux ménages modestes à une voiture électrique neuve sans apport, ce dernier étant pris en charge par l'Etat, afin de les accompagner dans la transition écologique. Le gouvernement en a annoncé, le 18 avril, la troisième édition pour juillet alors que le prix des carburants s'est envolé avec la guerre en Iran.

Le dossier d'Anaïs, qui vit en milieu rural près de Bourges, est accepté, à sa grande surprise. A l'époque, le dispositif est réservé aux personnes dont le revenu fiscal de référence est inférieur à 15 400 euros par an et qui roulent plus de 8 000 kilomètres chaque année. Au-delà de 12 000 kilomètres, des frais supplémentaires sont facturés, pour compenser la perte de valeur de la voiture lors de sa reprise par le concessionnaire. Les bénéficiaires ont le choix entre une location longue durée ou une location avec option d'achat, à l'issue du terme. « Financièrement c'était pile poil car mon conjoint ne travaille pas, mais je ne pensais pas que ça passerait quand je leur ai dit que je parcourais 60 kilomètres aller-retour pour aller au collège », souligne Anaïs.

## « Ne plus dépendre de l'essence »

La mère de deux jeunes enfants, qui gagne 2 300 euros brut mensuels, troque alors sa Dacia, pour laquelle elle dépensait entre 250 à 300 euros d'essence par mois, pour une Megane E-Tech qu'elle recharge chez elle. Elle dépense désormais 150 euros pour le loyer de la voiture (sur une durée de trois ans) et 50 euros de consommation électrique mensuellement. Si le coût de son assurance a augmenté, les frais d'entretien sont compris dans la location. « Ce qui m'a poussée à le faire, c'est l'aspect écologique et l'idée de ne plus dépendre de l'essence », explique-t-elle. Un véhicule électrique émet, sur l'ensemble de son cycle de vie, en moyenne près de quatre fois moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule thermique équivalent en Europe, selon l'ONG International Council on Clean Transportation.

David, qui a également souhaité rester anonyme, estime aussi avoir eu de la chance. Cet informaticien de 42 ans habite dans une maison à Bobigny. Tra-

**La formule a permis à plus de la moitié des bénéficiaires d'échanger leur diesel contre un modèle électrique**

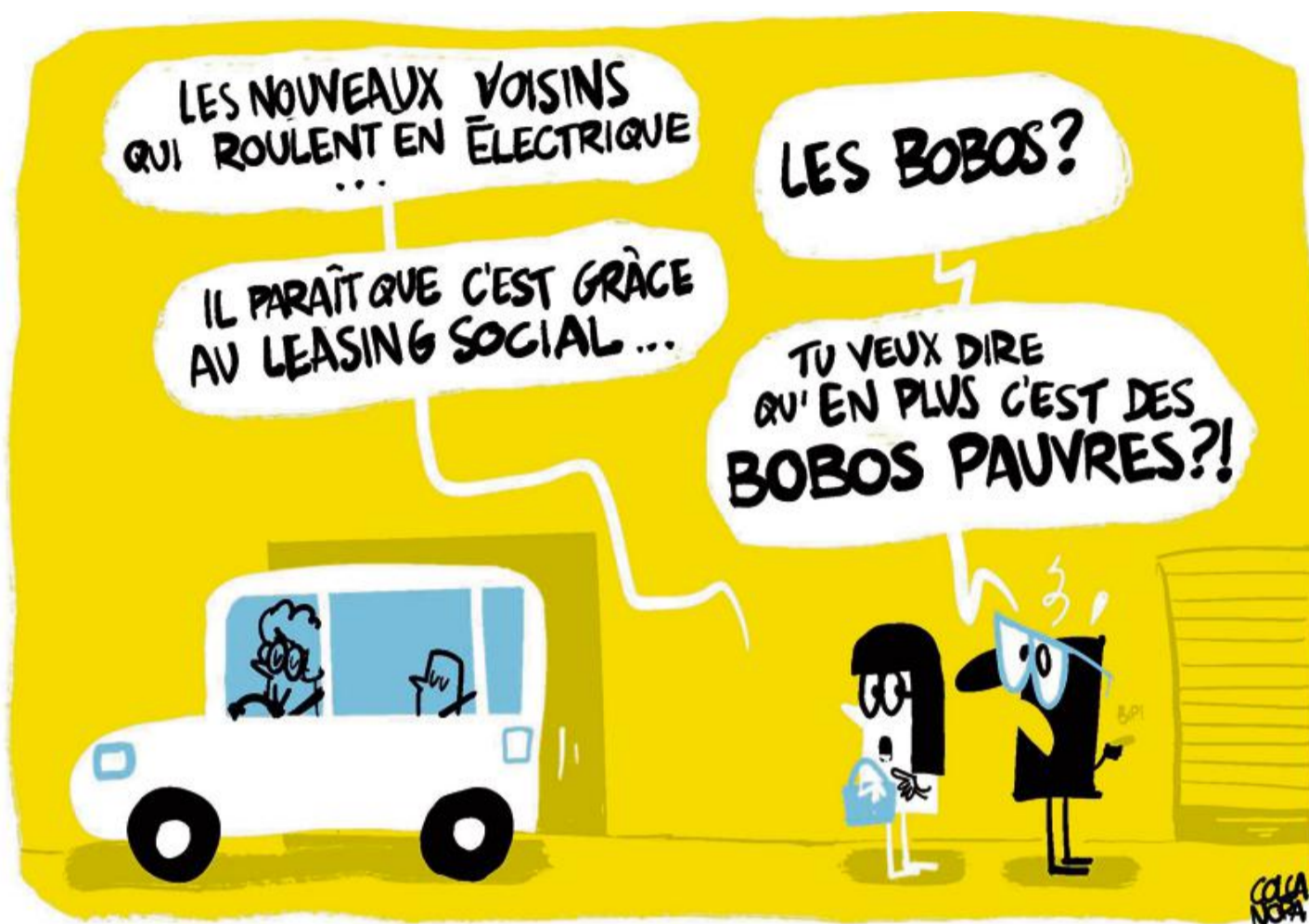
vailleur indépendant, il n'a pas de fiches de paie. Après avoir essuyé plusieurs refus de concessionnaires qui n'ont pas voulu accepter son dossier, il trouve finalement son bonheur en septembre 2025 chez le constructeur au losange, où il opte pour une Renault 4 E-Tech avec quasiment toutes les options. Pour cela, il verse 275 euros par mois et la recharge gratuitement dans les locaux de l'entreprise où il intervient régulièrement.

Le Séquano-Dionysien ressort enthousiaste de l'expérience qui lui a permis de changer sa vision de l'électrique, lui qui avait des doutes sur l'autonomie des batteries. « Fiabilité, agrément de conduite, faible coût d'usage, c'est génial », s'exclame-t-il. David précise toutefois que « les longs trajets demandent une organisation différente ». Trop contraignant pour Anaïs qui, avec deux enfants en bas âge, préfère partir en vacances avec la voiture thermique de son compagnon.

Anaïs et David font partie des 100 000 bénéficiaires – des actifs de 40 ans en moyenne avec un profil plutôt rural – de cette promesse de campagne faite par Emmanuel Macron en 2022. Lancée deux ans plus tard, la formule rencontre un vif succès avec plus de 50 000 commandes validées en quelques semaines.

En 2025, le dispositif s'étale sur trois mois avec le même nombre d'automobiles à la clé, mais la subvention passe de 13 000 à 7 000 euros maximum. Le coût : 369 millions d'euros, selon le ministère de la transition écologique. La même année, sur 1,6 million de véhicules neufs immatriculés en France, 331 200 étaient électriques alors que le gouvernement s'est fixé pour objectif d'atteindre 15 % en 2030.

Pour l'édition 2026, le gouvernement promet de nouveau 50 000 véhicules zéro émission pour les Français gagnant « moins de 2 200 euros par mois en moyenne » avec une subvention de 6 500 euros à 9 500 euros si le moteur et/ou la batterie est fabriqué en Europe.



Dans une étude publiée en février, l'Institut mobilités en transition évalue positivement le dispositif. Le leasing social « réduit durablement le coût d'usage de la mobilité automobile, soutient le pouvoir d'achat et contribue à une transition du parc plus juste socialement », commente le groupe de réflexion.

La mesure, si elle est saluée, est cependant jugée insuffisante par son ampleur. Dans une tribune au Monde, le 16 avril, plusieurs personnalités, dont les économistes Lucas Chancel, Thomas Piketty ou encore Jean Pisani-Ferry, estiment « urgent de changer d'échelle pour que la décarbonation cesse d'être un privilège de classe ».

## « Client secondaire »

David est l'un des 72 bénéficiaires du leasing social à avoir répondu à un questionnaire lancé par l'association Que choisir ensemble (anciennement UFC-Que Choisir), que Le Monde a consulté. Parmi eux, la grande majorité vit en maison individuelle, dans un foyer de trois ou quatre personnes et débourse entre 100 et 200 euros par mois, principalement dans le cadre d'une location longue durée de trois ans. La formule a permis à

plus de la moitié des bénéficiaires d'échanger leur diesel, particulièrement polluant, contre un modèle électrique. Tous ou presque le disent : sans accès au dispositif, ils ne se seraient pas tournés vers ce type de véhicule.

Globalement satisfaits, ils sont cependant nombreux à déplorer des frais cachés, et des options que le concessionnaire leur a imposés. Certains racontent aussi le sentiment d'avoir été un « client secondaire » à cause de leur situation financière.

Selon les données de l'Etat, le dispositif a en partie atteint sa cible. En 2025, plus de la moitié des bénéficiaires appartenait à la classe moyenne inférieure. Mais il reste difficile pour les ménages les plus précaires de s'engager dans une location de longue durée avec des mensualités élevées. Pour Lucile Buisson, de Que choisir ensemble, « pour que le modèle soit vraiment social, il aurait fallu passer par des travailleurs sociaux ou des associations spécialisées » et pas seulement par les concessionnaires, peu habitués à recevoir ce type de public.

Dans les faits, ces derniers se montrent souvent réticents à mettre en œuvre ce leasing so-

**Ils sont nombreux à déplorer des frais cachés, et des options que le concessionnaire leur a imposés**

cial. « Tout repose sur les distributeurs automobiles, mais on ne gagne rien, on assume tout le boulot administratif et on fait les avances de trésorerie. C'est un système qu'il faut absolument supprimer », s'emporte Marc Bruschet, président de la branche concessionnaire du syndicat Mobiliens, qui fédère les métiers de service de l'automobile. Il juge que les critères fixés ont conduit à un « effet d'aubaine pour la classe moyenne, voire la classe moyenne un peu supérieure lors de la deuxième édition ».

A l'heure où un plein d'essence devient un luxe, Anaïs, elle, se félicite d'avoir sauté le pas. « On se retrouve à utiliser ma voiture tout le temps, week-end compris, alors que je pensais la prendre unique-

ment pour aller travailler », souligne-t-elle. Revers de la médaille : en deux ans, elle a parcouru 33 000 kilomètres, soit bien plus que les 12 000 kilomètres prévus chaque année sans frais, et s'attend à une facture salée. Conscient de cet écueil, le gouvernement va augmenter le quota annuel à 15 000 kilomètres lors de la prochaine édition, indique le cabinet de la ministre de la transition écologique, Monique Barbut.

David a fait ses calculs : s'il lève l'option d'achat au bout des trois ans – ce qu'il envisage de faire –, il lui restera 19 200 euros à payer. Une somme encore rédhibitoire pour beaucoup de ménages. Encouragée de son troisième enfant, Anaïs ne gardera pas son véhicule zéro émission, qui ne sera plus adapté. « Vu les avancées technologiques et la dégradation assez rapide de la batterie, tout en tenant compte de mes capacités financières, je ne sais pas si l'acheter aurait été une bonne option », note-t-elle. Elle aimerait rester à l'électrique, mais n'aura sans doute pas d'autre choix que de reprendre un modèle thermique si elle ne peut pas bénéficier d'un autre leasing social. ■

RAPHAËLLE BESSE DESMOULIÈRES

# Au G7 Environnement, sept déclarations, mais aucune sur le climat

La ministre de l'écologie, Monique Barbut, a qualifié d'« exceptionnels » les résultats obtenus lors la réunion des ministres, à Paris

Au terme de deux jours de discussions du G7 Environnement, qui se sont tenues jeudi 23 et vendredi 24 avril, à Paris, dans le cadre de la présidence française, la ministre de la transition écologique, Monique Barbut, n'a pas ménagé ses louanges sur la conclusion obtenue. « Dans le contexte de remise en cause du multilatéralisme environnemental que nous connaissons, nous considérons ces résultats comme exceptionnels », a vanté l'ancienne présidente du Fonds mondial pour la nature, lors d'une conférence de presse.

Six déclarations communes ont été adoptées sur les thèmes de la sécurité et de l'environnement, du financement de la biodiversité, de l'océan, de l'eau, de la santé envi-

ronnementale et de la résilience du secteur immobilier face aux catastrophes naturelles. Un dernier texte reprend l'ensemble. Cette conclusion valide, selon Monique Barbut, « la pertinence » de la démarche du gouvernement auquel elle appartient qui « s'est attachée tout d'abord à préserver l'unité du G7, car cette instance doit demeurer un espace de dialogue, indépendamment des alternances politiques ». « Il a surtout été question d'échanges de bonnes pratiques », soupire une observatrice du monde de l'environnement.

La France avait volontairement décidé de laisser de côté la question du réchauffement climatique pour ne pas froisser les Etats-Unis, dont le président, Donald Trump, ouvertement climato-

sceptique, a multiplié les reculs environnementaux, en commençant par retirer pour la seconde fois son pays de l'accord de Paris sur le climat de 2015. « Nous n'avons pas souhaité aborder ce sujet de front car si nous l'avions fait, nous aurions pris le risque de voir certains partenaires quitter la table des négociations et donc de ne rien obtenir du tout », a souligné Monique Barbut, affirmant que les autres parties prenantes avaient partagé cette façon de faire. « Ce n'est pas un choix de moindre ambition, c'est un choix d'efficacité », a-t-elle martelé.

Étaient réunis les pays du « groupe des sept » (Allemagne, Canada, Etats-Unis, France, Italie, Japon, Royaume-Uni), responsables par le passé d'un quart des

émissions mondiales de gaz à effet de serre. D'autres nations avaient été invitées, comme celles qui accueilleront cette année les prochaines Conférences des parties sur la désertification (Mongolie) ou la biodiversité (Arménie). Signe du peu d'intérêt porté à la rencontre par Washington, c'était la numéro deux de l'Agence américaine de protection de l'environnement, Usha-Maria Turner, qui avait été dépêchée.

## Peu d'avancées concrètes

Jeudi, lors d'une promenade dans la forêt de Fontainebleau (Seine-et-Marne) avec ses homologues avant un dîner au château du même nom, la ministre de la transition écologique avait assuré que tous les sujets traités avaient « un

lien avec le réchauffement climatique, tous en sont soit des conséquences, soit des causes ».

Peu d'avancées concrètes sont mentionnées dans la déclaration finale, qui met surtout l'accent sur le renforcement des « coopérations » ou des « synergies » entre les pays du G7, que ce soit en matière de « gestion efficace » des aires marines protégées, dans la lutte contre la pêche illicite ou encore dans l'amélioration des échanges « sur l'accessibilité des données nationales » pour aider le secteur immobilier à faire face aux catastrophes naturelles.

Il a cependant été acté le lancement d'une « Alliance pour le financement de la nature et des peuples », destinée à encourager le financement public et privé pour la

protection de la biodiversité. Une première concrétisation est espérée d'ici au sommet du G7 d'Evian (Haute-Savoie), en juin. Doté d'environ 600 millions d'euros destinés à 22 pays africains, ce premier financement proviendrait à 400 millions d'euros de fondations philanthropiques.

D'ici là, le 4 mai, la France espère aussi faire avancer le dossier de la réduction des émissions de méthane, un gaz à effet de serre très puissant. Un « événement de haut niveau », selon le ministère de la transition écologique, durant lequel Paris entend décrocher « des engagements supplémentaires d'entreprises » que le gouvernement est « en train de négocier », a mis en avant la ministre. ■

R. B. D.