Communiqué de presse

Du leasing social au parc social : une proposition de loi crédibilise l'objectif d'un million de voitures électriques abordables

Pour publication immédiate - Paris, le 10 novembre 2026

Alors que plusieurs candidats à la présidentielle promettent de massifier le leasing social, une proposition de loi met en débat un nouveau modèle. Inspirée des travaux de T&E France et de l'économiste Bernard Jullien, elle propose d'investir dans un parc public d'automobiles électriques à loyer modéré plutôt que de subventionner des contrats commerciaux de trois ans.

Le leasing social pourrait bientôt changer d'échelle, de nom et de modèle économique. La proposition de loi déposée par la députée Christine Arrighi vise à créer un service public d'un million d'« automobiles électriques à loyer modéré » (ALM). Annoncé pour le 3 décembre à l'Assemblée nationale, son examen doit placer au centre du débat une question désormais incontournable : comment pérenniser et massifier le leasing social ?

Plusieurs candidats à l'élection présidentielle ont fait du passage au million de véhicules (voire davantage) l'un des marqueurs de leur campagne [1]. Si cette convergence est une excellente nouvelle, la bataille des chiffres ne dit rien de la façon d'atteindre cet objectif.

Investir dans un parc social plutôt que subventionner des contrats privés de court terme

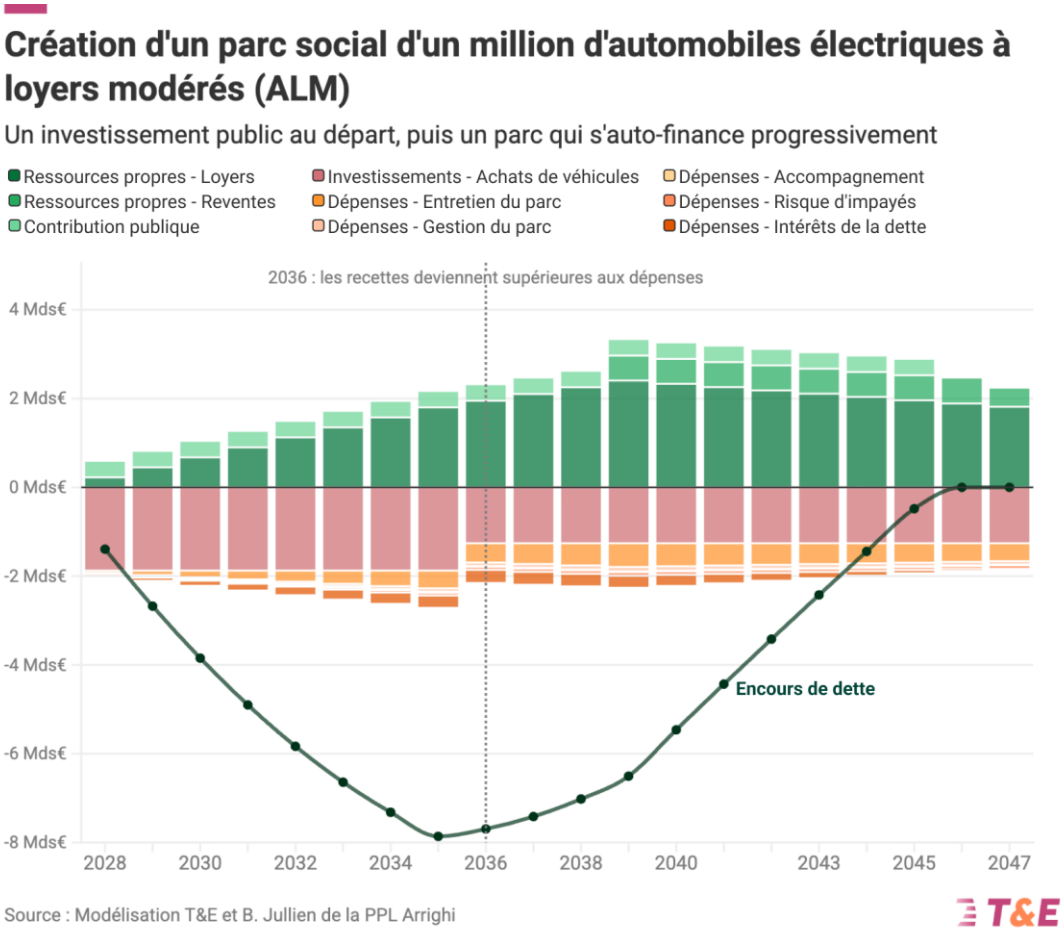
Le dispositif actuel ne peut être simplement multiplié par vingt. Son coût par véhicule, son financement intermittent, son ciblage social imparfait, l'absence de solution garantie après trois ans et les risques de revente supportés par les concessionnaires constituent autant de limites structurelles. L'édition 2026 a aussi révélé sa dépendance envers Renault et Stellantis, qui peuvent à tout moment restreindre les volumes pour privilégier les ventes classiques, plus rentables.

La proposition de loi change de logique. Portée par la députée Christine Arrighi, elle s'inspire des propositions de T&E France et Bernard Julien, issues de leur étude sur l'avenir du leasing social, publiée en juin 2026. Dans ce nouveau modèle, c'est la

puissance publique qui achèterait directement les véhicules, à un coût net moyen de 15 000 euros. Ceux-ci seraient conservés pendant douze ans dans un parc public et loués successivement à un ou plusieurs ménages, pour un loyer moyen de 150 euros par mois, avant d'être revendus. La gestion quotidienne du parc serait déléguée à des groupements d'opérateurs publics ou privés, dans les territoires.

L'investissement initial pour constituer le parc serait financé par l'emprunt, avec un encours maximal de 7,8 milliards d'euros en 2035. Les loyers et reventes, complétés par un soutien public de 350 millions d'euros par an (soit le budget du leasing social actuel), permettraient de couvrir les coûts du service et de rembourser la dette en dix-huit ans. À cet horizon, le système s'auto-financerait et l'État détiendrait alors un million de voitures d'une valeur d'environ 10 milliards d'euros.

« *Ce modèle est beaucoup plus vertueux pour les finances publiques*, explique Diane Strauss, directrice de T&E France. *Il suppose un effort de financement au départ, mais il finit par s'équilibrer. Au lieu de subventionner à perte, on constitue un patrimoine qui génère ses propres recettes. C'est ce qui rend financièrement crédible le passage au million de véhicules*. »



Un outil de justice sociale et de politique industrielle

En plus de protéger durablement les automobilistes modestes face à la hausse et à l'instabilité des prix des carburants, la proposition est une vraie politique de planification industrielle. L'annonce d'une commande publique de deux millions de véhicules sur vingt ans (renouvellement du parc compris) donnerait en effet à la filière automobile française la visibilité nécessaire pour investir et préparer l'avenir.

« *Cela permettra aussi d'orienter notre production vers les véhicules dont les ménages ont réellement besoin : des voitures électriques abordables, sobres, réparables, produites en France et en Europe*, conclut Léo Larivière, expert transition automobile de T&E France. *Cette proposition doit maintenant ouvrir une discussion de fond entre toutes les parties prenantes. Il est grand temps de préparer la suite de l'un des rares exemples de politiques qui réconcilie climat, justice sociale et planification industrielle* ».

Note

[1] Raphaël Glucksmann et Marine Tondelier visent un million de véhicules. Jean-Luc Mélenchon propose un parc public de 1,4 million de voitures d'ici à 2032 et François Ruffin porte l'objectif à trois millions. Gabriel Attal et Dominique de Villepin défendent également une amplification du leasing social, sans objectif chiffré.

FIN