



BRIEFING - Mai 2024

Le leasing automobile : faux ami de la transition automobile

En France, certains géants du leasing freinent l'électrification, favorisent les gros SUV thermiques et contestent les politiques de verdissement du secteur

Contact

Léo Larivière

Responsable transition automobile

leo.lariviere@transportenvironment.org

Nicolas Raffin

Responsable médias et communications

nicolas.raffin@transportenvironment.org

Remerciements

Cette note est une réalisation collective de Léo Larivière et d'Arnau Oliver Antich.

Résumé exécutif

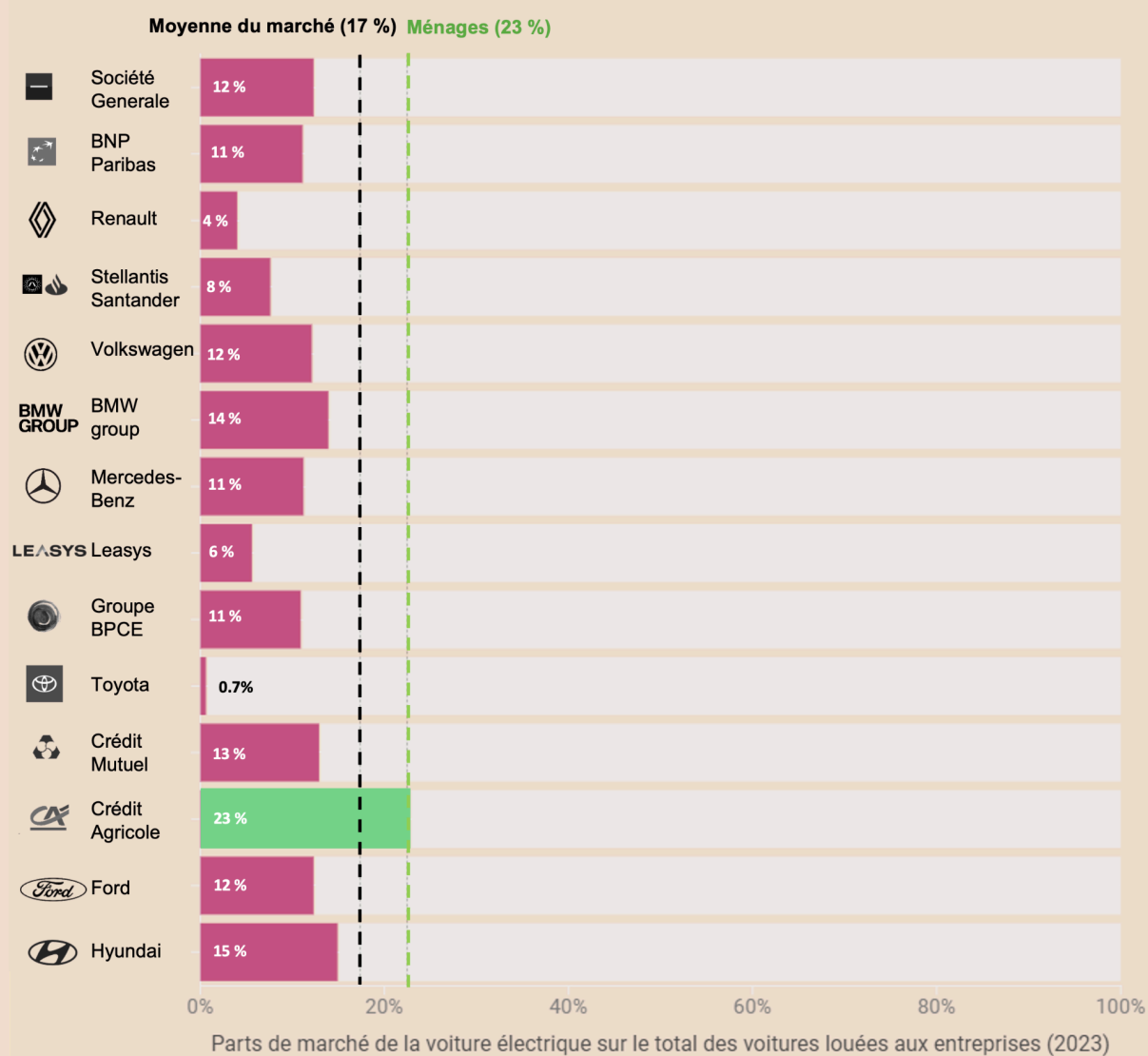
Dans la continuité de ses précédents rapports sur le secteur du leasing, Transport & Environment (T&E) a réalisé le bilan des voitures louées en 2023 en France par les sociétés de leasing, filiales de grandes banques et des constructeurs. Ce bilan découle d'une analyse approfondie des données officielles du système des cartes grises (base SIV).

- Sur le marché des voitures neuves, acheter sa voiture n'est plus la norme. En 2023, près de **6 voitures neuves sur 10** (58 %) ont été louées (en location avec option d'achat ou de longue durée) et sont donc détenues par les sociétés de leasing. La part de marché du leasing est encore plus importante sur le **marché des voitures d'entreprises** (63 %).
- Le secteur est concentré autour d'**une cinquantaine de sociétés, filiales d'une quinzaine de grandes banques** - traditionnelles ou rattachées aux constructeurs. Ces multinationales financières représentent 95 % des contrats de leasing et plus de la moitié (55 %) des voitures neuves mises en circulation en France.
- Cette activité est **extrêmement profitable** : les bénéfices des principales sociétés de leasing européennes ont fortement augmenté ces dernières années, à un rythme 12 fois plus rapide que le nombre de voitures en location.
- Si le choix final de la voiture louée revient *in fine* au client, les sociétés de leasing sont loin d'être des intermédiaires financiers neutres. Du fait de leur taille et de leurs moyens, elles disposent **d'un grand pouvoir sur l'évolution du marché automobile**. Le prix des loyers qu'elles fixent, les conseils qu'elles délivrent et les services qu'elles proposent orientent la demande (les ménages et les entreprises). En commandant et en mettant en circulation des milliers de voitures chaque année, elles modèlent également l'offre de voitures neuves et pèsent sur les stratégies de production des constructeurs.
- À l'heure actuelle, la majorité des grandes sociétés de leasing **n'est pas au rendez-vous de la transition électrique sur leur principal marché : les voitures d'entreprises**. C'est le cas de deux des grands leaders du secteur, la Société Générale et la BNP Paribas. Seul le Crédit Agricole apparaît réellement engagé sur la voie de la transition électrique.
- Certaines sociétés de leasing constituent par ailleurs **la porte d'entrée principale des plus gros SUV thermiques et hybrides** (segments D-E-F, qui pèsent 1,9 tonne en moyenne contre 1,35 pour le marché). À elles seules, la Société Générale et la BNP Paribas ont acheté puis loué plus d'un cinquième (22 %) des "mégas SUV" immatriculés en France en 2023.

- Les lobbies du secteur **contestent les politiques de verdissement**. En octobre 2023, le Conseil d'État a rejeté un recours du syndicat des sociétés de leasing demandant à ce que les voitures détenues et louées par ses adhérents ne soient pas concernées par les quotas de verdissement des flottes professionnelles instituées par la loi LOM. En avril 2024, lors du début d'examen de la proposition de loi du député Damien Adam réformant ces quotas, les lobbies du secteur ont à nouveau tenté d'obtenir cette exonération en poussant des dizaines d'amendements.
- Cette réalité **contredit les discours publics des sociétés de leasing**, qui se présentent comme "leaders de la mobilité verte". T&E réitère ses appels aux géants du secteur à prendre leur juste part de responsabilité de la transition automobile.

Électrification des flottes d'entreprises

Les géants du leasing sont à la traîne



Source: Analyse Transport & Environment des données d'immatriculations (base SIV) fournies par NGC-Data



1. Le leasing automobile : filiales influentes et prospères de géants bancaires

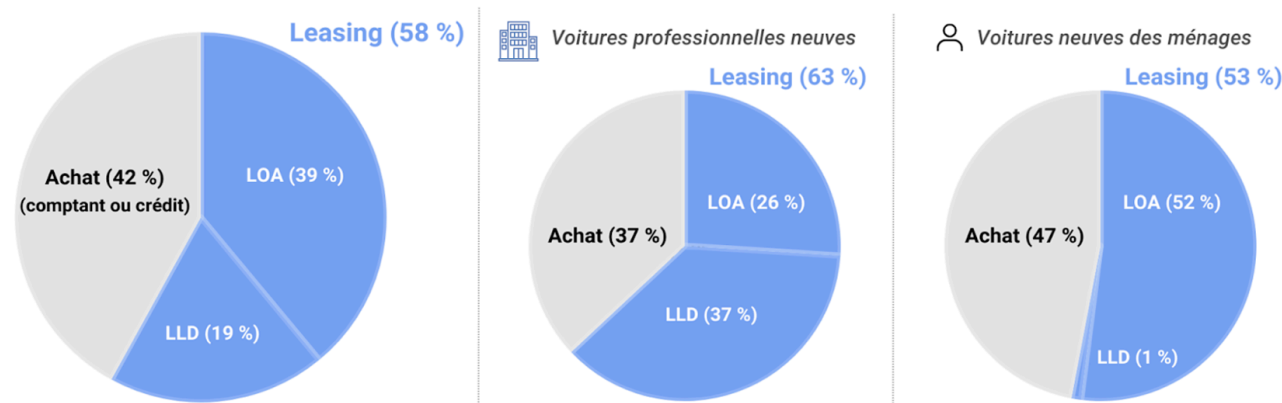
1.1 La majorité des voitures neuves sont détenues et louées par les sociétés de leasing

Sur le marché des voitures neuves, acheter sa voiture n'est plus la norme. En 2023, en France, 58 % des voitures neuves ont en effet été immatriculées en location de longue durée (LLD) ou en location avec option d'achat (LOA), via les sociétés de leasing¹. Les achats directs (comptant ou via un crédit classique) sont désormais minoritaires (42 %).

Ce phénomène est particulièrement marqué sur le segment des entreprises (63 % des voitures d'entreprises neuves ont été immatriculées en leasing en 2023, majoritairement en LLD), même s'il vaut aujourd'hui également pour les ménages (53 %, quasi exclusivement en LOA).

Sur le marché des voitures neuves, acheter sa voiture n'est plus la norme

6 voitures neuves sur 10 (58 %) sont détenues et louées par les sociétés de leasing (2023)



Source : Analyse de T&E des données officielles d'immatriculation (base SIV)



Le présent briefing met l'accent sur les performances du secteur sur le segment des voitures professionnelles neuves, qui constitue le premier marché des sociétés de leasing (53 % des immatriculations du secteur en 2023²). Les voitures des entreprises constituent par ailleurs le principal facteur de renouvellement et de transition du marché automobile, tant sur le marché des voitures neuves que sur celui des voitures d'occasion³.

Location longue durée (LLD) et Location avec option d'achat (LOA) : de quoi parle-t-on ?

La LLD et la LOA (également appelée location crédit-bail) sont deux types de contrats de leasing.

- En LLD, le locataire s'acquitte d'un loyer mensuel fixe pour l'utilisation d'un véhicule pendant une période déterminée. Des services supplémentaires (entretien, assurance, etc.) sont généralement proposés. À l'issue de la location, le véhicule est restitué à la société de leasing.

¹ Analyse Transport & Environnement (T&E) des données d'immatriculations (base SIV).

² Ibid.

³ Transport & Environnement (2024), [Électrification des véhicules professionnels : 60 % des grandes entreprises ne respectent toujours pas la loi](#)

- La LOA fonctionne sur le même principe que la LLD (loyer mensuel fixe pour la location et l'utilisation d'un véhicule sur une période donnée), mais les dépenses associées à l'utilisation du véhicule (entretien, assurance, etc.) ne sont généralement pas proposées. Contrairement à la LLD, le locataire a la possibilité d'acheter le véhicule à l'issue de la période de location, à un prix prédéterminé dans le contrat.

La LLD et la LOA se distinguent donc principalement par la fourniture de services et par la possibilité offerte au client d'acquérir le véhicule à l'issue de la période de location. Dans les deux cas, la société de leasing reste propriétaire du véhicule pendant toute la durée de la location.

1.2 Le marché est concentré autour d'une quinzaine de grands groupes

Le secteur du leasing automobile est composé d'un petit nombre d'entreprises.

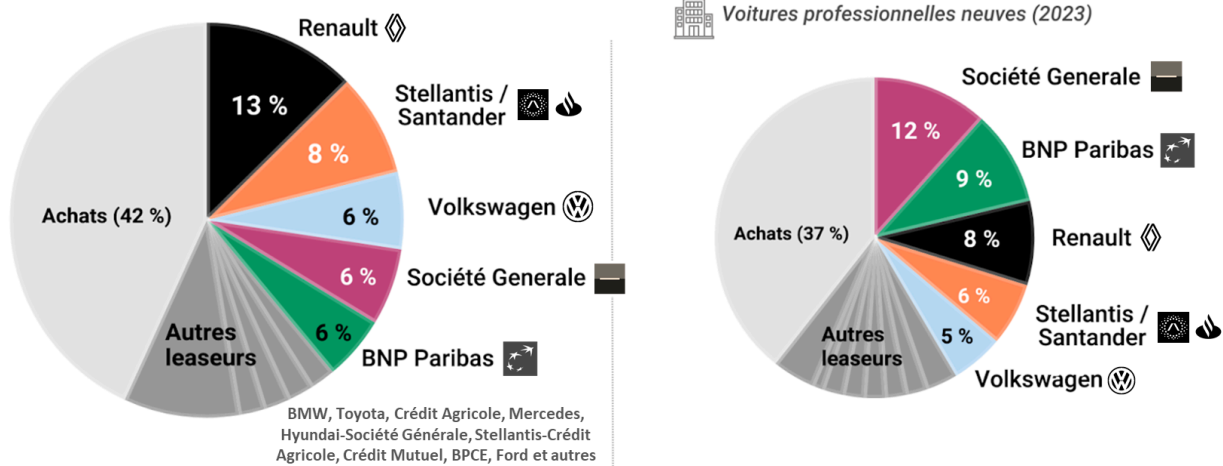
Groupes de leasing (maison-mère)	Principales filiales
Société Générale	Ayvens (ALD-Automotive, Leaseplan), CGI Finance, Prioris, Sogelease
BNP Paribas	Arval, Public LLD, Cofica Bail, Natiocredimurs, Crédit Moderne Leasing
Renault	Mobilize Financial Services (Diac)
Stellantis / Santander	Stellantis Financial Services (Credipar), Opel Bank
Volkswagen	Volkswagen Financial Services
BMW	Alphabet, BMW Finance
Mercedes-Benz	Athlon, Mercedes-Benz Financial Services
Stellantis / Crédit Agricole	Leasys
BPCE	BPCE Lease, Bred Cofilease, Banque Populaire Lease, Capitole Finance-Tofinso
Toyota	Toyota Kreditbank, Kinto
Crédit Mutuel	Crédit Mutuel Leasing, Financo, Arkea Crédit Bail, CM-CIC Leasing, Bail Actéa
Crédit Agricole	Crédit Agricole Consumer Finance (FCA Bank, CA Autobank, Crédit Agricole Mobility, Drivalia), Crédit Agricole Leasing & Factory
Ford	FCE Bank, Bremany Lease
Hyundai / Société Générale	Hyundai Capital

En 2023, les 47 filiales leasing des 15 banques qui dominent le marché ont ainsi représenté 95 % des contrats de leasing et plus de la moitié (55 %) du total des voitures neuves immatriculés en France⁴. Ces chiffres s'élèvent respectivement à 94 % et 54 % pour le segment des voitures professionnelles.

Sur ces 47 sociétés de leasing, 31 sont des filiales de banques classiques et 14 sont des filiales bancaires de constructeurs automobiles (appelées "captives", qui louent généralement les marques de leur constructeur de rattachement). Les deux restantes sont des co-entreprises entre un constructeur automobile et une banque : Stellantis Financial Services (Stellantis-Santander), Hyundai Capital (Hyundai-Société Générale) et Leasys (Stellantis-Crédit Agricole).

⁴ Analyse Transport & Environment (T&E) des données d'immatriculations (base SIV).

Le leasing : un marché concentré autour de 15 grands groupes



Source : Analyse de T&E des données officielles d'immatriculation (base SIV)

T&E

En 2023, la concentration du marché s'est encore accrue, avec l'absorption du néerlandais LeasePlan par le français ALD-Automotive (principale filiale leasing de la Société Générale)⁵ et les opérations financières entre Stellantis et le Crédit Agricole (création de la co-entreprise Leasys, rachat de FCA Bank, Free2Move et Drivalia par le Crédit Agricole)⁶.

En accueillant les sièges des principales filiales leasing de cinq des dix plus grands groupes de leasing du continent (Ayvens pour la Société Générale, Arval pour la BNP Paribas, Mobilize Financial Services pour Renault, Stellantis Financial Services et Crédit Agricole Consumer Finance), la France fait figure de place forte pour le secteur.

1.3 Le leasing est une activité très profitable

Les sociétés de leasing affichent chaque année des bénéfices records. Entre 2018 et 2022, les bénéfices des sept principales filiales de leasing européennes⁷ ont augmenté de 59 %, alors que la taille de leur flotte n'a progressé que de 5 % sur la même période⁸. En 2022, leurs profits cumulés se sont élevés à 15,7 milliards d'euros. Ces profits proviennent d'une marge sur les loyers mensuels et de la hausse des prix à la revente des voitures sur le marché de l'occasion des dernières années.

La rentabilité des capitaux propres (ou ROE, *Return on equity*) de ces entreprises – la référence utilisée par les investisseurs pour déterminer la santé financière d'une entreprise – est passée d'un niveau déjà élevé de 21,2 % en 2018 à 27,2 % en 2022. Pour mémoire, une entreprise est considérée comme "saine" lorsque le ROE est supérieur à 10 %.

⁵ LeasePlan France (octobre 2023), [ALD Automotive | LeasePlan dévoile sa nouvelle marque mondiale de mobilité](#)

⁶ Crédit Agricole (avril 2023), [Crédit Agricole Consumer Finance finalise la création d'un leader européen de la LLD automobile avec Stellantis, baptisé Leasys, et annonce la reprise à 100% de FCA Bank et de Drivalia](#)

⁷ Ayvens (Société Générale), Alphabet/BMW Financial Services (BMW), Arval (BNP Paribas), Leasys (Stellantis/Crédit Agricole), Mercedes-Benz Mobility/Athlon (Mercedes-Benz), Mobilize Financial Services (Renault) et Volkswagen Financial Services (Volkswagen)

⁸ Profundo pour Transport & Environment (2023), [European car lease companies' financials. Strong profits, a healthy financial position, and a positive outlook](#)

1.4 Les sociétés de leasing ne sont pas des intermédiaires neutres

Les sociétés de leasing ne sont pas des intermédiaires de financement neutres entre les besoins de leurs clients (entreprises et ménages) et l'offre automobile (constructeurs). Au contraire, en influant sur les choix de leurs clients et sur les stratégies des constructeurs, elles jouent un rôle de premier plan en matière de transition automobile.

En premier lieu, les sociétés de leasing orientent les choix de leurs clients par la fixation des loyers mensuels. Une voiture bénéficiant d'un loyer modéré bénéficie naturellement d'un avantage compétitif par rapport à celle dont la location suppose un effort financier supplémentaire. Or, le mode actuel de fixation des loyers conduit à appliquer une forme de prime de risque sur la voiture électrique, principalement liée aux incertitudes sur la valeur de revente de ces véhicules à l'issue de la période de location⁹. De fait, les clients sont financièrement incités à se détourner des modèles électriques, en attendant de meilleures offres. Cette distorsion négative à l'égard des modèles électriques vaut également pour les voitures compactes, réputées moins cotées à la revente que les SUV.

Par ailleurs, les sociétés de leasing orientent les choix de leurs clients par les conseils et informations qu'elles délivrent. À l'heure actuelle, les commerciaux des principales sociétés de leasing ne sont pas formés sur le passage à la voiture électrique et n'ont généralement pas d'objectifs de location sur ces modèles ; les clients sont ainsi très fortement incités à se tourner vers les voitures thermiques ou hybrides, comme démontré dans une enquête téléphonique récente¹⁰.

De même, peu de services adaptés sont proposés par les sociétés de leasing en cas de passage à la voiture électrique (notamment autour de la recharge), ce qui reporte la responsabilité du projet de transition (mise en place des bornes, compréhension des enjeux, etc.) vers le client et concentre l'électrification sur les entreprises et ménages volontaires.

Enfin, les sociétés de leasing "non-captives" disposent d'un pouvoir de marché vis-à-vis des constructeurs automobiles : en leur commandant chaque année des milliers de véhicules, elles influent sur les stratégies commerciales et productives de la filière. Ce fut le cas en février 2024, par exemple, avec l'achat d'un demi-million de voitures des marques du groupe Stellantis par la principale filiale leasing de la Société Générale (Ayvens)¹¹.

Les filiales "captives" sont quant à elles l'un des relais de la stratégie commerciale de leurs constructeurs, en jouant le rôle de canal d'écoulement de certaines catégories de véhicules (voir les stratégies de Renault et de Stellantis sur le segment des voitures professionnelles en 2023 ci-dessous).

⁹ Transport & Environment (2023), [Les utilisateurs de voitures électriques paient trop cher leurs contrats de leasing](#)

¹⁰ Transport & Environment (2023), [Les sociétés de leasing incitent-elles leurs clients à passer à la voiture électrique comme elles le prétendent ?](#)

¹¹ Ce pouvoir de marché a été mis en avant par Tim Albertsen (CEO de Ayvens) à l'occasion de [l'annonce d'un contrat avec Stellantis portant sur l'achat de 500 000 véhicules](#)

2. Certains grands leaseurs retardent la transition automobile

2.1 Certaines sociétés de leasing freinent la transition électrique des flottes

Comme démontré par plusieurs rapports de Transport & Environment (T&E), en France, la transition vers la voiture électrique repose aujourd'hui principalement sur les ménages (23 % de voitures électriques sur le total des voitures immatriculées en 2023) et non sur les entreprises (12 %) ¹².

L'analyse des motorisations des voitures neuves immatriculées en 2023 met en lumière la responsabilité du leasing dans cette situation : seules 10 % des voitures professionnelles immatriculées en leasing en 2023 étaient électriques, contre 16 % pour celles achetées directement par les entreprises.

	Voitures neuves immatriculées en 2023	Dont voitures électriques
Total	1 655 942	17 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	<i>812 660</i>	<i>12 %</i>
Total leasing	961 550	17 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	<i>513 911</i>	<i>10 %</i>
Total achat	694 392	18 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	<i>298 749</i>	<i>16 %</i>

Dans le détail, le rythme d'électrification des sociétés de leasing "captives" est aligné avec le marché pour Renault (17 %) ou légèrement supérieur à celui-ci pour Stellantis (20 %), BMW (24 %) et Hyundai (23 %). À l'inverse, Leasys (11 %), Ford (7 %) et surtout Toyota (0,5 %) font figure de retardataires.

À noter néanmoins la stratégie différenciée de Renault et de Stellantis, qui ont largement privilégié l'électrification du segment des ménages et ont fortement orienté leurs véhicules thermiques et hybrides vers le segment des voitures professionnelles en 2023 (avec 4 % et 8 % de voitures électriques sur ce segment seulement).

Les niveaux d'électrification des voitures louées par les groupes bancaires sont pour leur part soit alignés avec le rythme d'électrification du marché (17 % pour le Crédit Mutuel), soit tirent l'électrification vers le bas (Société Générale, BNP Paribas et BPCE). Les rythmes d'électrification des deux plus gros acteurs du marché des voitures d'entreprises (12 % pour la Société Générale et 11 % pour la BNP Paribas) apparaissent en retard sur le rythme du marché (17 %).

Au final, seul le Crédit Agricole affiche un niveau d'électrification ambitieux, quatre fois supérieur au rythme d'électrification du marché en général (62 % contre 17 %) et deux fois plus rapide sur le segment des véhicules professionnels (23 % contre 12 %).

¹² Transport & Environment (2024), [Électrification des véhicules professionnels : 60 % des grandes entreprises ne respectent toujours pas la loi](#)

Groupes de leasing	Voitures neuves immatriculées en 2023	Dont voitures électriques
Société Générale	100 791	13 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	92 964	12 %
BNP Paribas	96 893	11 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	80 555	11 %
Renault	209 483	17 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	70 098	4 %
Stellantis / Santander	132 405	20 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	49 045	8 %
Volkswagen	103 691	12 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	45 647	12 %
BMW	46 962	24 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	26 716	14 %
Mercedes	32 763	10 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	23 086	11 %
Stellantis / Crédit Agricole (Leasys)	23 937	11 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	22 406	6 %
BPCE	20 675	13 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	18 993	10 %
Toyota	44 673	0,5%
<i>Dont voitures professionnelles</i>	17 997	0,7 %
Crédit Mutuel	22 182	17 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	16 510	13 %
Crédit Agricole	43 571	62 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	14 537	23 %
Ford	15 889	7 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	544	12 %
Hyundai / Société Générale	25 122	23 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	1 837	16 %

Les sociétés de leasing : leaders de l'hybride rechargeable

Les performances d'électrification des sociétés de leasing s'expliquent notamment par leur tendance à privilégier les véhicules hybrides rechargeables aux véhicules électriques : cette motorisation représentait 10 % des véhicules immatriculés en leasing en 2023, contre 8 % pour les véhicules achetés directement par les entreprises et les ménages.

Cette tendance est problématique : en conditions réelles de conduite, ces voitures consomment trois fois plus de carburant que dans les tests d'homologation officiels. Elles s'avèrent ainsi polluantes (140 gCO₂/km en moyenne), énergivores (6 L/100) et coûteuses^{13,14}. Elles n'ont par ailleurs aucun avenir industriel, étant concernées par l'interdiction européenne de vente des véhicules thermiques à l'horizon 2035.

2.2 Certaines sociétés de leasing sont une porte d'entrée des gros SUV thermiques

De façon générale, l'analyse de la segmentation des voitures neuves immatriculées en 2023 met en lumière le rôle des flottes professionnelles dans le phénomène d'alourdissement et de "SUV-ification" qui a caractérisé le marché automobile français dans les dix dernières années.

Si les parts de marché des modèles SUV sont similaires entre les ménages et les professionnels (49 % des immatriculations en 2023), la part de marché des "gros SUV" (segments D, E et F) est supérieure du côté des flottes d'entreprises (9 % contre 6 % pour l'ensemble du marché). Ces véhicules pèsent en moyenne 1,9 tonne, contre 1,35 pour la moyenne du marché¹⁵.

	Voitures thermiques et hybrides neuves (2023)	Dont SUV	Dont "gros SUV"
Total	1 367 312	49 %	6 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	<i>714 008</i>	<i>49 %</i>	<i>9 %</i>
Total leasing	792 961	49 %	6,2 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	<i>462 222</i>	<i>49 %</i>	<i>9 %</i>
Total achat	574 351	49 %	5,7 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	<i>251 786</i>	<i>49 %</i>	<i>8 %</i>

Dans le détail, cette préférence des professionnels pour les gros véhicules est entretenue par certaines sociétés de leasing. Ainsi, les activités de leasing de la Société Générale, de la BNP Paribas, de Mercedes et de Ford sont très fortement orientées vers les SUV, avec des parts de marché largement supérieures à la moyenne du marché sur ces modèles (respectivement 59 %, 58 %, 56 % et 81 % contre 49 %). À elles seules, les filiales leasing de ces quatre groupes ont immatriculé un tiers (33 %) du total des grosses berlines SUV immatriculées en France en 2023.

¹³ Commission européenne (2024), [Evolution of the real-world CO2 emissions gap for passenger cars and light commercial vehicles](#) ; ICCT (2022), [Real-world usage of PHEVs in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO2 emissions](#).

¹⁴ Arval (2023), [TCO Scope 2023](#) ; ALD-LeasePlan (Ayvens) (2023), [2023 Mobility Guide](#).

¹⁵ Analyse Transport & Environment (T&E) des données d'immatriculations (base SIV)

Groupes de leasing	Voitures thermiques et hybrides neuves immatriculées en 2023	Dont SUV	Dont "gros SUV" (segments D, E et F)
Société Générale	87 340	59 %	12 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	81 461	67 %	12 %
BNP Paribas	85 802	58 %	10 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	71 507	59 %	11 %
Renault	173 571	41 %	1 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	67 259	40 %	1 %
Stellantis / Santander	105 334	37 %	3 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	45 289	31 %	4 %
Volkswagen	91 028	54 %	5 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	40 092	57 %	10 %
BMW	35 793	50 %	8 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	22 968	55 %	12 %
Mercedes	29 448	56 %	20 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	20 476	54 %	21 %
Stellantis / Crédit Agricole (Leasys)	21 213	16 %	3 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	21 120	28 %	0 %
BPCE	18 023	47 %	8 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	16 911	47 %	8 %
Toyota	44 463	47 %	6 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	17 873	46 %	9 %
Crédit Mutuel	18 502	44 %	9 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	14 371	44 %	11 %
Crédit Agricole	16 383	52 %	5 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	11 217	47 %	12 %
Ford	14 781	81 %	25 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	3 828	86 %	42 %
Hyundai / Société Générale	19 443	59 %	1 %
<i>Dont voitures professionnelles</i>	1 562	70 %	4 %

3. Le secteur refuse de prendre sa juste part de responsabilité

3.1 Les lobbys du secteur combattent activement les politiques de verdissement

À ce jour, aucune société de leasing ne s'est fixée de date de fin de location de nouvelles voitures à pétrole, contrairement à de nombreux constructeurs automobiles et de grandes entreprises, qui se sont engagés à passer à une production ou à des flottes 100 % électrique d'ici à 2030^{16,17}.

¹⁶ Voir notamment l'initiative [EV100](#).

¹⁷ Transport & Environment, [The race to electrify](#).

De même, la transparence des sociétés de leasing est problématique. Elles ne partagent pas publiquement les informations associées aux nouvelles voitures qu'elles louent, ce qui complique le suivi des progrès en matière d'électromobilité.

Plus encore, contrairement aux constructeurs automobiles, les lobbies du secteur militent fortement pour s'exonérer des réglementations visant à accélérer la transition électrique du secteur.

En France, Sesam LLD (principal syndicat des loueurs de longue durée) a ainsi contesté devant le Conseil d'État les obligations légales d'électrification des flottes fixées par la loi d'Orientation des Mobilités (LOM)¹⁸. Ce recours a été rejeté en octobre 2023 : le Conseil d'État a confirmé l'inclusion des sociétés de leasing dans le périmètre de la LOM, et ce pour tous leurs véhicules. Ces sociétés sont en effet propriétaires des véhicules qu'elles louent à leurs clients jusqu'à la revente au client ou sur le marché de l'occasion.

En réaction, les lobbies du secteur ont cherché à influencer les décideurs publics pour changer la loi et ont ainsi été très actifs à l'occasion du début d'examen à l'Assemblée nationale de la réforme des obligations d'électrification de la loi LOM, portée par le député Damien Adam. Concrètement, de nombreux amendements visant à faire sortir les véhicules des grands groupes de leasing du périmètre d'application des obligations d'électrification de la loi LOM ont été transmis aux députés¹⁹.

Ces efforts de lobbying illustrent une nouvelle fois l'écart entre les paroles et les actes d'un secteur qui se présente pourtant publiquement comme un leader de la mobilité "verte"²⁰.

3.2 T&E appelle les maisons-mères des sociétés de leasing à s'engager dans la transition automobile

Dans ce contexte, Transport & Environment adresse une série de recommandations à destination des grands groupes de leasing. Ces derniers devraient :

- Se fixer une trajectoire de sortie progressive des véhicules thermique, au plus tard d'ici à 2028, assortis d'objectifs intermédiaires.
- Communiquer les données associées à leurs flottes et à leurs immatriculations annuelles.
- Favoriser les voitures les plus performantes sur le plan climatique, énergétique et environnemental en :
 - Formant leurs services commerciaux ;
 - Développant un bouquet de services associés aux modes de mobilités les moins carboné ;
 - Révisant de façon dynamique le processus de fixation des loyers et d'évaluation de la valeur résiduelle.
- Plaider aux côtés des organisations de la société civile en faveur des réformes qui accéléreront la transition automobile (en particulier les quotas d'électrification et les réformes fiscales).

¹⁸ Conseil d'État - 6ème chambre jugeant seule (11 octobre 2023), [décision n° 454045](#).

¹⁹ Voir les [amendements](#) n°127, 130, 131, 170, 191, 192, 193, 206, 211, 213, 259, 261, 262 à la [proposition de loi n°2126](#) visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles.

²⁰ Transport & Environment (2023), [Les géants du leasing automobile épinglés pour leurs discours trompeurs et leurs faibles ambitions sur la voiture électrique](#).

Au Royaume-Uni, le leasing est leader de la transition automobile

Avec 40 % de voitures électriques sur le total des immatriculations de voitures neuves, le secteur du leasing britannique est très en avance sur ses voisins européens. La raison principale tient en la modification de la fiscalité des voitures de fonction (taxation de l'avantage en nature), entrée en vigueur en 2020 et applicable jusqu'en 2028. Concrètement, ce régime fiscal incitatif permet aux bénéficiaires d'une voiture électrique de fonction de faire d'importantes économies d'impôt.

Le secteur du leasing au Royaume-Uni a utilisé son influence pour améliorer les politiques publiques visant à accélérer la transition vers le véhicule électrique. Le principal syndicat patronal du secteur (BVRLA) et ses membres ont ainsi joué un rôle crucial et constructif dans le maintien de ce régime fiscal favorable à la motorisation électrique pour les voitures de fonction, avec une campagne dédiée. De même, ce syndicat a engagé des efforts de plaidoyer plus larges, relatifs aux infrastructures de recharge, à l'électrification des véhicules utilitaires et au renforcement du soutien au marché de l'occasion de la voiture électrique. Cet exemple illustre le rôle important que l'industrie du leasing peut jouer dans la défense des intérêts de la transition automobile.

4.Méthodologie

Les chiffres commentés dans la présente note proviennent essentiellement d'une analyse approfondie des données officielles de la base SIV (Système d'Immatriculation des Véhicules) de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS, rattachée au Ministère de l'Intérieur), croisées avec celles du Système national d'identification et de répertoire des entreprises et de leurs établissements (SIRENE) de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). Cette base de données a été commandée par T&E à NGC-Data, prestataire de services spécialisé dans le traitement et l'analyse des statistiques automobiles.

La base de données contient notamment l'ensemble des informations techniques et d'identification associées aux immatriculations de voitures particulières neuves survenues en 2023. Les types de leasing analysés comprennent à la fois la location longue durée et la location avec option d'achat (ou location crédit bail).

Afin de vérifier la cohérence des données présentées dans ce rapport, T&E a contacté l'ensemble des groupes de leasing figurant dans l'analyse. Au 7 mai 2024, cinq d'entre eux avaient répondu. Le Crédit Agricole et la Société Générale ont confirmé l'exactitude des données. Les autres n'ont pas souhaité réagir.