



# L'intérêt du leasing social 2025 pour les budgets des ménages concernés

Simon Louédin, Antoine Trouche, Jean-Philippe Hermine

## MESSAGES CLÉS

L'analyse comparative du coût total de possession entre les véhicules actuellement détenus par les ménages éligibles au leasing social et les véhicules électriques proposés via ce dispositif démontre l'avantage économique significatif qu'il apporte à ces ménages.

Pour les ménages éligibles au leasing social, le coût total de possession en leasing social d'une Renault 5 électrique – véhicule le plus souscrit dans le cadre du dispositif – s'avère inférieur de 38 % en moyenne à celui d'une Renault Clio – véhicule thermique le plus répandu au sein de cette population cible – neuve, et demeure inférieur de 7 à 12 % par rapport à une Clio d'occasion. Même en considérant des distances annuelles de déplacement en voiture faibles, la Renault 5 en leasing social reste avantageuse économiquement dans la quasi totalité des cas. Cela en fait une option viable pour les ménages traditionnellement exclus du marché du neuf.

L'usage d'une Renault 5 électrique via le leasing social génère des économies annuelles d'environ 300 à 500 € en moyenne, ce qui représente un gain de pouvoir d'achat de 1 à 3 % du revenu disponible selon le décile.

Entre 2020 et 2024, la hausse des prix du neuf a exclu progressivement de ce marché les ménages des six premiers déciles de revenus. Le leasing social contribue à redonner accès à ces ménages aux véhicules neufs électriques.

Le leasing social apporte d'autres bénéfices : il entraîne une réduction forte des émissions de gaz à effet de serre et polluants liées à l'usage de la voiture, va à terme accroître l'offre de véhicules électriques légers accessibles sur le marché de l'occasion, et favorise l'industrie automobile française et les emplois associés.

# L'intérêt du leasing social 2025 pour les budgets des ménages concernés

Simon Louédin, Antoine Trouche, Jean-Philippe Hermine

<b>CONTEXTE</b>	3
<b>MÉTHODE D'ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX DE POSSESSION</b>	4
<b>1. LE LEASING SOCIAL RÉDUIT LE COÛT TOTAL LIÉ À LA VOITURE, QUE CE SOIT PAR RAPPORT AU NEUF OU À L'OCCASION</b>	4
<b>2. UN GAIN DE POUVOIR D'ACHAT SIGNIFICATIF ET GLOBALEMENT PROGRESSIF POUR LES MÉNAGES BÉNÉFICIAIRES</b>	6
<b>3. UNE CORRECTION PARTIELLE DE L'EXCLUSION DES MÉNAGES MODESTES DU MARCHÉ DES VÉHICULES NEUFS</b>	7
Un levier efficace de décarbonation et de soutien à la production de véhicules électriques légers dans l'Union Européenne	7
<b>HYPOTHÈSES ET SOURCES</b>	7
Ciblage des ménages sur les enquêtes des statistiques publiques	7
Hypothèses et sources utilisées pour l'estimation des coûts totaux	8

## CONTEXTE

De nombreux articles ont été consacrés à la seconde édition du leasing social, dont les analyses faisaient ressortir une appréciation globalement contrastée du dispositif mis en œuvre à compter du 30 septembre 2025. L'incertitude entourant l'atteinte de l'objectif de 50 000 dossiers a constitué un élément central de la couverture médiatique (*Le Parisien*, 2025 ; *Automobile Propre*, 2025). Cette séquence s'est finalement achevée le 13 janvier, à l'occasion de la publication par le gouvernement des résultats définitifs du dispositif (*Gouvernement*, 2025).

Cette perception contrastée s'explique largement par les modalités de conception du dispositif et leur évolution par rapport à la première édition. Le niveau élevé de l'aide accordée lors de la première édition du leasing social avait entraîné un épuisement rapide de l'enveloppe budgétaire, en raison d'un effet d'aubaine et d'un afflux massif de demandes. La seconde édition a été marquée notamment par la réduction de l'aide maximale par véhicule de 13 000 à 7 000 €, dans un souci d'optimiser l'usage de l'argent public engagé, tout en conservant le niveau d'ambition en termes de nombre de véhicules. Dans ce contexte, l'atteinte de l'objectif initial de 50 000 véhicules ne pouvait qu'être plus progressive. Le fait que cet objectif ait finalement été atteint à la fin de l'année du dispositif constitue ainsi un indicateur d'un ajustement réussi.

En 2024, la moitié la plus contrainte économiquement qui rassemble les ménages éligibles au leasing social, a acquis 144 000 véhicules de moins qu'en 2019, notamment du fait de la hausse de prix des véhicules neufs (IMT, 2024). Il demeure donc une réserve importante de ménages qui n'excluent pas l'achat de véhicules neufs et qui pourraient y revenir si des solutions d'accès adaptées étaient proposées. L'enjeu central est bien celui de l'accessibilité économique : c'est précisément ce verrou que le dispositif de leasing social vise à lever – sachant qu'au delà des acheteurs traditionnels de véhicules neufs, le leasing social vise à permettre à des

utilisateurs de véhicules d'occasion anciens d'avoir accès à un véhicule électrique neuf, sous garantie constructeur, ainsi qu'à l'ensemble des progrès en matière de sécurité, d'équipement et d'intérêt économique qu'il apporte (coût à l'usage et maintenance inférieurs).

Socialement, le dispositif contribue aux ambitions affichées d'inclusion et de justice sociale en facilitant l'accès aux véhicules électriques pour la moitié la plus modeste de la population. En 2024, 68 % des véhicules financés via ce dispositif ont été acquis par des ménages appartenant aux quatre premiers déciles de revenus, alors que seulement 15 % des véhicules neufs achetés cette année-là étaient destinés à cette même tranche de la population. Par ailleurs, l'âge moyen des bénéficiaires du leasing social était d'environ 40 ans, contre 55 ans pour l'ensemble des acheteurs de véhicules neufs.

**Toutefois, les gains économiques pour les ménages ayant recours au dispositif sont rarement quantifiés, ni mis en perspective.** Cette étude propose d'y remédier en analysant l'impact économique du leasing social sur les ménages bénéficiaires du dispositif. L'analyse vise, dans un premier temps, à mesurer l'écart de coût total de possession (total cost of ownership, TCO) entre un véhicule électrique acquis via le leasing social et un véhicule thermique comparable, puis, dans un second temps, à traduire cet écart en gains de pouvoir d'achat.

Pour ce faire, l'évaluation mobilise les variables technico-économiques classiquement utilisées dans ce type d'exercice (consommation nette du véhicule, prix d'achat, valeur résiduelle, etc.). Afin de refléter au plus près la situation des ménages ciblés, l'analyse intègre également des variables spécifiques à leur profil économique et à leur usage réel du véhicule, construites à partir des données issues des enquêtes statistiques françaises portant sur les populations concernées. Enfin, l'étude élargit le champ de l'évaluation à d'autres dimensions de l'intérêt du dispositif, en abordant notamment les enjeux sociologiques, environnementaux et industriels.

## MÉTHODE D'ESTIMATION DES COÛTS TOTAUX DE POSSESSION

L'évaluation des gains induits par le leasing social peut s'appuyer sur des comparaisons de coût total de possession avec des véhicules électriques équivalents hors dispositif ou avec des modèles thermiques neufs de segment comparable. Ce type de référence présuppose néanmoins un recours au marché du neuf qui ne correspond que marginalement aux pratiques des ménages ciblés par le dispositif, lesquels acquièrent majoritairement des véhicules d'occasion (SDES, 2024), dans un contexte de hausse soutenue des prix automobiles ces dernières années (IMT, 2024).

Afin de fonder l'analyse sur un point de comparaison réellement représentatif des comportements observés, celle-ci mobilise donc l'enquête *Budget de famille* (INSEE, 2017) pour caractériser les véhicules effectivement acquis et détenus par les ménages éligibles<sup>1</sup> (âge à l'achat, âge du parc, marques et modèles les plus représentatifs). Cette approche permet de définir un contrefactuel réaliste et d'estimer de manière plus robuste les gains économiques associés au leasing social.

L'enquête de l'INSEE montre que les ménages éligibles au leasing social acquièrent jusqu'à présent en moyenne des automobiles âgées de six ans, la médiane étant proche de cette valeur. Moins d'un quart des véhicules sont achetés neufs, et environ un quart sont âgés d'au moins dix ans. Le modèle le plus répandu parmi ces véhicules est la Renault Clio.

Sur cette base, la comparaison des coûts totaux de possession est donc effectuée entre

- une R5 – le véhicule le plus vendu dans le cadre du dispositif – avec et sans leasing social,
- une Clio neuve achetée en 2025,
- une Clio d'occasion de six ans acquise en 2025,
- une Clio d'occasion de dix ans acquise en 2025,
- et une Clio d'occasion de 15 ans acquise en 2025.

L'éventail des Clio considérées couvre donc environ 90 % des comportements d'achat observés dans l'enquête de l'INSEE.

Les coûts totaux sont estimés en intégrant les postes suivants : mensualités en leasing (R5 ; Clio achetée neuve) ou via un crédit à la consommation (Clio d'occasion), énergie, entretien, assurance, stationnement, installation à domicile d'une borne de recharge, et péage. Le coût du leasing est calculé sur 3 ans sans apport. Le coût à l'achat des véhicules d'occasion est calculé considérant le remboursement

du crédit automobile sur 5 ans, en retranchant la valeur de revente actualisée du véhicule à la fin du crédit pour prendre en compte les bénéfices économiques liés à la possession du véhicule à la fin du crédit. Ils sont exprimés annuellement et rapportés aux revenus disponibles moyens des ménages afin de calculer le gain de pouvoir d'achat induit par le dispositif. Une section hypothèses en fin d'étude détaille l'identification des ménages éligibles ainsi que les paramètres utilisés pour le calcul des TCO et du revenu disponible.e.

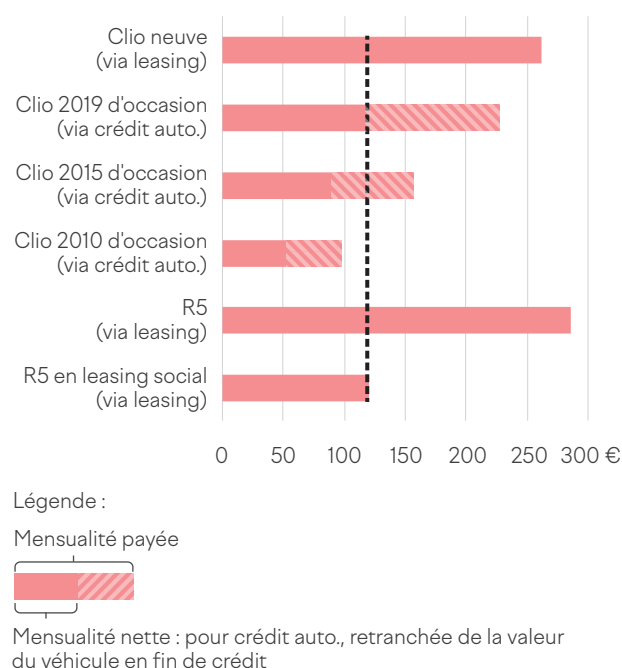
## 1. LE LEASING SOCIAL RÉDUIT LE COÛT TOTAL LIÉ À LA VOITURE, QUE CE SOIT PAR RAPPORT AU NEUF OU À L'OCCASION

Pour les ménages concernés, le coût des seules mensualités d'une R5 en leasing social est inférieur à celui d'une Clio achetée neuve, et est identique à celui d'une Clio de 2019 achetée d'occasion, nette de sa valeur de revente à la fin du crédit (figure 1). Elle est par contre supérieure aux mensualités nettes de Clio d'occasions de plus de 6 ans.

Mais si on considère le coût total de possession – achat, mais aussi énergie, entretien, etc. –, la R5 électrique sans leasing social est, prime à l'achat comprise, déjà compétitive avec celui d'une Clio neuve grâce à l'aide publique mise en

**FIGURE 1. Coût moyen des seules mensualités  
d'achat ou de leasing**

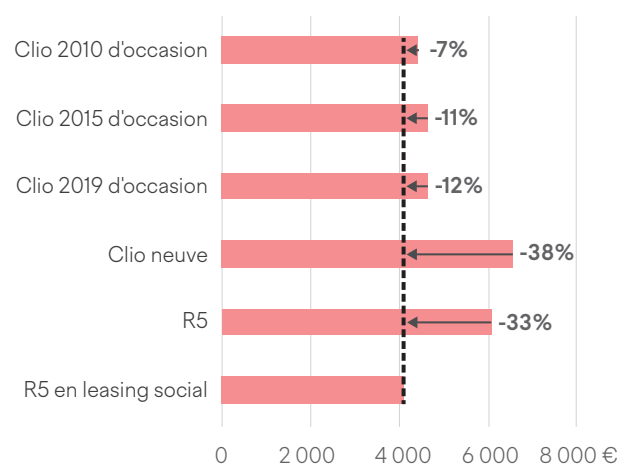
*Ménages potentiellement éligibles au leasing social 2025*



<sup>1</sup> Les critères d'éligibilité au leasing social étant : être majeur et justifier d'un domicile en France, avoir un revenu fiscal de référence (RFR) par part inférieur ou égal à 16 300 euros, habiter à plus de 15 kilomètres de son lieu de travail et utiliser sa voiture personnelle pour s'y rendre, ou faire plus de 8 000 kilomètres par an avec sa voiture personnelle dans le cadre de son activité professionnelle (Gouvernement, 2025).

**FIGURE 2. Coût total annuel moyen**

Ménages potentiellement éligibles au leasing social 2025



place. Le leasing social édition 2025 réduit ce coût suffisamment pour rendre le véhicule électrique également moins ou aussi peu onéreux que les Clio d'occasion. En moyenne, une R5 en leasing social coûte 38 % de moins qu'une Clio neuve, 12 % de moins qu'une Clio d'occasion de 2019, 11 % de moins qu'une Clio d'occasion de 2015 et 7 % de moins qu'une Clio de 2010. (figure 2). Ces estimations sont cohérentes avec les budgets automobiles renseignés par l'ensemble des ménages éligibles au leasing social dans l'enquête de l'INSEE, supérieurs de 15 % en moyenne à celui d'une R5 en leasing social.

Même en considérant des distances annuelles particulièrement faibles, correspondant au minimum exigé pour l'éligibilité au dispositif, le TCO de la R5 reste systématiquement inférieur à celui d'une Clio neuve ou d'une Clio d'occasion de 2019 ou 2010. Seule une Clio de 2015 affiche un coût total qui devient inférieur dans ce scénario spécifique.

À l'inverse, plus les distances parcourues augmentent, plus le coût total de la R5 devient avantageux par rapport aux véhicules thermiques.

Le dispositif permet ainsi à des ménages modestes d'accéder à des véhicules électriques neufs pour remplacer leurs véhicules anciens à un coût total économiquement favorable. Cette comparaison met en lumière deux caractéristiques principales du leasing social : sa capacité à diminuer le coût d'acquisition du véhicule et son ciblage sur des ménages à usage intensif et difficilement substituable. La combinaison de ces effets accentue les avantages comparatifs classiques des véhicules électriques. Ces mécanismes se visualisent plus précisément en décomposant les coûts totaux (figure 3).

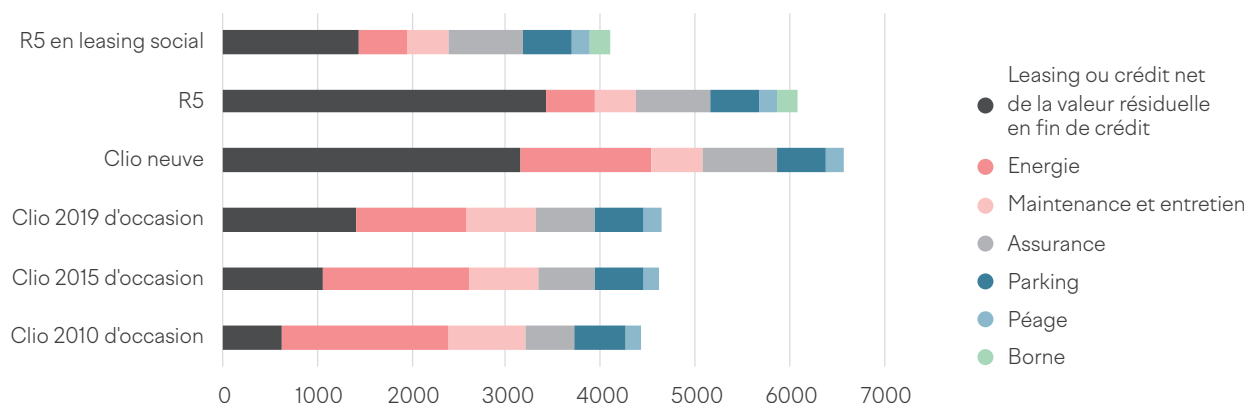
En limitant cette dépense, le dispositif réduit significativement le coût total : l'acquisition d'une R5 en leasing social est en environ deux fois inférieure à celui d'une Clio neuve en valeur absolue.

Le ciblage par le leasing social de ménages à usage intensif de leur voiture<sup>2</sup> renforce également l'avantage comparatif des véhicules électriques sur les dépenses d'usage. La part et le montant absolu des dépenses énergétiques sont deux à trois fois inférieurs pour la R5 par rapport aux véhicules thermiques. Cette différence est accentuée par la prédominance des déplacements courts, permettant une recharge à domicile, notamment sur les plages horaires creuses (Enedis, 2025). La fonction V2G (Vehicle-to-Grid), qui permet aux R5 de restituer de l'électricité au réseau en

<sup>2</sup> Les coûts à l'usage sont estimés à partir d'une analyse de l'enquête Mobilité des personnes (SDS-INSEE, 2019). Les ménages ciblés par le dispositif parcourent en moyenne 14 000 km, principalement pour des trajets courtes distances. Si ce kilométrage peut paraître élevé au regard des revenus des personnes concernées, il s'agit de souligner qu'elles effectuent au minimum 7 530 km par an pour le travail alors même que le travail ne représente, en moyenne nationale, qu'un quart de l'ensemble des distances parcourues, ces dernières étant très majoritairement effectuées en voiture pour tous les autres motifs, hors vacances (Bigo et Perez, 2024).

**FIGURE 3. Décomposition du coût total annuel moyen**

Ménages potentiellement éligibles au leasing social 2025



période de forte demande contre rémunération, pourrait encore réduire ce coût, bien que ses bénéfices économiques ne soient pas pris en compte ici<sup>3</sup>.

Le leasing social n'a pas d'effet direct sur les autres postes de dépenses, mais certaines différences sont significatives du fait des caractéristiques intrinsèques aux véhicules électriques. Les coûts de maintenance et d'entretien sont inférieurs pour les véhicules électriques, grâce à une chaîne de traction plus simple et à l'absence de nombreux organes mécaniques sujets à l'usure. Dans notre estimation, ces coûts sont environ 1,2 fois inférieurs à ceux d'un véhicule thermique neuf et 1,8 fois inférieurs à ceux d'un véhicule d'occasion de 10 ans. Cet avantage devient significatif quand on considère le véhicule d'occasion de 10 ans et plus car, dans ce cas, la garantie constructeur, qui s'applique pleinement à la R5 en leasing social, ne couvre plus ce risque pour les véhicules anciens. À l'inverse, le véhicule électrique supporte des coûts liés au besoin d'installation de la recharge à domicile, ainsi que des coûts d'assurance supérieurs (1,6 fois plus élevés que pour une Clio de 10 ans et 1,4 fois par rapport à une Clio de 6 ans).

## 2. UN GAIN DE POUVOIR D'ACHAT SIGNIFICATIF ET GLOBALEMENT PROGRESSIF POUR LES MÉNAGES BÉNÉFICIAIRES

Pour les ménages bénéficiaires, l'usage d'une R5 en leasing social en remplacement d'un véhicule thermique entraîne donc des économies annuelles importantes, allant d'environ 2 500 €/an par comparaison avec l'achat d'une Clio neuve, à 300 €/an environ pour une Clio 2010 achetée d'occasion, en passant par environ 500 €/an pour une Clio 2019 ou 2015 achetée d'occasion. Cela représente un gain moyen de pouvoir d'achat de moyen de l'ordre de 8 % à 16 % du revenu disponible par rapport à l'achat d'une Clio neuve pour les ménages éligibles, en fonction du décile de revenu, contre 1 à 3 % de gain par rapport à l'achat d'une Clio d'occasion (**figure 4**). Le leasing social permet ainsi de dégager une part du revenu pour d'autres besoins de consommation ou d'épargne.

Au-delà de leur niveau moyen, ces gains présentent une répartition relativement équitable entre les ménages bénéficiaires. Ils sont en moyenne légèrement décroissants avec le revenu disponible – tout en variant fortement en fonction du choix d'achat des véhicules, neuf ou d'occasion.

**FIGURE 4. Gains moyens de pouvoir d'achat apporté par l'usage d'une R5 en leasing social**

Ménages potentiellement éligibles au leasing social 2025

(% du revenu disponible)



<sup>3</sup> Par souci de comparaison avec la durée de 3 ans du leasing social, le coût total des deux autres véhicules neuf a aussi été calculé sur la base d'un leasing en LLD sur 3 ans. Un leasing plus long aurait conduit à considérer des mensualités de leasing inférieures.

### 3. UNE CORRECTION PARTIELLE DE L'EXCLUSION DES MÉNAGES MODESTES DU MARCHÉ DES VÉHICULES NEUFS

Entre 2020 et 2024, les prix des véhicules neufs ont augmenté de +24 % en moyenne (IMT, 2025). Cette hausse rapide des prix des véhicules neufs a progressivement exclu une partie des ménages du marché : les six premiers déciles de revenus : les classes populaires et moyennes qui représentaient 43 % du marché en 2019 ne représentaient plus que 31 % des acheteurs en 2024.

Toutefois, l'évolution du niveau de vie des ménages sur la période considérée a été fortement hétérogène selon leur position dans la distribution des revenus. Les 50 % de ménages les plus aisés ont enregistré une progression nominale de leur niveau de vie comprise entre +23 % et +27 % en moyenne sur la période, tandis que celle des 50 % les moins aisés – catégorie qui inclut les ménages éligibles au leasing social – n'a augmenté que de +18 % à +23 %. Les ménages appartenant aux déciles 1 à 5 ont ainsi rencontré davantage de difficultés pour absorber la forte hausse des autres dépenses contraintes, en particulier celles liées au logement et à l'alimentation. Ils ont, par conséquent, subi une dégradation relative plus marquée de leur pouvoir d'achat automobile, se traduisant par une éviction accrue du marché des véhicules neufs.

Le leasing social permet à des ménages modestes d'accéder à des véhicules électriques neufs sans être freinés par leur prix d'achat. Il leur offre ainsi une solution de mobilité routière à un coût abordable, tout en leur redonnant accès au marché du neuf dont ils avaient été progressivement exclus. À ce titre, il contribue à une transition du parc automobile plus juste. Au-delà du coût, la Renault 5 électrique présente d'autres avantages, notamment son confort amélioré, sans parler de la sécurité du véhicule, améliorée du fait des obligations réglementaires.

En 2022, seuls 20 % des véhicules électriques (25 000 véhicules) étaient achetés par des ménages dont le niveau de vie était inférieur à la médiane (SDES, 2024). Le leasing social a permis à ces mêmes ménages d'accéder à un nombre deux fois plus important de ces véhicules en 2025 (édition 2024 du leasing) et 2026 (édition 2025 du leasing)<sup>4</sup>.

#### Un levier efficace de décarbonation et de soutien à la production de véhicules électriques légers dans l'Union Européenne

Le leasing social contribue à la décarbonation du parc automobile. Un véhicule électrique émet, sur l'ensemble de son

cycle de vie, en moyenne quatre fois moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule thermique de segment équivalent dans l'Union européenne (ICCT, 2025). La R5 considérée ici est plus vertueuse encore, grâce à deux facteurs : une partie de son assemblage et de ses composants est produite en France avec une électricité faiblement émettrice, et son segment compact la place parmi les véhicules électriques plus légers et donc moins consommateurs de ressources que la moyenne (Carbone 4).

Le dispositif soutient également à terme l'offre de véhicules électriques légers sur le marché de l'occasion, sur lequel s'approvisionne la grande majorité de la population. En 2025, le leasing social représentait environ 15 % des ventes de véhicules électriques (PFA, 2025), avec un impact notable sur les segments A et B, où l'électrification reste encore plus faible : en 2024, 42 % des ventes de véhicules électriques concernaient ces segments contre 56 % pour les segments C et D. À partir de 2028, les véhicules passant par le leasing social seront donc disponibles sur le marché de l'occasion, augmentant la disponibilité de véhicules électriques abordables et élargissant l'accès au marché de l'occasion électrique pour tous les ménages.

Enfin, l'éligibilité au leasing social étant conditionnée à l'obtention d'un éco-score, une part importante des véhicules a été produite ou assemblée en France : 34 % selon le gouvernement (Gouvernement, 2025), et 25 % pour la R5 utilisée dans notre estimation du TCO (La Croix, 2025). Le leasing social contribue donc à l'industrie automobile française et aux emplois qu'elle crée. La Clio considérée comme véhicule thermique de référence dans l'analyse est elle produite en Turquie.

## HYPOTHÈSES ET SOURCES

### Ciblage des ménages sur les enquêtes des statistiques publiques

Pour recomposer les profils de ménages éligibles au leasing social – profils d'usage, situation économique, dépenses automobiles et typologie des véhicules détenus – deux bases de données sont utilisées : l'enquête Budget de famille réalisée par l'INSEE en 2017 et l'enquête Mobilité des personnes réalisée par le SDES et l'INSEE en 2019.

Dans l'enquête Budget de famille, nous reconstruisons une variable de revenu fiscal de référence à l'échelle du ménage à partir des revenus totaux – qui comprennent le revenu d'activité et du patrimoine notamment – des revenus sociaux et des revenus exceptionnels. Seuls les ménages ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur à la médiane sont conservés par construction selon les conditions d'éligibilité du leasing social. D'autre part, le dispositif s'appliquant aux actifs, nous ne conservons que les ménages qui ne sont pas entièrement composés d'inactifs. Enfin le leasing social est disponible pour les individus résidant à au moins 15 km de leur lieu de travail. Dans l'enquête, seule la distance parcourue en voiture durant une semaine est

<sup>4</sup> La moitié la plus modeste de la population considérant le niveau de vie d'un côté et le revenu disponible par part de l'autre ne se recoupent pas exactement, mais sont largement similaires.



disponible avec deux limites : l'existence de valeurs aberrantes et la fiabilité des réponses. Pour pallier cela, nous ajoutons une condition de second ordre – un niveau de dépense de carburant par véhicule cohérent avec les consommations moyennes et le prix du carburant à l'époque – à celle du kilométrage par véhicule pour filtrer les ménages éligibles au dispositif. Par construction, notre échantillon ne contient donc que des ménages motorisés, tout en contrôlant l'usage des véhicules retenus pour se rendre au travail grâce à une variable indicatrice binaire présente dans l'enquête. Enfin, certains résultats présentés sont exprimés par rapport au revenu disponible et non au revenu fiscal de référence, soit le revenu qui permet la consommation et l'épargne. Nous utilisons le revenu disponible moyen pour chaque décile de revenu fiscal de référence par part.

L'enquête Mobilité des personnes offre des observations plus précises concernant les déplacements des ménages. Pour cibler les ménages éligibles au dispositif, il n'existe pas de variable de revenu fiscal de référence, nous utilisons comme proxy les déciles de revenu. Pour obtenir une information sur la distance au lieu de travail, une variable de kilométrage annuel observé au compteur du véhicule est disponible. Seuls les ménages réalisant au moins 7 530 km par an et par véhicule – la distance minimale parcourue par an pour les ménages éligibles au leasing social – sont conservés afin d'extraire leur moyenne annuelle par décile de revenu disponible ainsi que la répartition entre déplacements de courtes et de longues distances.

## Hypothèses et sources utilisées pour l'estimation des coûts totaux

### Distances annuelles

- Dans les estimations TCO, nous ventilons les distances annuellement parcourues en véhicule particulier selon les déciles de RFR. L'écart-type de ces distances est faible et la moyenne pour les ménages ciblées est de 14 000 km.
  - SDES-INSEE. Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019. 2021. [<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>]

### Coût de l'énergie (essence et électricité)

- Clio (2015, 2019, 2025). Prix du SP 95 (E10) en novembre 2025.
  - Roole. Évolution des prix des carburants en France (2007-2025). 2026. [<https://data.roole.fr/budget-auto/prix-des-carburants/evolution-du-prix-des-carburants>]
- R5. Prix moyen de la recharge en 2025 en considérant 85 % de recharges à domicile, en faisant l'hypothèse que cette recharge est possible et en cohérence avec la part de déplacements courtes-distances effectuées par les ménages concernés.

- Izi. Combien coûte la recharge d'une voiture électrique ? 2025. [<https://izi-by-edf.fr/blog/prix-recharge-electrique-octobre-2022/>].
- Enedis. Mobilité électrique : Enedis dévoile deux études sur le comportement des particuliers et des entreprises en France. 2025. [<https://www.enedis.fr/presse/mobilite-electrique-enedis-devoile-deux-etudes-sur-le-comportement-des-particuliers-et-des-entreprises>]

### Consommation

- Clio 2010 (Clio 3 TCE 100 Dynamique). Consommation mixte (homologation NEDC) corrigée d'un écart de +30 % avec l'autonomie réelle.
  - Caradisiac. Renault Clio 3, Fiche technique. 2010 [[https://www.caradisiac.com/fiches-techniques/modele--renault-clio-3/2010/iii+\(2\)+1.2+tce+100+dynamique+tomtom+5p+euro5/](https://www.caradisiac.com/fiches-techniques/modele--renault-clio-3/2010/iii+(2)+1.2+tce+100+dynamique+tomtom+5p+euro5/)]
- Clio 2015 (Clio 4 TCe 90 Zen). Consommation mixte (homologation NEDC) corrigée d'un écart de +30 % avec l'autonomie réelle.
  - Caradisiac. Renault Clio 4, Fiche technique. 2015 [<https://www.caradisiac.com/fiches-techniques/modele--renault-clio-4/2015/iv+0.9+tce+90+zen/>]
- Clio 2019 (Clio 5 TCe 100 Zen). Consommation mixte (homologation WLTP) corrigée d'un écart de +15 % avec l'autonomie réelle.
  - Caradisiac. Renault Clio 5, Fiche technique. 2015 [<https://www.caradisiac.com/fiches-techniques/modele--renault-clio-5/2019/v+1.0+tce+100+zen/>]
- Clio 2025 (Clio 5 TCe 90 Evolution). Consommation mixte (homologation WLTP) corrigée d'un écart de +15 % avec l'autonomie réelle.
  - Renault. Configurateur Clio. 2025. [[https://www.renault.fr/vehicules-hybrides/clio/configurateur.html?conf=https%3A%2F%2Ffr.co.rplug.renault.com%2Fc%2FBABR\\_%2FAskstw%23this](https://www.renault.fr/vehicules-hybrides/clio/configurateur.html?conf=https%3A%2F%2Ffr.co.rplug.renault.com%2Fc%2FBABR_%2FAskstw%23this)]
- R5 (E-Tech, 40 kWh 95 ch Five). Consommation mixte (homologation WLTP) corrigée d'un écart de +15 % avec l'autonomie réelle.
  - Renault. Configurateur R5. 2025. [<https://www.renault.fr/vehicules-electriques/r5-e-tech-electrique/configurateur?conf=https%3A%2F%2Ffr.co.rplug.renault.com%2Fc%2FBABRQ1%2FAK2>].
  - International Council on Clean Transportation (ICCT). The gap between real-world and official values for CO<sub>2</sub> emissions and fuel consumption grows again despite new test procedure. 2024 [<https://theicct.org/pr-en-gap-between-real-world-and-official-values-for-co2-emissions-and-fuel-consumption-grows-again-despite-new-test-procedure-jan24/>]



### Coût d'acquisition

- Concernant les Clio, les gammes les plus répandues et similaires d'une année à l'autre ont été considérées. Les années ont été choisies pour couvrir les différents modèles de Clio : Clio III de 2010, Clio IV de 2015 et Clio V de 2019 et 2025. Concernant les R5, le prix à l'achat des véhicules d'entrées de gamme a été considéré.
- Clio 2010, 2015 et 2019. Le coût est estimé à partir d'un crédit auto proposé par la MAAF (durée de 5 ans), ce qui correspond au mode de possession le plus répandu. Le montant du crédit auto est retranché de la valeur résiduelle actualisée du véhicule à la fin du crédit, pour prendre en compte le bénéfice économique lié à la possession de la voiture.
  - Caradisiac. Renault Clio 4, Fiche technique. 2025 [<https://www.caradisiac.com/fiches-techniques/modele--renault-clio-4/2015/iv+0.9+tce+90+zen/>].
  - Caradisiac. Renault Clio 5, Fiche technique. 2025 [<https://www.caradisiac.com/fiches-techniques/modele--renault-clio-5/2019/v+1.0+tce+100+zen/>].
  - MAAF. Simulation crédit auto – estimation de prêt auto en ligne. 2026. [<https://www.maaf.fr/credit/simulation-credit-auto>].
- R5 et Clio neuve. Le coût est estimé en leasing social à partir des données constructeurs, en considérant une absence d'apport et une durée de leasing de 3 ans.
- R5 et Clio neuve. Le coût est estimé en leasing social à partir des données constructeurs, en considérant une absence d'apport et une durée de leasing de 3 ans.
  - Renault. Leasing électrique : nos offres de leasing social. 2025. [<https://www.renault.fr/leasing-electrique.html>].
  - Renault. Configurateur Clio. 2025. [[https://www.renault.fr/vehicules-hybrides/clio/configurateur.html?conf=https%3A%2F%2Ffr.co.rplug.renault.com%2F%2FB4JR\\_%2FAskstw%23this](https://www.renault.fr/vehicules-hybrides/clio/configurateur.html?conf=https%3A%2F%2Ffr.co.rplug.renault.com%2F%2FB4JR_%2FAskstw%23this)]
- La valeur résiduelle des véhicules d'occasion a été estimée sur la base de la médiane des prix de vente disponible sur les sites internet de vente de véhicules d'occasion.
  - La Centrale [<https://www.lacentrale.fr/>]

### Coût d'usage

- Maintenance, assurance, parking, péages, infrastructure de recharge à domicile. Modélisation C-Ways et Roole pour 2024 et prise en compte de l'inflation différenciée selon les postes en question. Coût de l'infrastructure de recharge amorti sur six ans, sans prise en compte des aides à l'achat. —
  - Roole. Budget automobile des français – édition 2025. 2025 [<https://data.roole.fr/etudes/budget-automobile-des-francais>]

### Inflation

- Inflation différenciée selon les postes de coûts considérés à partir des séries d'indice de prix mensuel d'Eurostat et de l'INSEE.
  - Banque de France. Jeux de données, inflations. 2026 [<https://webstat.banque-france.fr/fr/catalogue/icp/>]
  - INSEE. Indice des prix à la consommation – Base 2015 – Ensemble des ménages – France – Nomenclature Coicop [<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001763644#Telechargement>]
  - IMT. Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation des prix des véhicules entre 2020 et 2024. 2025 [<https://institut-mobilites-en-transition.org/wp-content/uploads/2025/05/Le-vrai-du-faux-sur-les-causes-de-l'augmentation-des-prix-des-vehicules-entre-2020-et-2024-23mai2025.pdf>]

### Revenu disponible et niveau de vie

- Revenu disponible moyen des ménages ciblés dans l'enquête Budget de famille, ventilé par décile de revenu fiscal de référence. L'évolution du revenu disponible (réel et nominal) est à la fois observée sur les séries de l'INSEE (2017-2022) et projetée jusqu'en 2025 grâce aux indicateurs macroéconomiques plus récents en l'absence d'autres ressources publiées à date. L'évolution du niveau de vie (réel et nominal) est observée via les données de l'INSEE et projetée entre 2023 et 2024.
  - Enquête Budget des familles (BDF) – 2017, INSEE (producteur), ADISP (diffuseur) [doi:10.13144/lil-1416].
  - INSEE. Niveau de vie et revenu disponible – Séries longues 1996-2022. Enquête Revenus fiscaux et sociaux (ERFS) – Insee Résultats. 2024 [<https://www.insee.fr/fr/statistiques/8278881>]
  - INSEE. Niveau de vie moyen par décile. Données annuelles de 1996 à 2023. 2025 [<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2417897#tableau-figure1>]
  - INSEE. Évolution du revenu disponible brut et du pouvoir d'achat. Données trimestrielles du T1-1949 au T3-2025. 2025 [[https://www.insee.fr/fr/statistiques/2830166#:~:text=des%20jours%20ouvrables-,Lecture%20%3A%20au%203%20E1%20B5%2089%20trimestre%202025%20C%20le%20revenu%20disponible%20brut%20\(comptes%20nationaux%20trimestriels%20%2D%20base%202020.\)](https://www.insee.fr/fr/statistiques/2830166#:~:text=des%20jours%20ouvrables-,Lecture%20%3A%20au%203%20E1%20B5%2089%20trimestre%202025%20C%20le%20revenu%20disponible%20brut%20(comptes%20nationaux%20trimestriels%20%2D%20base%202020.))]

# L'intérêt du leasing social 2025 pour les budgets des ménages concernés

---

Simon Louédin, Antoine Trouche, Jean-Philippe Hermine

---

Louédin, S., Trouche, A., Hermine, J.-P., (2026). L'intérêt du leasing social 2025 pour les budgets des ménages concernés. *Study N°01/26*, IMT.

---

[simon.louedin@sciencespo.fr](mailto:simon.louedin@sciencespo.fr)

---

[antoine.trouche@sciencespo.fr](mailto:antoine.trouche@sciencespo.fr)

---

[jeanphilippe.hermine@sciencespo.fr](mailto:jeanphilippe.hermine@sciencespo.fr)

---

Institut des mobilités en transition  
41, rue du Four – 75006 Paris – France

[institut-mobilites-en-transition.org](http://institut-mobilites-en-transition.org)

