



# Les sociétés de leasing à la traîne : une analyse de la transition vers le véhicule électrique en France

Note méthodologique

Juillet 2023

## 1. Introduction

Acheter directement une voiture neuve n'est plus la norme en Europe. Désormais, la majorité des entreprises et des ménages passent par des sociétés de leasing, qui fournissent des voitures en échange du paiement d'un loyer mensuel.

Ce rôle central des sociétés de leasing sur le marché automobile les place au cœur de la décarbonation des transports et de la transition vers le véhicule électrique. Mais que savons-nous réellement de ces entreprises ?

### Des géants de l'automobile

Le secteur du leasing automobile est composé d'un petit nombre d'entreprises très rentables, filiales de grandes banques ou de constructeurs automobiles. En 2022, les dix premières sociétés de leasing détenaient au total 12 millions de voitures en Europe.<sup>1</sup> Alors que deux importantes fusions entre géants du leasing ont été finalisées au cours des premiers mois de 2023 (ALD Automotive et Leaseplan ; Leasys et Free2Move sous l'égide de Stellantis et du Crédit Agricole), le top dix est désormais devenu un top 8.

Du fait de leur poids croissant sur le marché automobile, les sociétés de leasing affichent chaque année des bénéfices records. Pour l'exercice 2022, Arval (filiale de la banque BNP Paribas) a enregistré des bénéfices de 1,2 milliard d'euros, en hausse de 73 % par rapport à l'année précédente.<sup>2</sup> ALD Automotive (filiale de la banque Société Générale) a également déclaré des bénéfices de 1,2 milliard d'euros pour l'exercice 2022, en hausse de 38 % par rapport à l'année précédente.<sup>3</sup> En moyenne, les sociétés de leasing réalisent un bénéfice de plus de 3 000 euros sur chaque voiture louée.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> T&E (2023). Used electric cars are hot, leasing deals are not. Transport & Environment. ([lien](#))

<sup>2</sup> Arval (2023). Arval: résultats annuels 2022. Arval. ([lien](#))

<sup>3</sup> ALD (2023). Annual Financial Information. ALD reports full year 2022 results. ALD. ([lien](#))

<sup>4</sup> FleetEurope (2022). ALD reports record €1.2-billion half-yearly income. FleetEurope. ([lien](#))

## Location longue durée (LDD) vs. Location avec option d'achat (LOA)

La location longue durée et la location avec option d'achat sont deux types de contrats de leasing.

- La **location longue durée** est principalement axée sur l'utilisation du véhicule. Le locataire (un particulier ou une entreprise) paie un loyer mensuel fixe pour l'utilisation du véhicule pendant une période déterminée, généralement comprise entre un et quatre ans. La société de leasing reste propriétaire du véhicule pendant toute la durée du contrat. La location longue durée inclut souvent des services supplémentaires tels que l'entretien, l'assurance et d'autres coûts opérationnels. À la fin de la période de location, le locataire restitue le véhicule à la société de leasing sans aucune autre obligation, ce qui offre une certaine flexibilité et évite les risques associés à la propriété d'un véhicule.
- La **location avec option d'achat (LOA)**, également appelée location crédit-bail (LCB), est plus proche d'un accord de financement. Le locataire obtient l'usage du véhicule en versant des loyers mensuels fixes sur une période prédéterminée. Contrairement au leasing longue durée, la location avec option d'achat n'inclut généralement pas de services supplémentaires. Pendant toute la durée du leasing, le locataire assume la responsabilité de l'entretien, de l'assurance et des autres dépenses. Au terme de la période de leasing, le locataire a la possibilité d'acheter le véhicule à un prix prédéterminé, ou de le restituer à la société de leasing.

La location longue durée et la location avec option d'achat se distinguent donc principalement sur la fourniture de services et sur la possibilité d'acquérir le véhicule à l'issue de la période de location. Le choix entre les deux types de leasing dépend des besoins, des préférences et de la situation financière du preneur.

### Situation en France

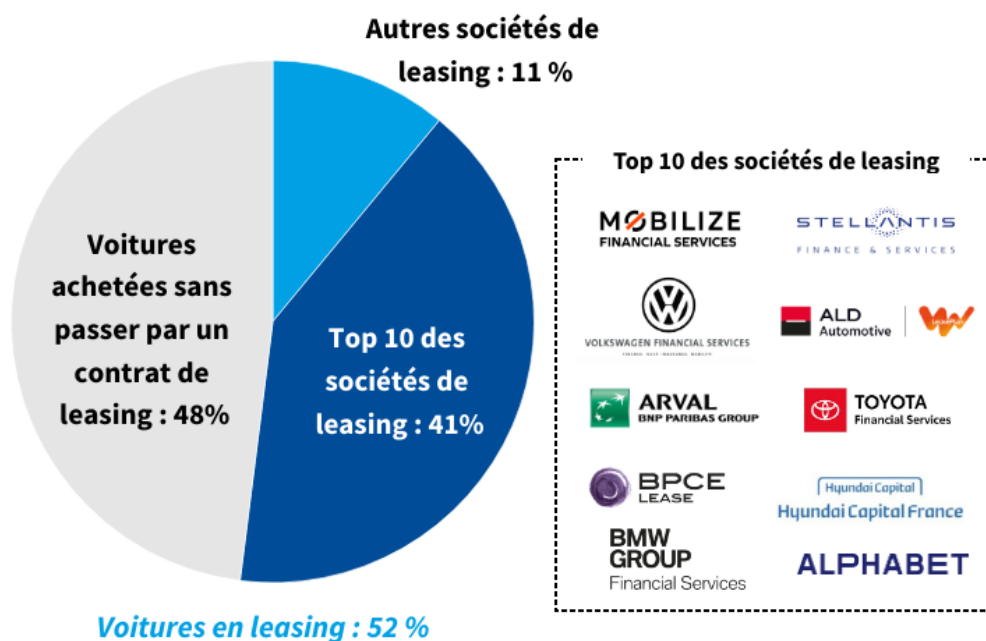
Le marché français évolue dans la même direction que le marché européen : les sociétés de leasing représentent une part croissante du marché des voitures neuves.

Sur les cinq premiers mois de 2023, plus de la moitié (52 %) des voitures neuves immatriculées en France l'ont été via un contrat de leasing (sur l'ensemble du marché, entreprises et particuliers compris).<sup>5</sup> L'influence du leasing est encore plus élevée sur le segment professionnel, où 54 % des immatriculations de voitures neuves sont issues d'un contrat de leasing. Ces chiffres incluent à la fois la location longue durée et la location avec option d'achat (voir encadré ci-dessus).

---

<sup>5</sup> Calculs de T&E basés sur les données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data.

Une analyse plus fine des données permet de constater la très forte concentration du marché du leasing : les dix premières sociétés de leasing en termes de nombre d'immatriculations de voitures neuves représentent 80 % du marché du leasing (84 % du leasing aux professionnels et 75 % aux particuliers).



Source : Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculation traitées par NGC-Data (1er Janvier - 31 Mai 2023)

TRANSPORT & ENVIRONMENT @transportenvironment.org

### Figure 1 : Immatriculations de voitures neuves en France, avec mise en lumière de la part de marché du secteur du leasing

A noter que la France se trouve être le pays d'origine de trois des plus grands géants du leasing en Europe : ALD Automotive (filiale de la Société Générale), Arval (filiale de BNP Paribas) et Stellantis Financial Services (filiale de Stellantis).

### Leaders ou retardataires en matière de transition vers le véhicule électrique ?

Sur l'ensemble de l'année 2022, 14,3 % des immatriculations de voitures particulières neuves en France étaient des véhicules à très faibles émissions (quasi exclusivement des véhicules électriques).<sup>6</sup> Compte tenu de leur rôle central en matière de décarbonation des transports et de transition vers le véhicule électrique, savoir si les sociétés de leasing – tant individuellement que collectivement – sont des leaders ou des retardataires dans cette transition est une question cruciale.

<sup>6</sup> Calculs de T&E basés sur les données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data.

La réponse à cette question n'est pas facile à obtenir. En effet, aucune des grandes sociétés de leasing – même lorsqu'elles sont contactées pour obtenir des informations – ne communique la part de véhicules électriques dans ses immatriculations de voitures neuves. Certaines sociétés de leasing divulguent la part des « véhicules électrifiés », mais ce chiffre est trompeur puisqu'il inclut les véhicules hybrides rechargeables. Or, en conditions réelles de conduite, ces voitures ne sont pas réellement des véhicules à faibles émissions.<sup>7</sup> Dans son rapport annuel d'activité pour l'année 2022, Arval a communiqué pour la première fois une part de véhicules électriques, mais uniquement à l'échelle de l'ensemble de sa flotte (5,7 %). Ce chiffre ne permet donc pas d'appréhender son rythme d'électrification sur l'année 2022.<sup>8</sup>

En raison de ce manque de transparence de la part des sociétés de leasing, d'autres sources d'information doivent être trouvées.

## 2. Méthodologie

En France, les données officielles d'immatriculation des véhicules permettent une analyse approfondie de l'évolution du marché automobile. Cette base de données a été utilisée par Transport & Environment (T&E) dans le cadre d'un rapport publié en mars 2023 et portant sur l'électrification des grandes flottes d'entreprises en France (qui sont presque toujours les clients de sociétés de leasing).<sup>9</sup> Dans le cadre de la présente analyse, ces données sont utilisées pour évaluer si les sociétés de leasing opérant en France sont en tête ou en retard en matière de transition vers le véhicule électrique.

### Source des données

La base de données a été commandée par T&E à NGC-Data, un prestataire de services spécialisé dans le traitement et l'analyse des statistiques automobiles. Cette base de données croise les informations du Système d'immatriculation des véhicules (SIV) de l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), et 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). Elle contient toutes les informations techniques et d'identification associées à chaque immatriculation de véhicule en France (marque, modèle, type de carburant, utilisateur, propriétaire, type de financement, etc.)

Afin de vérifier la cohérence des données présentées dans ce rapport, T&E a contacté les dix premières sociétés de leasing en France figurant dans l'analyse, en leur demandant de valider et de contribuer à vérifier l'exactitude des données. Au 3 juillet 2023, trois des dix entreprises contactées avaient répondu et confirmé les chiffres.

---

<sup>7</sup> T&E (2023), [PHEVs pollute more than claimed in cities and on commutes, new tests show](#) ; ICCT (2022), [Real-world usage of PHEVs in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO2 emissions](#).

<sup>8</sup> Calculé à partir de 90 000 VEB dans un parc de 1 592 024 millions de voitures, comme indiqué dans Arval (2023). Arval : Résultats annuels 2022. ([lien](#))

<sup>9</sup> T&E (2023). Les grandes entreprises et administrations ne prennent pas leur juste part de la transition vers le véhicule électrique. Transport & Environment ([lien](#))

## Périmètre des immatriculations analysées

La présente analyse couvre l'ensemble des immatriculations de voitures particulières neuves survenues en 2022 et sur les cinq premiers mois de 2023 (du 1<sup>er</sup> janvier 2023 au 31 mai 2023).

**Tableau 1 : Périmètre des immatriculations analysées**

Inclus	Exclus
Immatriculations de voitures particulières neuves	Véhicules d'occasion Véhicules utilitaires légers Deux-roues Trois roues Quadricycles

## Types de location analysées

Le périmètre d'analyse comprend à la fois la location longue durée et la location crédit-bail (voir encadré ci-dessus)

## Périmètre des sociétés de leasing analysées

Le périmètre d'analyse inclut le secteur du leasing dans son ensemble, ainsi que les dix premières sociétés de leasing en France, soit celles qui affichent le plus grand nombre d'immatriculations de voitures particulières neuves. Compte tenu de l'éclatement juridique de certaines sociétés de leasing, un travail de rattachement des différentes entités les composant a été réalisé (voir tableau 2 ci-dessous). Par ailleurs, lorsque deux sociétés de leasing se trouvent être des filiales de la même maison-mère, elles ont été distinguées lorsqu'elles relèvent de marques distinctes (c'est le cas, par exemple, d'Alphabet et de BMW Financial Services, qui sont deux marques du groupe BMW).

**Tableau 2 : Composition des dix principales sociétés de leasing en France (janvier-mai 2023)**

Société de leasing	Maison mère	Nombres de véhicules immatriculés	Entité(s) composant la société de leasing dans la base de données	Nombres de véhicules immatriculés
<b>Mobilize Financial Services</b>	Renault	80 782	Diac	53 369
			Diac Location	27 413
<b>Stellantis Finance &amp; Services</b>	Stellantis	53 581	Compagnie générale de crédit aux particuliers (Credipar)	49 736
			Opel Bank	3 429
			Compagnie pour la location de véhicules	416
<b>Volkswagen Financial Services</b>	Volkswagen	37 302	Volkswagen Bank Gesellschaft Mit Beschränkter Haftung	37 302
<b>ALD Automotive   LeasePlan</b>	Société Générale	31 711	Temsys	23 655
			Leaseplan	8 056

Société de leasing	Maison mère	Nombres de véhicules immatriculés	Entité(s) composant la société de leasing dans la base de données	Nombres de véhicules immatriculés
<b>Arval</b>	BNP Paribas	25 331	Arval Service Lease	19 087
			Arval Fleet Services	2 607
			Public Location Longue Durée	2 364
			Cofiparc	1 273
<b>Toyota Financial Services</b>	Toyota	15 588	Toyota Kreditbank GMBH	13 328
			Kinto France SAS	2 212
			Toyota France	48
<b>BPCE Lease</b>	BPCE	10 953	BPCE Car Lease	4 256
			BPCE Lease Réunion	3 516
			BPCE Lease	3 181
<b>Hyundai Capital France</b>	Hyundai / Société Générale	8 778	Hyundai Capital France	8 778
<b>BMW Financial Services</b>	BMW	8 056	BMW Finance	8 056
<b>Alphabet</b>	BMW	6 954	Alphabet France Fleet Management	6 954

Source : Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data (janvier-mai 2023).

Au cours de la période d'analyse (janvier-mai 2023), deux fusions importantes ont eu lieu. En janvier 2023, l'acquisition de Leaseplan par ALD Automotive a été clôturée et a donné naissance à une nouvelle entité (ALD Automotive | LeasePlan). En avril 2023, deux transactions impliquant le Crédit Agricole et Stellantis ont été finalisées. Dans une première opération, le Crédit Agricole et Stellantis ont créé une nouvelle société de leasing composée de deux anciennes sociétés de leasing de Stellantis, Leasys et Free2Move, dans le cadre d'une co-entreprise à 50-50 (en conservant le nom de Leasys). Dans le cadre de la seconde opération, le Crédit Agricole a acquis 100 % de l'ancienne société de leasing de Stellantis, FCA Bank, et de sa filiale Drivalia. À la suite de ces changements, Stellantis a regroupé le reste de ses activités de leasing sous la bannière d'une nouvelle entité : Stellantis Finance & Services (en partenariat avec les banques BNP Paribas et Santander).

Le calendrier de ces fusions signifie que ces nouvelles sociétés sont répertoriées dans la base de données sous la bannière d'entités différentes, qui existaient avant les fusions. Néanmoins, elles peuvent généralement être additionnées : c'est le cas pour la nouvelle entité résultant du rachat de Leaseplan par ALD Automotive.

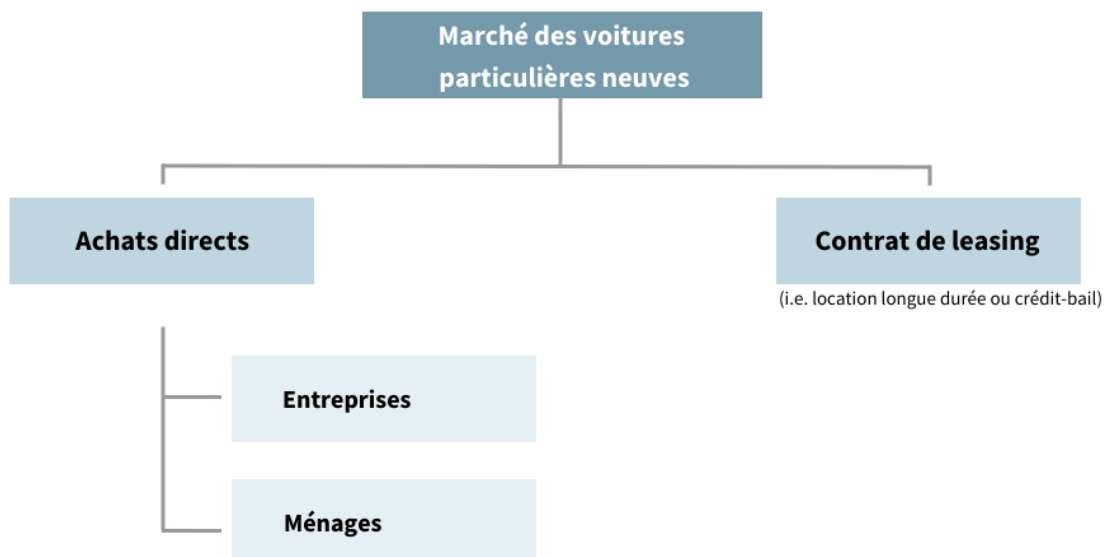
Dans le même ordre d'idées, Leasys France et FCA Bank n'ont pas été inclus dans le périmètre de Stellantis Finance & Services, ces sociétés n'étant plus directement détenues par Stellantis. Toutefois, la base de données ne permet pas d'identifier clairement les voitures immatriculées sous le nom de Free2Move. Il n'a donc pas été possible d'inclure « New Leasys » (composé de Leasys et de Free2Move) au périmètre de l'analyse. Par conséquent, il est possible que les voitures immatriculées au nom de Free2Move soient encore incluses au sein de Stellantis Finance & Services dans le cadre de cette analyse.

### Nombre de véhicules inclus dans l'analyse

Au total, la base de données contient 673 553 nouvelles immatriculations de voitures particulières pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mai, dont 345 311 immatriculations sur le segment professionnel (51 %) et 328 242 immatriculations sur le segment particulier (49 %). Les immatriculations relevant de l'un des deux types de contrats de location (longue durée et crédit-bail) représentent 52 % du total des immatriculations (349 714). 54 % des immatriculations du secteur du leasing relèvent du segment professionnel (188 388) et 46 % du segment privé (161 326).

## 3. Résultats

Pour déterminer si les sociétés de leasing sont des leaders ou des retardataires en matière de transition vers le véhicule électrique, il est nécessaire de disposer de points de comparaison. Pour cette analyse, le rythme d'électrification des sociétés de leasing a été comparé à celui de l'ensemble du marché des voitures particulières neuves et à celui des achats automobiles directs par les entreprises et les ménages.



### 3.1. Analyse du secteur du leasing en France

Au total, 52 % des voitures neuves sont mises en circulation via un contrat de leasing, ce qui en fait le mode d'accès à l'automobile majoritaire sur le marché du neuf. A noter que le segment professionnel contribue de manière significative à ce chiffre, puisqu'il représente 54 % des immatriculations générées par les sociétés de leasing.

L'analyse de la composition énergétique des véhicules neufs immatriculés par les sociétés de leasing dévoile une domination des voitures thermiques, tant sur le segment des particuliers que sur celui des entreprises. Les voitures électriques restent relativement peu nombreuses sur ces deux segments. Si l'on examine les immatriculations de voitures en leasing du côté des entreprises, il apparaît clairement que les voitures hybrides rechargeables sont privilégiées par rapport aux voitures électriques.

**Tableau 3 : Nombre d'immatriculations de voitures neuves sur les différents segments du marché automobile et selon les types de motorisations (janvier-mai 2023)**

	TOTAL	Electrique #	Hybride rechargeable #	Thermique #
<b>Leasing</b>	<b>349 714</b>	<b>51 035</b>	<b>30 452</b>	<b>268 227</b>
<i>Personnes morales</i>	188 388	15 983	23 750	148 655
<i>Ménages privés</i>	161 326	35 052	6702	119 572
<b>Achats directs</b>	<b>323 839</b>	<b>49 779</b>	<b>25 349</b>	<b>248 711</b>
<i>Personnes morales</i>	156 923	19 764	17 924	119 235
<i>Ménages privés</i>	166 916	30 015	7425	129 476
<b>Total</b>	<b>673 553</b>	<b>100 885</b>	<b>55 801</b>	<b>516 867</b>

Source : Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data (janvier-mai 2023).

L'analyse de la part des immatriculations selon les types de motorisation (*Tableau 4* ci-dessous) fait apparaître une tendance intéressante : le secteur du leasing est en retard sur le marché en matière de transition vers le véhicule électrique (14,6 %), alors qu'il est en tête pour les véhicules hybrides rechargeables (8,7 %).

A noter que ces chiffres sont largement influencés par le segment privé du leasing, sur lequel les voitures électriques occupent une place plus importante, à l'inverse des voitures hybrides rechargeables. Sur le segment professionnel, la transition vers le véhicule électrique est beaucoup moins rapide (seulement 8,5 % des immatriculations), tandis que la part de marché des véhicules hybrides rechargeables est plus importante (12,6 %). Cela indique la préférence de ce segment pour l'hybride rechargeable par rapport à l'électrique.



**Tableau 4 : Part des immatriculations de voitures particulières neuves sur les différents segments du marché et selon les types de motorisation (janvier-mai 2023)**

	Electrique %	Hybride rechargeable %	Thermique %
<b>Leasing</b>	<b>14,6 %</b>	<b>8,7%</b>	<b>76,7%</b>
<i>Personnes morales</i>	8,5 %	12,6 %	78,9 %
<i>Ménages privés</i>	21,7 %	4,2 %	74,1 %
<b>Achats directs</b>	<b>15,4 %</b>	<b>7,8 %</b>	<b>76,8 %</b>
<i>Personnes morales</i>	12,6 %	11,4 %	76,0 %
<i>Ménages privés</i>	18,0 %	4,4 %	77,6 %
<b>Total</b>	<b>15,0 %</b>	<b>8,3 %</b>	<b>76,7 %</b>

Source : Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data (janvier-mai 2023).

### 3.2. Analyse des dix principales sociétés de leasing en France

Les données relatives au rythme d'électrification des dix principales sociétés de leasing (*Tableau 5*) permettent d'affiner les conclusions de l'analyse. Six de ces dix entreprises (Volkswagen Financial Services, ALD Automotive | LeasePlan, Arval, Toyota Financial Services, BPCE Leasing et Alphabet) affichent un rythme d'électrification inférieur à celui de l'ensemble du marché et à celui des achats directs.

Seules deux sociétés leasing (Hyundai Capital France et BMW Financial Services) affichent un rythme d'électrification supérieur à celui du marché et à celui des achats directs. A noter néanmoins que l'influence de ces deux sociétés est limitée : ces dernières ne représentent que 6 % du nombre total de voitures particulières neuves immatriculées par les dix premières sociétés de leasing.

Les deux principales sociétés de leasing (Mobilize Financial Services et Stellantis Finance & Services) représentent près de 50 % du total des immatriculations du top dix des sociétés de leasing opérant en France. Leur rythme d'électrification est moins rapide que celui de toutes les composantes du marché, à l'exception de celui des entreprises qui achètent directement leurs voitures. Dans le cas de Stellantis, les performances sont également supérieures à celles du secteur du leasing en général.

**Tableau 5 : Part des véhicules électriques sur le total des immatriculations de voitures particulières neuves des dix plus grandes sociétés de leasing, en comparaison avec les différents composants du marché automobile(janvier-mai 2023)**

Société de leasing	Part des véhicules électriques dans les immatriculations de voitures neuves	Comparaison avec l'ensemble du marché (15,0 %)	Comparaison avec le secteur du leasing (14,6 %)	Comparaison avec les achats automobiles directs(15,4 %)	Comparaison avec les entreprises qui achètent directement leurs voitures (12,6 %)	Comparaison avec les ménages privés qui achètent directement leurs véhicules (18,0 %)
Mobilize Financial Services	14,0 %	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Leader	Retardataire
Stellantis Finance & Services	14,9 %	Retardataire	Leader	Retardataire	Leader	Retardataire
Volkswagen Financial Services	11,0 %	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire
ALD Automotive   LeasePlan	11,9 %	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire
Arval	8,5 %	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire
Toyota Financial Services	0,5 %	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire
BPCE Leasing	5,8 %	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire
Hyundai Capital France	21,9 %	Leader	Leader	Leader	Leader	Leader
BMW Financial Services	20,9 %	Leader	Leader	Leader	Leader	Leader
Alphabet	7,8 %	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire	Retardataire

Source : Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data (janvier-mai 2023).

### 3.3. Autres résultats

Afin d'approfondir les conclusions et d'évaluer la représentativité des résultats, deux analyses complémentaires ont été menées : une comparaison des performances des deux sous-segments du leasing (segment professionnel et segment des particuliers) et une vérification des données de l'année 2022. Cette double analyse vise à appréhender d'une part l'influence des utilisateurs finaux dans les performances des sociétés de leasing et, d'autre part, à s'assurer de la cohérence des données dans le temps.

Les résultats révèlent tout d'abord une différence de rythme d'électrification en fonction de l'utilisateur final. Pour les dix plus grandes sociétés de leasing, les clients privés électrifient plus vite que les clients professionnels.

**Tableau 6 : Part des véhicules électriques sur le total des immatriculations de voitures particulières neuves des dix plus grandes sociétés de leasing, sur les deux sous-segments de leur marché (janvier-mai 2023)**

Société de leasing	Rythme d'électrification	Rythme d'électrification - entreprises	Rythme d'électrification - ménages privés
Canal de leasing	14,6 %	10,4 %	19,8 %
Mobilize Financial Services	14,0 %	4,8 %	18,7 %
Stellantis Finance & Services	14,9 %	6,4 %	23,2 %
Volkswagen Financial Services	11,0 %	10,3 %	11,4 %
ALD Automotive   Leaseplan	11,9 %	11,7 %	49,4 %
Arval	8,5 %	8,3 %	38,0 %
Toyota Financial Services	0,5 %	1,3 %	0,0 %
BPCE Leasing	5,8 %	3,4 %	27,1 %
Hyundai Capital France	21,9 %	16,1 %	22,3 %
BMW Financial Services	20,9 %	16,3 %	22,2 %
Alphabet	7,8 %	7,8 %	<10 véhicules

Source : Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data (janvier-mai 2023).

Par ailleurs, l'analyse des données de 2022 suggère que 2023 ne constitue pas une anomalie. Le retard pris par le secteur du leasing et par la majorité des grandes sociétés de leasing est une tendance de fond que l'on retrouve sur l'année 2022 et sur le début de l'année 2023.

**Tableau 7 : Part des véhicules électriques sur le total des immatriculations de voitures particulières neuves des dix plus grandes sociétés de leasing, en 2022**

Société de leasing	Rythme d'électrification des sociétés de leasing en 2022	Rythme d'électrification du marché en 2022 (14,3 %)
Secteur du leasing	<b>13,8 %</b>	<b>Retardataire</b>
Mobilize Financial Services	17,6 %	Leader
Stellantis Finance & Services	13,6 %	Retardataire
Volkswagen Financial Services	11,6 %	Retardataire
ALD Automotive   Leaseplan	8,4 %	Retardataire
Arval	7,3 %	Retardataire
Toyota Financial Services	0,5 %	Retardataire
BPCE Leasing	6,0 %	Retardataire
Hyundai Capital France	24,6 %	Leader
BMW Financial Services	21,3 %	Leader
Alphabet	7,9 %	Retardataire

Source : Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculation de voitures particulières neuves fournies par NGC-Data (2022).

### 3.4. Résumé des conclusions de l'analyse

Plusieurs enseignements peuvent être tirés de l'analyse. Premièrement, les sociétés de leasing ont une grande responsabilité en matière de transition du marché automobile français, puisqu'elles représentent plus de la moitié des immatriculations de voitures neuves (52 %). Cette responsabilité est particulièrement marquée pour un groupe de dix entreprises qui dominent le secteur du leasing : à elles seules, elles représentent 41 % des immatriculations totales de voitures particulières neuves et 80 % du total des voitures particulières neuves louées via un contrat de leasing.

Pourtant, force est de constater qu'à l'heure actuelle, le secteur est à la traîne par rapport au reste du marché, avec un rythme d'électrification inférieur (14,6 % contre 15 %). Cet écart est encore plus marqué pour certaines des plus grandes sociétés de leasing. Cette tendance ne se limite pas aux premiers mois de 2023, puisque les données sur l'année 2022 permettent d'arriver aux mêmes conclusions. T&E appelle donc les sociétés de leasing et leurs maison-mères à se fixer des objectifs d'électrification plus ambitieux.

Par ailleurs, l'analyse démontre que les ménages portent davantage la transition vers le véhicule électrique que les entreprises sur le marché du neuf. Ce constat met en lumière la nécessité d'intensifier les efforts et les initiatives visant à promouvoir la transition des entreprises vers le véhicule électrique et à encourager les plus grandes d'entre elles à montrer l'exemple en participant activement à cette transition.

Plus généralement, T&E appelle les décideurs publics français à revoir la fiscalité applicable aux véhicules d'entreprise<sup>10</sup> et à réformer les objectifs légaux de verdissement des parcs automobiles professionnels. Ces objectifs s'appliquent aux sociétés de leasing pour toutes les voitures qu'elles louent, mais sont largement ignorées à l'heure actuelle.<sup>11</sup> La mise en œuvre de ces réformes permettrait de lever deux obstacles majeurs à l'accélération de l'électrification du segment automobile professionnel.

## Pour plus d'informations

Léo Larivière

Responsable du plaidoyer transition du parc automobile professionnel

Transport & Environment (T&E) France

[leo.lariviere@transportenvironment.org](mailto:leo.lariviere@transportenvironment.org)

---

<sup>10</sup> Transport & Environment (2022), Électrification des voitures de société, une réforme fiscale est nécessaire. ([lien](#))

<sup>11</sup> Transport & Environment (2023), La majorité des grandes flottes automobiles n'atteindra pas les objectifs de verdissement fixés par la loi pour 2022. ([lien](#))