

N° 95
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2026-2027

Enregistré à la Présidence du Sénat le 22 octobre 2026

PROPOSITION DE LOI

*visant à créer un parc social d'un million
d'automobiles électriques à loyer modéré,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Daniel SALMON, Guy BENARROCHE, Grégory BLANC, Ronan DANTEC,
Thomas DOSSUS, Guillaume GONTARD, Mme Antoinette GUHL, MM. Yannick JADOT,
Bernard JOMIER, Akli MELLOULI, Mme Mathilde OLLIVIER, M. Marc PÉRÉ,
Mmes Ghislaine SENÉE, Anne SOUYRIS et Mélanie VOGEL,

Sénateurs et Sénatrices

*(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve
de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La présente proposition de loi reprend la proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale par Mme Christine Arrighi le 20 octobre 2026.

La décarbonation du transport routier est l'un des principaux leviers de la politique climatique de la France. Premier secteur émetteur en 2024, les transports représentaient 34 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, et les voitures particulières plus de la moitié des émissions de ce secteur ^([1]). L'électrification du parc automobile en est l'une des conditions, et la trajectoire européenne de fin de commercialisation des véhicules thermiques neufs en fixe l'horizon.

Cette transition se heurte pourtant à un paradoxe social. Les ménages qui dépendent le plus de leur voiture – habitants des territoires ruraux et périurbains, salariés aux horaires décalés, actifs contraints à de longs trajets faute d'alternative en transport collectif – sont précisément ceux qui ont le moins accès au véhicule électrique. Moins coûteux à l'usage, celui-ci reste souvent inabordable à l'achat ou à la location : son prix neuf demeure hors de portée des ménages modestes, et le marché de l'occasion électrique est encore trop étroit pour prendre le relais. Ces foyers roulent donc dans des véhicules thermiques plus anciens, plus polluants et plus coûteux à entretenir, et sont les plus exposés aux variations du prix des carburants comme aux restrictions de circulation des zones à faibles émissions ^([2]).

Il en résulte une double peine : ceux qui ont le moins de moyens supportent la facture énergétique la plus lourde et risquent d'être les derniers à bénéficier de la transition, tandis que les aides à l'acquisition profitent d'abord aux ménages les plus aisés, seuls en mesure d'acheter un véhicule neuf ^([3]). Or une transition vécue comme injuste est une transition fragile. L'accès des classes populaires à la mobilité décarbonée n'est donc pas un

volet annexe de la politique climatique, mais bien une condition de son acceptabilité.

C'est à ce paradoxe qu'entendait répondre la promesse, formulée par le Président de la République en mars 2022, d'une voiture électrique à 100 euros par mois ^([4]). Formalisée fin 2023 sous le nom de « leasing social », elle a pris la forme d'une aide publique à la location de longue durée ou à la location avec option d'achat de véhicules électriques neufs. La première édition, ouverte le 1^{er} janvier 2024 et calibrée à l'origine pour 20 000 à 25 000 véhicules, reposait sur une aide versée par l'État pouvant atteindre 13 000 euros par véhicule ^([5]).

Le passage du slogan à la politique publique n'est pourtant qu'à moitié accompli. Le leasing social ne repose sur aucun fondement législatif : relevant d'actes réglementaires, il est rouvert au gré des arbitrages annuels. Ses paramètres changent d'une édition à l'autre : plafonds de ressources, conditions de distance, montant de l'aide, loyers maximaux, et jusqu'à sa source de financement. Depuis 2025, il n'est plus financé par le budget de l'État mais par le mécanisme des certificats d'économies d'énergie, qui en fait reposer la charge sur les fournisseurs d'énergie ^([6]).

Ce pilotage par guichets successifs empêche toute anticipation, pour les ménages comme pour les constructeurs et les réseaux de distribution. Il fait d'un outil de justice sociale une aide ponctuelle, soumise à la conjoncture budgétaire, et non un droit sur lequel les ménages peuvent compter.

La première édition a révélé l'ampleur du besoin. La plateforme a enregistré 90 000 demandes et 50 000 dossiers ont été validés, soit le double du volume initialement prévu : le guichet a dû être refermé après seulement six semaines ^([7]). Cette fermeture prématurée a mis en lumière deux fragilités. D'une part, les volumes proposés par les constructeurs ne permettaient pas de répondre à une telle demande ; d'autre part, le coût du dispositif, estimé à environ 650 millions d'euros, a imposé des redéploiements au sein de l'enveloppe consacrée en 2024 aux aides au verdissement du parc, au détriment notamment du bonus écologique ^([8]). Le ciblage social s'est en outre révélé imparfait : seuls 40 % des bénéficiaires appartenaient aux trois premiers déciles de revenus ^([9]).

La deuxième édition a changé de modèle. Relancée le 30 septembre 2025, elle a été financée par les certificats d'économies d'énergie, avec une aide plafonnée à 7 000 euros par véhicule et une enveloppe de 350 millions d'euros, pour un objectif de 50 000 véhicules atteint en janvier 2026 ⁽¹⁰⁾. Elle était réservée aux ménages dont le revenu fiscal de référence par part n'excédait pas 16 300 euros et qui résidaient à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail ou parcouraient plus de 8 000 kilomètres par an pour leur activité professionnelle ⁽¹¹⁾. Plus mesurée qu'en 2024, la demande a mis près de trois mois à épuiser le quota ⁽¹²⁾. Le ciblage s'est amélioré sans être corrigé : 45 % des bénéficiaires relevaient des trois premiers déciles, 55 % des commandes concernaient des ménages ruraux et 34 % des véhicules commandés avaient été fabriqués en France ⁽¹³⁾.

La troisième édition, ouverte le 16 juillet 2026, dispose d'une enveloppe de 401 millions d'euros pour au moins 50 000 foyers ⁽¹⁴⁾. Le plafond de revenu fiscal de référence a été porté à 16 880 euros par part, la distance domicile-travail minimale abaissée à 10 kilomètres, et les bénéficiaires des éditions 2024 et 2025 en sont exclus ⁽¹⁵⁾.

Au moins quatre enseignements se dégagent de ces trois éditions :

- premièrement, le besoin est réel et massif : chaque ouverture de guichet a été saturée en quelques semaines ou quelques mois.
- deuxièmement, le ciblage social progresse mais demeure insuffisant. Plus de la moitié des bénéficiaires n'appartiennent toujours pas aux trois premiers déciles. Les ménages les plus précaires restent à la périphérie du dispositif, en raison du coût de l'assurance, qui demeure à leur charge ⁽¹⁶⁾, et des critères de solvabilité appliqués par les loueurs dans le cadre de contrats de location de droit commun ⁽¹⁷⁾.
- troisièmement, le fonctionnement par à-coups met le dispositif à la merci des stratégies opportunistes des constructeurs, qui s'en servent pour écouler des modèles qu'ils peinent à vendre mais s'en détournent lorsqu'ils pensent gagner davantage avec d'autres clients ⁽¹⁸⁾. Il expose également les réseaux de distribution aux pratiques de « dépositionnement » ⁽¹⁹⁾, qui consistent à faire baisser les mensualités

en surévaluant la valeur résiduelle des véhicules à l'issue de contrats de trois ans.

– quatrièmement, le format contractuel ne règle pas la question dans la durée. Au terme d'un contrat d'au moins trois ans, le locataire doit restituer le véhicule ou l'acquérir à sa valeur résiduelle ⁽¹²⁰⁾. Pour un ménage modeste, cette échéance ramène souvent au point de départ.

La présente proposition de loi tire les conséquences de ce bilan. Elle rompt avec la logique du guichet temporaire pour instituer un véritable service public de la mobilité électrique solidaire, inscrit dans la loi et dans une programmation pluriannuelle, dans la ligne des recommandations formulées dès 2023 par des organisations de la société civile et des instituts de recherche ⁽¹²¹⁾. Ce cadre offre aux ménages comme à la filière industrielle la visibilité qui leur fait défaut, tout en garantissant une maîtrise rigoureuse des volumes et des financements.

L'**article 1^{er}** institue, au sein du code de l'énergie, un service public d'accès social à l'automobilité électrique à loyer modéré. Les véhicules sont acquis, financés et détenus par la Caisse des dépôts et consignations, qui finance déjà le logement social, et demeurent dans le patrimoine public jusqu'à leur revente. L'État conserve la maîtrise du dispositif : il fixe les règles d'attribution, le niveau des loyers ainsi que les objectifs sociaux et environnementaux opposables aux gestionnaires. La gestion du service est confiée à des opérateurs publics ou privés par voie de délégations de service public. Ceux-ci assurent la mise à disposition des véhicules, le suivi des contrats, la perception des loyers, l'accompagnement des bénéficiaires et la rotation des voitures au sein du parc. Rémunérés par une part des loyers effectivement perçus, ils supportent le risque d'impayés.

Le service de location est ouvert aux personnes résidant de manière stable et régulière en France et appartenant aux cinq premiers déciles de revenus. Le plafond d'éligibilité est actualisé chaque année afin de suivre l'évolution des revenus. En principe, un seul véhicule peut être attribué par foyer, sauf lorsque sa composition, la situation de handicap de l'un de ses membres ou l'existence de besoins professionnels distincts justifient une dérogation.

Contrairement au leasing social actuel, l'éligibilité n'est pas limitée aux seuls déplacements professionnels. L'attribution tient compte du degré réel de dépendance à l'automobile : disponibilité des transports collectifs, distance et horaires des déplacements, accès à l'emploi ou à la formation, recherche d'emploi, soins, accompagnement d'un proche, contraintes familiales et accès aux services essentiels. Un barème national permet de hiérarchiser les demandes selon ces besoins.

Afin de corriger les biais constatés lors des premières éditions, au moins 50 % des nouvelles attributions sont réservées aux ménages appartenant aux trois premiers déciles de revenus. Chaque nouvelle attribution donne lieu à une évaluation des besoins et à un accompagnement adapté. Les collectivités territoriales, les autorités organisatrices de la mobilité et les structures agréées de mobilité solidaire sont associées à la mise en œuvre du service afin d'identifier et d'accompagner les personnes les plus éloignées des aides publiques. Les gestionnaires ne peuvent concentrer les attributions sur les seuls demandeurs présentant les revenus ou les profils de solvabilité les plus favorables.

Chaque véhicule peut rester dans le parc pendant une durée maximale de cent quarante-quatre mois, soit douze ans, sous réserve de son état technique, de la sécurité de son utilisation et d'un coût d'entretien compatible avec la bonne gestion du service. Il peut être successivement loué à plusieurs ménages. Cette logique de détention longue, défendue dès 2023 par *Transport & Environment*, permet à loyer comparable, de réduire l'aide publique nécessaire à l'entrée de chaque véhicule dans le dispositif. Le loyer mensuel moyen est fixé à 150 euros hors assurance, en valeur 2026. Il comprend la mise à disposition du véhicule, la gestion du contrat, l'assistance, l'entretien programmé, le remplacement des pneumatiques et les réparations liées à l'usure normale.

Les véhicules éligibles doivent être à motorisation exclusivement électrique, avec une masse inférieure à 1 800 kilogrammes, sous réserve de dérogations pour les véhicules adaptés aux personnes en situation de handicap. Ils doivent également atteindre le score environnemental minimal applicable aux aides à l'acquisition et satisfaire aux exigences renforcées définies dans un cahier des charges. Dans les conditions permises par le droit de l'Union européenne, la commande publique privilégie les véhicules

assemblés dans l'Union et incorporant une part substantielle de composants stratégiques européens. Le service public devient ainsi un levier de politique industrielle, capable d'orienter l'offre vers des voitures électriques conformes aux objectifs de la transition.

L'article 1^{er} protège également l'économie locale : la mise en main, l'entretien et le suivi technique des véhicules sont confiés à des professionnels de proximité sélectionnés selon des procédures transparentes et non discriminatoires. Les cahiers des charges doivent garantir un maillage territorial suffisant et permettre aux agents de marque comme aux réparateurs indépendants de participer au service. Ces prestations sont rémunérées à hauteur de 400 euros par véhicule et par an, financés par le loyer.

Lorsqu'un véhicule sort du parc, son état général et sa valeur résiduelle font l'objet d'une évaluation indépendante. Le dernier bénéficiaire dispose d'un droit de priorité pour l'acquérir à cette valeur. À défaut, la voiture est vendue selon une procédure de publicité et de mise en concurrence. Le professionnel chargé de la vente reçoit une rémunération fixée à l'avance et le produit net de la cession revient intégralement à la Caisse des dépôts et consignations, afin de contribuer au remboursement du financement et au renouvellement du parc.

Enfin, l'article 1^{er} prévoit la remise au Parlement d'un rapport annuel de la Caisse des dépôts et consignations permettant d'évaluer le service. Ce rapport présente notamment le nombre et le profil des bénéficiaires, leur répartition territoriale et par décile de revenu, le taux de refus, le montant des loyers, les coûts de gestion et d'entretien, les impayés, l'état du parc, les conditions de revente, l'encours du financement et l'équilibre financier du dispositif.

L'**article 2** fixe l'objectif d'atteindre, au plus tard le 31 décembre 2035, un parc d'au moins un million d'automobiles électriques mises en location à loyer modéré. La trajectoire est réexaminée au moins tous les trois ans pour tenir compte des sorties anticipées, de l'évolution des besoins et des capacités de production de l'industrie automobile européenne. Une fois le million atteint, les acquisitions permettent en priorité de remplacer les véhicules sortant du parc.

Les véhicules sont acquis par la Caisse des dépôts et consignations au moyen d'accords-cadres pluriannuels conclus après mise en concurrence. La régularité de la commande donne aux constructeurs la visibilité nécessaire pour investir et permet à la puissance publique de négocier les prix et d'imposer des exigences spécifiques. La trajectoire repose sur un prix catalogue moyen de 20 000 euros toutes taxes comprises, en euros constants de 2026, diminué d'un abattement d'au moins 25 %, soit un coût moyen d'acquisition n'excédant pas 15 000 euros par véhicule. Cet objectif moyen permet de diversifier le parc en fonction des besoins familiaux, professionnels ou liés au handicap. Il peut être actualisé pour tenir compte de l'évolution des prix et des résultats des procédures de mise en concurrence.

La constitution du parc exige un financement spécifique, distinct de la subvention annuelle d'équilibre. Ce financement est porté par la Caisse des dépôts et consignations, sur le modèle du financement du logement social. Les achats de véhicules précédant les loyers, son encours croît pendant la constitution du parc jusqu'à environ 8 milliards d'euros, puis il est progressivement remboursé. Il permet de constituer un patrimoine automobile électrique public qui produit des loyers pendant sa durée d'affectation au service, puis des recettes lors de sa revente.

Les loyers, déduction faite de la rémunération des délégataires, et les produits de revente sont intégralement affectés au remboursement de ce financement et au renouvellement du parc. Une fois le parc constitué, ils couvrent l'ensemble des dépenses courantes du service, y compris le remplacement des véhicules, et dégagent un excédent consacré au remboursement. La subvention annuelle d'équilibre de l'État, d'un montant de référence de 350 millions d'euros, est versée jusqu'au remboursement intégral du financement ; au-delà, le service s'autofinance. Son montant est réexaminé au moins tous les trois ans au regard des recettes perçues, de l'encours et du coût du financement, des dépenses d'entretien et de gestion, du niveau des impayés et des besoins d'accompagnement des bénéficiaires.

Pour respecter les exigences de l'article 40 de la Constitution et assurer la recevabilité financière du texte, l'**article 3** prévoit un gage.

Tel est l'objet de cette proposition de loi que je sou mets à votre haute et bienveillante attention.

[1] SDES, *Chiffres clés des transports – Édition 2026*, fiche « Émissions de gaz à effet de serre du transport en 2024 », les transports ont émis 124,9 Mt CO₂ eq, soit 34 % des émissions nationales ; les voitures particulières représentent 53 % des émissions du secteur.

[2] M. MASCARO et J.-P. HERMINE, Institut Mobilités en transition, « *Première édition du leasing social : leçons d'un succès mal anticipé* », IDDRI, billet de blog, 4 avril 2024.

[3] *Ibid.*

[4] *Ibid.* La mesure a été annoncée en mars 2022, entre les deux tours de l'élection présidentielle.

[5] L'argus, « *Leasing social. Fin des locations électriques subventionnées par l'État pour 2024* », 12 février 2024 ; IDDRI, *op. cit.*

[6] Arrêté du 24 juin 2025 portant création d'un programme dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

[7] IDDRI, *op. cit.* ; Direction du budget, « *Le leasing social : nouveau souffle pour la mobilité électrique des ménages les plus modestes et enjeux de maîtrise budgétaire* », 22 octobre 2025.

[8] IDDRI, *op. cit.* : le dispositif a dépassé son dimensionnement tant en volumes disponibles chez les constructeurs qu'en termes budgétaires (environ 650 millions d'euros), au sein d'une enveloppe de 1,5 milliard d'euros inscrite en loi de finances pour 2024, ce qui a conduit à réduire de 1 000 euros le bonus écologique des particuliers et à supprimer les aides à l'achat des entreprises.

[9] Ministère de l'Économie, « *Voitures électriques : 50 000 véhicules attribués dans le cadre du leasing social* », bilan de l'édition 2025.

[10] L'argus, « *Leasing social : 50 000 véhicules électriques subventionnés, mission accomplie* », 13 janvier 2026.

[11] Ministère de l'Économie, *op. cit.*

[12] Génération NT, « *Leasing social 2025 : qui a vraiment remporté la mise ?* », 31 décembre 2025.

[13] Ministère de l'Économie, *op. cit.*

[14] Info.gouv.fr, « *Leasing social : le guichet ouvre le 16 juillet 2026* », 9 juillet 2026.

[15] Service-public.fr, « *Véhicules propres – Le leasing social de voitures électriques est reconduit à partir du 16 juillet 2026* », 16 juin 2026.

[16] Connaissance des énergies, « *Leasing social : un levier pérenne pour aider les ménages les plus modestes ?* », 14 octobre 2025.

[17] IDDRI, *op. cit.* : le montage retenu est celui d'une location longue durée ou d'une location avec option d'achat classique, porté par les acteurs historiques du leasing.

[18] Les Echos, « *Leasing social : la tension monte entre le gouvernement, Renault et Stellantis* », 24 septembre 2026 ; Automobile Propre, « *Leasing social 2026 : quels sont les modèles encore disponibles ?* », 2026.

[19] Il faut entendre par « dépositionnement » la surévaluation artificielle des valeurs de reprise des véhicules. Sur l'incertitude attachée à la valeur résiduelle à trois ans, voir IDDRI, *op. cit.*

[20] Ministère de la Transition écologique, « *Le dispositif leasing social 2026* ».

[21] Transport & Environment et IDDRI, note « *Leasing social* », 13 mai 2023.

Proposition de loi visant à créer un parc social d'un million d'automobiles électriques à loyer modéré

Article 1^{er}

- ① Le chapitre unique du titre V du livre II du code de l'énergie est complété par un article L. 251-3 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 251-3. – I. –* Il est institué un service public d'accès social à l'automobilité électrique à loyer modéré. Ce service assure la mise à disposition de ménages, par voie de location, de véhicules particuliers à motorisation exclusivement électrique.
- ③ « Les véhicules sont acquis, financés et détenus par l'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier. L'État détermine les règles d'attribution, le niveau des loyers ainsi que les objectifs sociaux et environnementaux opposables aux gestionnaires du service.
- ④ « L'établissement mentionné au même article L. 518-2 confie la gestion du service à des opérateurs publics ou privés, dans le cadre de conventions de délégation de service public, conclues conformément au code de la commande publique. Les délégataires assurent la mise à disposition des véhicules, le suivi des contrats de location, la perception des loyers, l'accompagnement des bénéficiaires et la rotation des véhicules au sein du parc. Ils sont rémunérés par une part des loyers effectivement perçus et supportent le risque d'impayés.
- ⑤ « II. – Le bénéfice du service mentionné au I du présent article est subordonné au respect des conditions cumulatives suivantes, vérifiées à la date de signature du contrat de location :
- ⑥ « 1° Le locataire est une personne physique majeure, fiscalement domiciliée en France et, s'il n'a pas la nationalité française, résidant régulièrement sur le territoire national, conformément au code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile ;
- ⑦ « 2° Le locataire relève d'un foyer fiscal dont le revenu fiscal de référence, rapporté au nombre de parts, n'excède pas un plafond correspondant au seuil supérieur du cinquième décile des revenus, définis à l'article 1417 du code général des impôts, par part. Ce plafond est déterminé et actualisé chaque année, par arrêté conjoint des ministres chargés du budget, des transports et de l'environnement ;

- ⑧ « 3° Aucun autre véhicule n'est mis à la disposition du foyer fiscal du locataire au titre du présent article, sauf dérogation justifiée par la composition de ce foyer, l'une des situations mentionnées à l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles ou des besoins professionnels distincts.
- ⑨ « L'attribution des véhicules prend en considération l'offre de transports collectifs disponible, la distance et les horaires des déplacements nécessaires, les besoins liés à l'emploi, à la recherche d'emploi, à la formation, aux soins, à l'accompagnement d'un proche ou à l'accès aux services publics essentiels ainsi que les contraintes familiales et de santé. Ces critères donnent lieu à un barème national de priorité, dont les modalités sont précisées par décret.
- ⑩ « III. – Au moins 50 % des contrats de location mentionnés au I du présent article conclus annuellement par chaque délégataire sont attribués à des bénéficiaires appartenant aux trois premiers déciles des revenus, définis à l'article 1417 du code général des impôts, par part.
- ⑪ « Les délégataires ne peuvent réserver les attributions aux demandeurs présentant les revenus ou les profils de solvabilité les plus favorables. Les collectivités territoriales, les autorités organisatrices de la mobilité et les structures agréées d'aide à la mobilité solidaire sont associées à l'identification et à l'accompagnement des bénéficiaires.
- ⑫ « IV. – Les conditions financières et techniques d'exécution des contrats de location mentionnés au I du présent article sont déterminées selon les modalités suivantes :
- ⑬ « 1° Chaque véhicule est affecté au service mentionné au même I pendant une durée maximale de cent quarante-quatre mois, sous réserve de son état technique, de la sécurité de son utilisation et d'un coût d'entretien compatible avec la bonne gestion du service. Il peut être successivement loué à plusieurs bénéficiaires ;
- ⑭ « 2° Le loyer mensuel moyen mis à la charge des bénéficiaires est fixé à 150 euros, hors assurance, en valeur 2026. Ce montant est revalorisé chaque année, en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac. Le loyer comprend la mise à disposition du véhicule, le suivi administratif, l'assistance, l'entretien et les réparations courants ainsi que le remplacement des pneumatiques. Le contrat précise expressément les prestations non prises en charge ;

- ⑮ « 3° Les véhicules sont dotés d'une motorisation exclusivement électrique et présentent une masse en ordre de marche inférieure à 1 800 kilogrammes, sauf dérogation pour les véhicules adaptés aux personnes mentionnées à l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles. Ils atteignent au moins le niveau de score environnemental exigé pour le bénéfice des aides à l'acquisition de véhicules propres ;
- ⑯ « 4° Les véhicules répondent à des exigences relatives à la consommation énergétique, à l'empreinte carbone de leur fabrication et de leur transport, à la durabilité et à la réparabilité de leur batterie, à la disponibilité de leurs pièces détachées et à leur recyclabilité. Ils satisfont, dans les conditions prévues par le droit de l'Union européenne, à des exigences de résilience industrielle et d'origine européenne. Celles-ci tiennent notamment compte du lieu d'assemblage final, de la part de la valeur ajoutée réalisée dans l'Union européenne et de l'origine des composants stratégiques, en particulier de la batterie, de la chaîne de traction électrique et de l'électronique de puissance ;
- ⑰ « 5° Pour chaque nouveau contrat conclu avec un bénéficiaire mentionné au premier alinéa du III du présent article, l'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier verse au délégataire un abondement forfaitaire d'accompagnement de 400 euros. Cet accompagnement comprend, selon la situation de la personne, une aide à la constitution du dossier, à la prise en main du véhicule, à l'installation d'une solution de recharge et à la maîtrise de son coût d'usage.
- ⑱ « Les exigences prévues aux 3° et 4° du présent IV sont précisées par décret et intégrées aux procédures de commande publique organisées pour la constitution et le renouvellement du parc. Dans les conditions et limites prévues par le droit de l'Union européenne, ces procédures accordent une préférence aux véhicules assemblés dans l'Union et incorporant une part substantielle de composants stratégiques qui y sont produits.
- ⑲ « V. – La filière aval et les réseaux de réparation automobile indépendants sont intégrés au service mentionné au I, selon les règles suivantes :
- ⑳ « 1° L'entretien mécanique, le suivi des garanties des constructeurs et la mise en main des véhicules sont confiés par les délégataires à des professionnels de la réparation de proximité, agents de marque et réparateurs automobiles indépendants, sélectionnés selon des critères transparents et non discriminatoires garantissant un maillage territorial suffisant ;
- ㉑ « 2° Ces prestations font l'objet d'une rémunération forfaitaire de 400 euros, par véhicule et par an, versée par le délégataire et financée par le loyer mentionné au 2° du IV.

- ②② « VI. – Lorsqu'un véhicule cesse d'être affecté au service mentionné au I, son état général fait l'objet d'une évaluation certifiée. Sa valeur résiduelle est déterminée dans des conditions garantissant l'indépendance et la transparence de l'estimation.
- ②③ « Le bénéficiaire auquel le véhicule a été attribué dispose d'un droit de priorité pour l'acquérir à cette valeur. À défaut, le véhicule est cédé au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Le professionnel chargé de la vente reçoit une rémunération déterminée à l'avance. Le produit de la cession, déduction faite de cette rémunération, revient intégralement à l'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier et est affecté au remboursement du financement du parc et à son renouvellement.
- ②④ « VII. – L'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier remet chaque année au Parlement un rapport sur le service mentionné au I du présent article. Ce rapport présente le nombre et le profil des bénéficiaires, leur répartition territoriale et par décile de revenu, le taux de refus des demandes, le montant des loyers, les coûts de gestion et d'entretien, le niveau des impayés, l'état du parc, les conditions de revente des véhicules, l'encours du financement du parc et l'équilibre financier du service.
- ②⑤ « VIII. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

Article 2

- ① I. – À compter du 1^{er} janvier 2028, l'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier acquiert, chaque année, les véhicules particuliers électriques nécessaires à la constitution du parc social automobile prévu à l'article L. 251-3 du code de l'énergie. L'objectif national est l'atteinte, au plus tard le 31 décembre 2035, d'un parc d'au moins un million d'automobiles électriques mises en location à loyer modéré.
- ② II. – Une fois atteint l'objectif mentionné au I du présent article, les acquisitions annuelles assurent prioritairement le remplacement des véhicules mentionnés au premier alinéa du VI de l'article L. 251-3 du code de l'énergie. La trajectoire d'acquisition est réexaminée au moins tous les trois ans, afin de tenir compte du nombre de véhicules effectivement en circulation, des sorties anticipées du parc, de l'évolution des besoins de mobilité et des capacités de production de l'industrie automobile européenne.

- ③ III. – L'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier demeure propriétaire des véhicules jusqu'à leur sortie du parc social automobile prévu à l'article L. 251-3 du code de l'énergie. Les acquisitions sont réalisées au moyen d'accords-cadres pluriannuels, conclus après mise en concurrence, conformément au code de la commande publique.
- ④ La sélection des offres repose sur un objectif de coût moyen d'acquisition n'excédant pas 15 000 euros, toutes taxes comprises, par véhicule, remises commerciales déduites, exprimé en euros constants de 2026 et correspondant à un prix catalogue moyen de 20 000 euros, diminué d'un abattement d'au moins 25 %. Cet objectif est actualisé dans des conditions déterminées par décret, afin de tenir compte de l'évolution des prix des véhicules et des résultats des procédures de mise en concurrence.
- ⑤ IV. – L'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier assure le financement de la constitution et du renouvellement du parc social automobile prévu à l'article L. 251-3 du code de l'énergie, le cas échéant sur les fonds d'épargne mentionnés à l'article L. 221-7 du code monétaire et financier, dans la limite d'un encours maximal de 8,5 milliards d'euros. Ces opérations font l'objet d'un suivi comptable distinct.
- ⑥ Les loyers versés par les bénéficiaires, déduction faite des sommes conservées par les délégataires, en application de l'article L. 251-3 du code de l'énergie, ainsi que les produits de revente des véhicules, sont intégralement affectés au remboursement du financement mentionné au premier alinéa du présent IV et au renouvellement du parc.
- ⑦ L'État verse à l'établissement mentionné à l'article L. 518-2 du code monétaire et financier une subvention annuelle d'équilibre, déterminée par les lois de finances. Son montant de référence est de 350 millions d'euros. Il est réexaminé au moins tous les trois ans au regard des loyers perçus, des produits de revente, de l'encours et de la charge du financement, des dépenses d'entretien et de gestion ainsi que du niveau des impayés.

Article 3

- ① I. – Les éventuelles conséquences financières résultant pour les collectivités territoriales de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par la majoration de la dotation globale de fonctionnement.

- ② II. – L'éventuelle perte de recettes résultant pour l'État du I et les éventuelles conséquences financières résultant pour l'État de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.