

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

79.701/17

25 JUIN 2026

PROPOSITION DE DÉCRET

**insérant un article 45/1 dans le décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone
en vue de mettre en place un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques**

déposée par

Mme Lambelin, M. Lefèbvre, Mme Hanus,
M. Crampont, Mme Roberty et M. Witsel

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret modifie le décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone en vue de fournir une base légale à un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques en Wallonie.

DÉVELOPPEMENT

La transition énergétique du parc automobile constitue l'un des défis majeurs des prochaines années pour la Wallonie. Elle touche à la fois à la politique climatique, à la qualité de l'air, au pouvoir d'achat, à la justice sociale et à l'indépendance énergétique.

Le décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone fixe à la Wallonie des objectifs ambitieux : atteindre la neutralité carbone pour 2050 au plus tard, réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030 et organiser cette transition de manière juste et socialement équitable.

Pour atteindre ces objectifs, le secteur de la mobilité devra prendre sa part. Le parc automobile wallon reste encore largement dominé par les véhicules thermiques. Or, pour de nombreux ménages, particulièrement en zones rurales ou semi-rurales, la voiture reste un outil indispensable de la mobilité quotidienne. Se rendre au travail, conduire les enfants à l'école, accéder aux soins, rejoindre une gare ou faire ses courses supposent encore souvent de disposer d'un véhicule.

Cette réalité doit être pleinement prise en compte. La transition climatique ne peut se construire contre les besoins concrets des citoyens. Elle doit leur proposer des solutions accessibles, crédibles et socialement acceptables.

Aujourd'hui, la voiture électrique progresse, mais de manière inégalitaire. Elle bénéficie principalement aux flottes d'entreprise, aux voitures de société et aux ménages disposant déjà d'une capacité d'investissement suffisante. À l'inverse, de nombreux ménages modestes et moyens restent dépendants de véhicules thermiques anciens, plus coûteux à entretenir, plus polluants et plus exposés aux variations du prix de l'essence et du diesel.

Cette situation crée un risque de transition à deux vitesses. D'un côté, certains ménages accèdent à des véhicules moins coûteux à l'usage et moins dépendants des carburants fossiles. De l'autre, les ménages les plus fragiles continuent à supporter les coûts de véhicules thermiques anciens, alors qu'ils disposent des marges budgétaires les plus faibles.

Le leasing social constitue une réponse concrète à cette difficulté. Il permet de lever la principale barrière à l'accès à la voiture électrique : le coût d'acquisition. En transformant un investissement initial élevé en mensualités réduites, stables et prévisibles, il rend l'usage d'un véhicule électrique accessible à des ménages qui ne pourraient pas acheter un véhicule électrique neuf.

L'expérience française démontre que ce type de mécanisme répond à une réelle demande sociale. Le dispositif a permis à des ménages modestes d'acquérir une voiture électrique en location longue durée, pour des mensualités nettement inférieures au prix du marché.

Pour la Wallonie, un tel dispositif doit toutefois être strictement encadré. Il ne s'agit pas de financer n'importe quel véhicule ni de soutenir des modèles lourds, coûteux ou surdimensionnés. Le mécanisme doit privilégier des véhicules sobres, légers, économes en énergie, adaptés aux besoins quotidiens, équipés de batteries de taille raisonnable et présentant un bilan environnemental favorable. Il convient également que ces véhicules soient construits en Europe.

Le ciblage social doit également être précis afin d'éviter les effets d'aubaine. La priorité doit aller aux ménages modestes et moyens, aux travailleurs dépendants de leur voiture, aux familles monoparentales, aux habitants des zones rurales ou périurbaines mal desservies par les transports publics ainsi qu'aux ménages remplaçant un véhicule thermique ancien.

Ce dispositif devra également être articulé avec les autres politiques de mobilité durable. Le leasing social ne peut pas se substituer au développement des transports publics, du transport à la demande, du covoiturage, de l'autopartage, de la mobilité active ou du déploiement des bornes de recharge. Il doit constituer une solution complémentaire pour les ménages qui restent, dans les faits, dépendants d'un véhicule.

La présente proposition de décret vise dès lors à insérer, dans le chapitre 10 du décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone consacré aux habilitations du Gouvernement, une habilitation spécifique permettant au Gouvernement wallon de mettre en place un mécanisme de leasing social pour véhicules électriques.

Cette habilitation permettrait au Gouvernement de fixer les conditions d'accès, les publics prioritaires, les véhicules admissibles, les montants d'intervention, les modalités de leasing, les obligations des opérateurs, les règles de contrôle et les modalités d'évaluation du dispositif.

Les financements pourraient notamment provenir des crédits régionaux, du plan social Climat ou de tout autre mécanisme européen poursuivant des objectifs similaires.

L'objectif est clair : faire de l'électrification du parc automobile un outil de justice sociale, de pouvoir d'achat et de réduction des émissions. La voiture électrique ne peut pas devenir un privilège réservé aux ménages aisés ou aux flottes d'entreprise. Lorsqu'elle constitue une solution utile pour des ménages dépendants de leur voiture, elle doit pouvoir devenir accessible.

La présente proposition de décret s'inscrit donc pleinement dans l'esprit du décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone : atteindre les objectifs climatiques wallons tout en organisant une transition juste, socialement équitable et concrètement utile aux citoyens.

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

Cet article insère un article 45/1 dans le chapitre 10 du décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone relatif aux habilitations du Gouvernement.

Ce nouvel article habilite le Gouvernement à mettre en place, dans les limites des crédits budgétaires disponibles, un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques à destination des particuliers.

Le mécanisme poursuit plusieurs objectifs complémentaires :

- 1° rendre l'usage d'un véhicule électrique accessible aux ménages pour lesquels le coût d'acquisition constitue un obstacle financier important ;
- 2° accélérer le renouvellement du parc automobile par le remplacement de véhicules thermiques anciens par des véhicules électriques sobres et adaptés aux besoins quotidiens ;
- 3° réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées à la mobilité ;
- 4° diminuer la dépendance des ménages aux carburants fossiles et leur exposition aux fluctuations du prix de l'essence et du diesel ;
- 5° contribuer à une transition climatique socialement juste, accessible et compatible avec les besoins concrets de mobilité des citoyens.

L'article proposé précise que le dispositif doit viser prioritairement les ménages modestes et moyens, les travailleurs dépendants de leur voiture, les familles monoparentales, les habitants des zones rurales ou périurbaines mal desservies par les transports publics, les ménages remplaçant un véhicule thermique ancien et les personnes ne bénéficiant pas d'un véhicule de société ou d'un avantage équivalent.

Il prévoit également des balises environnementales afin d'éviter que l'aide publique ne soutienne des véhicules lourds, coûteux ou surdimensionnés. Le Gouvernement devra donc fixer des critères relatifs à la sobriété énergétique, au poids du véhicule, à la taille de la batterie, au bilan environnemental, au coût d'usage et à l'adéquation du véhicule aux besoins quotidiens.

L'article confie également au Gouvernement le soin de déterminer les modalités pratiques du dispositif : conditions d'accès, procédure de demande, montant de l'intervention publique, mensualité maximale, durée du leasing, restitution ou acquisition du véhicule, obligations des opérateurs et modalités de contrôle.

Le mécanisme du leasing social pourrait être financé au moyen :

- 1° des crédits budgétaires régionaux affectés à la politique climatique, énergétique ou de mobilité ;
- 2° du plan social Climat ;
- 3° de tout autre financement européen poursuivant des objectifs similaires.

PROPOSITION DE DÉCRET

insérant un article 45/1 dans le décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone en vue de mettre en place un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques

Article unique

Dans le chapitre 10 du décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone, il est inséré un article 45/1 rédigé comme suit :

« Art. 45/1. §1^{er}. Dans les limites des crédits budgétaires disponibles, le Gouvernement peut mettre en place un mécanisme de leasing social pour véhicules électriques à destination des particuliers.

Le mécanisme de leasing social est prioritairement destiné :

- 1° aux ménages modestes et moyens ;
- 2° aux travailleurs dépendants de leur voiture pour leurs déplacements quotidiens ;
- 3° aux familles monoparentales ;
- 4° aux habitants des zones rurales ou périurbaines mal desservies par les transports publics ;
- 5° aux ménages remplaçant un véhicule thermique ancien ;
- 6° aux personnes ne bénéficiant pas d'un véhicule de société ou d'un avantage équivalent.

Le Gouvernement précise les conditions applicables aux bénéficiaires visés à l'alinéa 2.

§2. Le mécanisme de leasing social porte sur des véhicules électriques répondant à des critères environnementaux, énergétiques et sociaux fixés par le Gouvernement.

Ces critères portent sur :

- 1° la sobriété énergétique du véhicule ;
- 2° le poids du véhicule ;
- 3° la taille de la batterie ;
- 4° l'adéquation du véhicule aux besoins quotidiens de mobilité ;

5° le bilan environnemental du véhicule sur l'ensemble de son cycle de vie ;

6° le coût d'usage pour le bénéficiaire ;

7° la contribution du véhicule au développement d'une filière industrielle européenne.

§3. Le Gouvernement détermine :

1° les conditions d'accès au mécanisme du leasing social ;

2° les modalités d'introduction, d'examen et de sélection des demandes ;

3° le montant maximal de l'intervention publique ;

4° les modalités de calcul de la mensualité à charge du bénéficiaire ;

5° la durée du contrat de leasing ;

6° les conditions de restitution, de renouvellement ou d'acquisition du véhicule au terme du contrat ;

7° les modalités de contrôle, de suspension ou de récupération de l'aide en cas de non-respect des conditions ;

8° les modalités d'évaluation sociale, budgétaire, environnementale et climatique du dispositif ;

9° la manière dont le mécanisme est articulé avec les politiques régionales de mobilité durable.

A. LAMBELIN

B. LEFÈBVRE

M. HANUS

V. CRAMPONT

S. ROBERTY

T. WITSEL