



Position d'EV Belgium

Garantir les Objectifs Sociétaux du Budget Mobilité

26 février 2026

Introduction

Le Budget Mobilité Fédéral s'est imposé comme la pierre angulaire de la stratégie belge visant à rendre le parc automobile des entreprises plus écologique et à soutenir le « modal shift ». EV Belgium soutient le Budget Mobilité en tant qu'instrument essentiel en faveur de la mobilité durable. Nous exprimons toutefois notre vive inquiétude face aux nouvelles règles et interprétations, notamment en ce qui concerne l'option « cash » et l'utilisation du budget pour des locations ou des prêts. Nous estimons que ces mécanismes affaiblissent l'efficacité de cette mesure pour l'environnement et ont un impact négatif sur la transition vers des solutions durables.

En 2024, environ 1 personne sur 20 autorisée à utiliser le Budget Mobilité aura recours à cette option. Ce nombre a rapidement augmenté et continue de croître, surtout avec les nouvelles règles et obligations (voir annexe 2). L'attrait de cette option évolue donc rapidement et devient un choix de plus en plus important. Afin de limiter cette option moins efficace et son impact négatif, EV Belgium invite les décideurs politiques à tenir compte de ses réserves et recommandations.

1. Le budget mobilité : un moteur pour la mobilité durable

EV Belgium confirme une nouvelle fois que le budget mobilité est un levier essentiel pour la modernisation de la politique salariale. Il permet de détourner les travailleurs des véhicules équipés de moteurs à combustion interne traditionnels polluants en leur proposant des alternatives attrayantes et durables (piliers 1 et 2). En outre, ce régime :

- permet aux employés de choisir un mode de transport adaptée à leur mode de vie ;
- est un catalyseur important pour l'adoption de véhicules sans émissions ; et
- soutient le secteur des transports à atteindre l'objectif belge de réduction significative des émissions de CO₂.



2. Le risque du « cash-out » et les dépenses non liées à la mobilité

La philosophie fondamentale du Budget Mobilité consiste à financer des solutions de mobilité durables. Les modifications récentes ou les propositions visant à ne pas aborder les options « cash » (pilier 3) ou à autoriser l'utilisation du budget pour des prêts hypothécaires ou des frais de location (sans critères de durabilité stricts) sapent clairement la philosophie de ce régime.

Continuer à autoriser la conversion facile du budget en argent ou son utilisation pour les frais de logement (loyer/prêts) transforme une incitation à la mobilité durable en un simple outil financier d'optimisation salariale. Cela ne favorise pas activement la décarbonisation de la mobilité, car les gens continueront à utiliser leur « autre » voiture familiale, plus polluante, et cela ne résout pas les problèmes d'embouteillages, car le nombre moyen de kilomètres parcourus par personne n'est pas compensé. Un exemple préoccupant à cet égard est le vieillissement rapide du parc automobile belge, qui s'accélère plus depuis l'introduction du budget mobilité en 2019 (voir annexe 1).

Bien que l'option « cash » puisse sembler attrayante à court terme pour les employés et n'ait pas d'impact réel sur l'employeur, elle ne répond pas aux besoins de mobilité à long terme de l'employé et supprime l'incitation à explorer des options de transport plus durables.

3. L'impact sur l'écosystème des véhicules électriques

La flotte d'entreprise est le moteur de l'électrification du parc automobile belge. L'affaiblissement du lien entre le budget mobilité et la mobilité réelle a un impact négatif direct sur le marché des véhicules électriques en raison :

1. Marché de l'occasion : les véhicules de société électriques d'aujourd'hui sont les véhicules électriques d'occasion abordables de demain. Ralentir la transition des entreprises nuit à la disponibilité future de véhicules électriques abordables pour les particuliers.
2. Adoption réduite des véhicules électriques : si les employés sont incités à opter pour une « compensation financière » plutôt que pour un véhicule zéro émission (pilier 1) ou une mobilité partagée durable, la demande en VE's ralentira.
3. Stagnation des infrastructures : le ralentissement de l'adoption des véhicules utilitaires électriques entraîne une baisse des investissements dans les infrastructures de recharge à domicile et au bureau.



Recommandations

EV Belgium exhorte les décideurs politiques à veiller à l'intégrité du Budget Mobilité. L'accent doit rester mis sur la « Mobilité et la Multimodalité », et non sur les « Briques et le Cash ». C'est pourquoi nous formulons les recommandations suivantes :

1. **La mobilité reste la priorité.** Ce n'est qu'en offrant de véritables alternatives aux citoyens qu'ils resteront libres de choisir et de se déplacer.
2. **Le budget mobilité doit avant tout servir à la décarbonisation de la mobilité.** Le budget doit donner la priorité au pilier 1 (véhicules électriques) et au pilier 2 (transports doux/publics, multimodalité). *Rendre obligatoire le pilier 1 (par l'employeur et sous certaines conditions) est déjà un bon premier pas.*
3. **L'option cash doit être limitée autant que possible :** le pilier 3 doit rester l'option la moins attractive, utilisée uniquement comme solde résiduel et non comme choix principal.
 - Le remboursement des frais de carburant et de recharge ne devrait plus être autorisé si l'on décide de recourir exclusivement à une option de remboursement en espèces ou d'hébergement.
 - Les frais de logement doivent être examinés de près : l'utilisation du budget consacré aux frais de logement doit être strictement liée à la réduction des distances de déplacement (proximité du lieu de travail), plutôt que de servir de complément général au salaire.

En outre, nous proposons d'associer **des critères de durabilité supplémentaires** aux frais de logement et à l'option « cash » (piliers 2 et 3) afin d'éviter qu'ils ne soient consacrés à des modes de transport non durables. À l'heure actuelle, les travailleurs peuvent utiliser ces options pour financer indirectement des solutions non durables pour leurs trajets domicile-travail. C'est pourquoi seuls les travailleurs qui ne possèdent pas de véhicule à moteur à combustion dans leur foyer devraient pouvoir bénéficier de l'option de retrait en espèces. La règle actuelle des 10 km n'est pas suffisante pour exclure ce risque.

Nous proposons par ailleurs de mettre à la disposition des employeurs certaines données de base issues de la *Banque-Carrefour des Véhicules* à cette fin.¹ Si cela n'est pas possible, nous recommandons d'introduire au moins l'exigence d'une déclaration sur l'honneur de l'employé. Cette exigence supplémentaire sert de mesure incitative pour le marché des véhicules d'occasion : certains employés pourraient choisir de remplacer leur voiture polluante par un modèle durable afin de rester éligibles à l'option logement ou « cash-out » du budget mobilité.

1

<https://mobilit.belgium.be/nl/weg/erkenning-als-professioneel/inschrijvingen/uitwisseling-gegevens-met-stakeholders/kruispuntbank>



Conclusion

Le Budget Mobilité Fédéral est un instrument important dans la stratégie belge visant à rendre le parc automobile des entreprises plus écologique et à provoquer un véritable transfert modal. EV Belgium soutient pleinement ces aspects du Budget Mobilité, qu'il considère comme essentiels pour promouvoir la mobilité durable. Nous affirmons également que le Budget Mobilité est un levier crucial pour la modernisation de la politique salariale. Nous exprimons toutefois notre vive inquiétude concernant l'option « cash » et l'utilisation du budget pour le paiement de loyers ou de prêts. Nous pensons que ces mécanismes affaiblissent l'efficacité de la mesure pour l'environnement et ont un impact négatif sur la transition vers des solutions de mobilité durable.

Il est donc judicieux d'inciter les employés à abandonner les véhicules polluants traditionnels en leur proposant des alternatives attrayantes et durables (piliers 1 et 2). Le fait de permettre que le budget soit facilement converti en argent ou utilisé pour les frais de logement (loyer/prêts) fait de ce dispositif un outil d'optimisation salariale qui ne soutient pas activement la décarbonisation de la mobilité.

Pour garantir que le budget mobilité soit un véritable moteur de la décarbonisation, les décideurs politiques doivent donner la priorité absolue à la mobilité durable plutôt qu'aux « briques et au cash ». Le cadre doit activement promouvoir les véhicules durables (pilier 1) et la multimodalité (pilier 2) comme options principales, tandis que l'option de retrait en espèces doit être reléguée à un rôle secondaire et les critères de logement doivent être renforcés afin de garantir qu'ils réduisent réellement la distance entre le domicile et le lieu de travail. En évitant que le budget ne devienne une allocation salariale générique, nous veillons à ce qu'il reste un instrument ciblé offrant de véritables alternatives durable pour la liberté de déplacement.

###

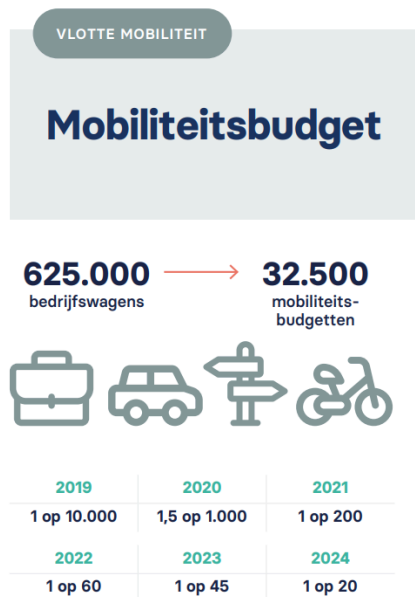


Annex 1

2017	8 jaar, 11 maanden en 20 dagen	3278	1.20%
2018	9 jaar en 3 dagen	3290	0.37%
2019	9 jaar en 18 dagen	3305	0.46%
2020	9 jaar, 2 maanden en 26 dagen	3375	2.12%
2021	9 jaar, 5 maanden en 18 dagen	3457	2.43%
2022	9 jaar, 9 maanden en 11 dagen	3572	3.33%
2023	9 jaar, 10 maanden en 29 dagen	3622	1.40%
2024	10 jaar en 29 dagen	3682	1.66%
2025	10 jaar, 3 maanden en 19 dagen	3764	3.92%

Annex 2

Ruim 5 % van de rechthebbenden, hetzij 1 op 20, maakt gebruik van het wettelijke mobiliteitsbudget.



Bronnen: FOD Mobiliteit & SDWorx | Cijfers op 31.12.2024