



## Communiqué de presse

### Le CCE et le CNT se sont mis d'accord sur des adaptations pour une réforme réussie du budget mobilité

L'accord de gouvernement fédéral 2025-2029 prévoit une refonte du budget mobilité, qui deviendra une obligation légale plutôt qu'un instrument volontaire : les employeurs devront le proposer aux travailleurs ayant droit à une voiture de société.

Le 29 avril 2026, le Conseil central de l'économie (CCE) et le Conseil national du travail (CNT) ont émis un avis unanime à ce sujet. Dans celui-ci, les Conseils plaident pour :

- la mise en œuvre de simplifications administratives
- une limitation du financement des frais de logement et
- un véritable choix dans le pilier 2 du budget mobilité (consacré à la mobilité durable), en accord avec les besoins des travailleurs.

Selon eux, ce n'est qu'à travers des ajustements sur ces 3 points, qui sont indissociables les uns des autres, que l'obligation de proposer un budget mobilité aux travailleurs ayant droit à une voiture de société contribuera effectivement à un transfert modal durable.

Les Conseils demandent des **simplifications administratives** dans la mise en œuvre du budget mobilité. Ils demandent entre autres une simplification des formules appliquées pour calculer le Total Cost of Ownership<sup>1</sup> (TCO).

En outre, ils plaident pour l'exclusion temporaire du budget mobilité<sup>2</sup> de certaines catégories de travailleurs et pour une exception temporaire concernant l'utilisation de voitures partagées avec moteur à combustion. Actuellement, l'autopartage est de facto exclu des possibilités d'affectation du budget mobilité, alors qu'il s'agit d'une forme durable de mobilité<sup>3</sup>.

En outre, les Conseils estiment nécessaire de limiter le **financement des frais de logement à maximum 50 % du budget mobilité**. Cette mesure doit garantir l'utilisation effective du budget mobilité à des fins de mobilité et non comme instrument d'optimisation salariale, et permet en parallèle d'éviter des retombées négatives sur le marché du logement. En effet, sans cet ajustement, pour un groupe de travailleurs considérable, le budget mobilité risque d'être assimilé à un pouvoir d'achat supplémentaire servant à payer leur loyer ou leur emprunt hypothécaire. Dans un marché du logement qui est déjà sous pression, cela conduirait inévitablement à une hausse des prix des loyers et de l'immobilier.

Enfin, les Conseils soulignent l'importance du **dialogue au niveau de l'entreprise sur les possibilités d'affectation au sein du pilier 2**. En effet, il est essentiel que l'offre minimale dans le pilier 2 soit suffisamment attractive pour que les travailleurs ayant un budget mobilité passent effectivement à des alternatives à la voiture de société et que cette offre corresponde à leurs besoins.

<sup>1</sup> Le « Total Cost of Ownership » (TCO) est le coût brut annuel total pour l'employeur du financement et de l'utilisation d'une voiture de société.

<sup>2</sup> Pour le moment, en raison d'une autonomie insuffisante, du nombre insuffisant de bornes de recharge, etc., certaines fonctions (p. ex. la fonction de représentant commercial ou encore les fonctions d'aide et de soins à domicile) ne peuvent pas encore être exercées de façon confortable avec une voiture sans émission.

<sup>3</sup> Actuellement, les voitures partagées et en location avec chauffeur, contrairement aux taxis et aux voitures en location sans chauffeur, doivent respecter le critère zéro émission. Jusqu'à présent, l'offre de voitures partagées électriques est limitée (à 29 %). Étant donné qu'en pratique, il est impossible de vérifier ou de prouver qu'une voiture partagée utilisée émet du CO<sub>2</sub>, l'autopartage est de facto exclu des possibilités d'affectation du budget mobilité, alors qu'il s'agit pourtant d'une forme durable de mobilité.

Vous pouvez consulter l'avis sur les sites internet du [CCE](#) et du [CNT](#).