



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

VOITURES DE SOCIÉTÉ ET BUDGET MOBILITÉ EN BELGIQUE EN 2025



www.mobilit.belgium.be

.be

Voitures de société et voitures-salaires : quelles définitions ?

Par voiture de société, on entend généralement une voiture mise à la disposition d'un travailleur par sa société ou son employeur et qui peut être utilisée pour des besoins privés¹. Ces voitures sont considérées comme un avantage toute nature pour le travailleur.

Il existe deux types de bénéficiaires de voitures de société : les salariés et les dirigeants d'entreprise.

Les voitures de société mises à la disposition des travailleurs salariés sont nommées ici « voitures-salaires ». Leur nombre est connu et donné par l'ONSS, grâce à la contribution de solidarité CO₂ dont doivent s'acquitter les employeurs qui mettent à disposition de leurs travailleurs des véhicules qui peuvent être utilisés à des fins autres que professionnelles. La définition de « voitures de société » reprise dans la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité se limite aussi à ces véhicules.

Pour connaître le nombre total de voitures de société (au sens large), il faut ajouter à ces voitures-salaires les voitures de société des dirigeants d'entreprise qui peuvent être utilisées, au moins en partie, pour des raisons autres que professionnelles, et qui ne sont pas soumises à la contribution de solidarité CO₂. Le nombre de voitures de société des dirigeants d'entreprise n'est actuellement pas connu². En conséquence, seul le nombre de voitures-salaires sera présenté dans ce document.

Le budget mobilité

Le budget mobilité est une législation qui permet aux employeurs de proposer aux collaborateurs qui bénéficient (ou sont dans les conditions pour bénéficier) d'une voiture de société, de dépenser un budget mobilité sur mesure et plus respectueux de l'environnement. Concrètement, cela signifie que si l'employeur décide d'instaurer ce système, le travailleur peut échanger sa voiture de société (ou son droit à une voiture de société) contre un budget mobilité.

Le principe du budget mobilité repose sur trois piliers. Les travailleurs peuvent répartir leur budget entre ces trois piliers (un ou plusieurs) sous certaines conditions, en tenant compte des possibilités d'affectation offertes par l'employeur.

- Le pilier 1 permet au travailleur de financer la mise à disposition d'une voiture de société plus respectueuse de l'environnement (voiture émettant moins de CO₂, voiture électrique, etc.)
- Le pilier 2 permet au travailleur de financer des modes de déplacement plus durables mais aussi de financer les frais d'un logement.
- Le pilier 3 permet de se voir verser en espèces, une fois par an, la partie restante du budget. Celle-ci sera néanmoins diminuée d'une cotisation spéciale de 38,07 %, contribuant à la constitution des droits sociaux.

¹ Les « voitures de service » appartenant à la société et utilisées uniquement pour des déplacements de service ne sont donc pas considérées dans ce rapport.

² Via un couplage avec des données fiscales, Statbel obtient d'autres données concernant les voitures de société, mais ce couplage ne permet pas (encore) de toutes les identifier. La méthodologie est présentée ici : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/possession-de-voitures-par-menage>. La problématique des statistiques concernant les voitures de société est également développée dans l'article « L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique » de Xavier May (Brussels Studies Institute). <https://bsi.brussels/digest/lepineuse-question-du-nombre-de-voitures-de-societe-en-belgique/>

Le nombre de voitures-salaires et de budgets mobilité en Belgique

La figure et le tableau ci-dessous présentent l'évolution du nombre de voitures-salaires et le comparent avec l'évolution du nombre de travailleurs assujettis à la sécurité sociale. Le total des travailleurs est complété par le nombre de bénéficiaires du budget mobilité, à l'exception de ceux du pilier 1, qui disposent toujours d'une voiture de société par définition.

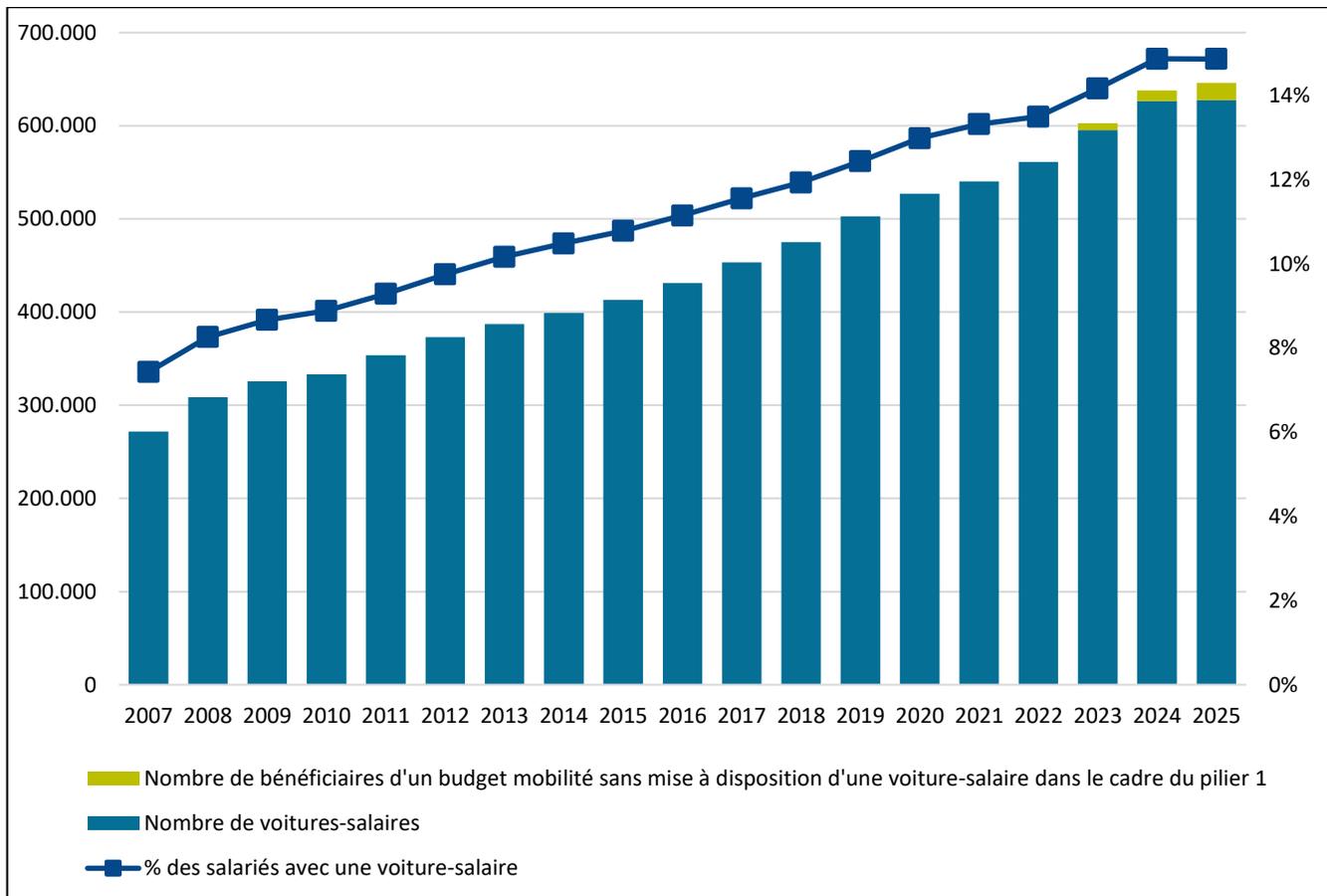


Figure 1 Évolution du nombre de voitures-salaires et du pourcentage de salariés qui en bénéficient, et de bénéficiaires du budget mobilité sans pilier 1

En 2025, pour la première fois depuis la publication de données précises, le nombre de voitures-salaires en Belgique stagne. L'augmentation entre les premiers trimestres 2024 et 2025 n'est que de 0,2 %, contre une moyenne annuelle de 5 % au cours des 17 années précédentes. La part des salariés disposant d'une voiture-salaire reste donc stable, à 15 %.

En parallèle, le budget mobilité poursuit sa progression : 18 516 salariés en ont bénéficié en 2024, dont 17 157 sans recours au pilier 1. Cela ne représente toutefois que moins de 0,5 % de l'ensemble des salariés, et moins de 3 % des bénéficiaires d'une des deux formes d'avantage (voiture-salaire ou budget mobilité). La progression du budget mobilité n'explique pas entièrement la stagnation du nombre de voitures-salaires entre 2024 et 2025, puisque le nombre cumulé des bénéficiaires des deux formes d'avantage n'a augmenté que de 1,5 % en un an.

Année ³	Voitures-salaires			Budgets mobilité sans voiture-salaire (pilier 1)			
	Nombre au premier trimestre ⁴	% des salariés ⁵	% du parc de véhicules ⁶	Nombre sur base annuelle ⁷	Nombre au premier trimestre (estimation du SPF MT ⁸)	% des salariés	% des bénéficiaires d'une voiture-salaire et/ou d'un budget mobilité
2007	271.949	7,4%	4,7 %				
2008	308.800	8,3%	5,3 %				
2009	325.522	8,7%	5,5 %				
2010	333.209	8,9%	5,5 %				
2011	353.521	9,3%	5,7 %				
2012	373.074	9,8%	6,0 %				
2013	387.078	10,2%	6,2 %				
2014	398.877	10,5%	6,3 %				
2015	412.952	10,8%	6,5 %				
2016	431.215	11,2%	6,7 %				
2017	453.149	11,6%	6,9 %				
2018	475.150	11,9%	7,2 %				
2019	502.840	12,4%	7,5 %				
2020	526.998	13,0%	7,8 %				
2021	540.264	13,3%	7,9 %				
2022	560.956	13,5%	8,2 %	4.865			
2023	595.054	14,2%	8,6 %	9.592	7.800	0,18%	1,3%
2024	626.645	14,9%	8,9 %	17.157	11.200	0,27%	1,8%
2025	627.598	14,9%	8,9 %		18.400	0,43%	2,8%

Tableau 1 – Évolution du nombre de travailleurs bénéficiant d'une voiture-salaire et/ou d'un budget mobilité

³ Données du 1^{er} trimestre de l'année concernée, ou du 1^{er} janvier pour le parc de véhicules.

⁴ Source : ONSS

⁵ Source : Banque nationale de Belgique. Calculs : SPF Mobilité et Transports.

⁶ Source : Statbel. Sont ici considérés les voitures et les véhicules utilitaires (camions et camionnettes). Un petit pourcentage (environ 3 %) des voitures-salaires sont en réalité des camionnettes.

⁷ Source : Monitoring ONSS sur le verdissement du parc des voitures de fonction (travailleurs salariés)

⁸ Estimation du SPF Mobilité et Transports sur base de données de l'ONSS. Le nombre total de bénéficiaires de l'année précédente est augmenté de l'évolution (connue par trimestre) du nombre d'utilisateurs du pilier 1 entre le 4^e trimestre de l'année précédente et le 1^{er} trimestre de l'année concernée (en partant du principe que la part d'utilisateurs du pilier 1 parmi les utilisateurs du budget mobilité reste constante).



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

www.mobilit.belgium.be

