



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.8.2011
SEC(2011) 989

COMMUNICATION A LA COMMISSION

**PLAN DE MOBILITÉ DU PERSONNEL DE LA COMMISSION À BRUXELLES
2010-2014**

COMMUNICATION A LA COMMISSION

PLAN DE MOBILITÉ DU PERSONNEL DE LA COMMISSION À BRUXELLES 2010-2014

1. CONTEXTE LÉGISLATIF ET POLITIQUE

À Bruxelles, toutes les organisations employant plus de deux cents personnes sont tenues de mettre en place un plan de déplacement. Le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, le 25 mars 1999, une ordonnance relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant¹, qui a été suivie, le 5 février 2004, d'un décret d'application. La Commission tient à manifester son engagement en faveur de la protection de l'environnement par l'adoption d'un plan de mobilité.

Le développement durable est l'un des objectifs majeurs de l'Union européenne, comme l'indique le récent livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»², publié en 2011. Un objectif ambitieux y a notamment été fixé, à savoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre³ dans l'ensemble de l'Union européenne, et ce document souligne l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, par l'augmentation, entre autres, de la part des déplacements utilisant des transports collectifs.

La Commission veut sensibiliser les membres de son personnel à la façon dont ils peuvent contribuer personnellement, par le choix de leur moyen de transport, à la protection de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de l'air. C'est pourquoi elle collabore étroitement avec la Région de Bruxelles-Capitale, en soutenant ses initiatives visant à promouvoir l'utilisation des transports publics et à en améliorer la qualité. Elle encourage également son personnel à opter pour d'autres moyens de transport durables, en particulier le vélo.

Dans sa communication sur la politique immobilière et les infrastructures à Bruxelles⁴, la Commission a réexaminé son rôle d'employeur responsable dans l'optique de permettre aux membres de son personnel de combiner leurs vies professionnelle et privée d'une manière plus équilibrée, et de les encourager à abandonner l'usage de leur véhicule privé pour se rendre au travail.

¹ Publiée dans le *Moniteur belge* du 24 juin 1999.

² COM(2011) 144 du 28 mars 2011.

³ La stratégie Europe 2020 (COM(2010)2020) s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 (voire de 30 % si les conditions sont favorables).

⁴ COM(2003)755 du 10 décembre 2003.

En mars 2006, la Commission a adopté le «Plan de mobilité du personnel de la Commission à Bruxelles 2006-2009»⁵. Son objectif principal était d'encourager le personnel à utiliser les transports publics pour les déplacements domicile-lieu de travail.

La présente communication fait suite à ce plan de mobilité et couvre la période 2010-2014.

Fort de son soutien et de l'engagement de son personnel, la Commission souhaite gérer ses différents sites d'une manière conforme à ses politiques sociale, environnementale et énergétique. Aussi porte-t-elle une attention toute particulière aux conditions de travail de son personnel, notamment en examinant en quoi les transports et la mobilité peuvent contribuer à la réalisation de son objectif général. La Commission souhaite donc s'assurer que son personnel utilise les moyens de transports les plus efficaces et écologiques pour leurs déplacements, que ce soit entre leur domicile et leur lieu de travail ou dans le cadre de leur activité professionnelle.

L'impact du plan dépend en grande partie d'une amélioration significative de la qualité des services de transport public, à savoir des mesures prises par les autorités belges (que ce soit aux niveaux fédéral, régional ou communal) et par les opérateurs de transports concernés.

Dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010»⁶, la Commission a émis l'opinion selon laquelle, pour convaincre les particuliers d'abandonner la voiture en faveur des transports publics, toute une série de mesures d'accompagnement devaient être prévues, en particulier:

- des systèmes de transports publics adaptés dans toutes les zones géographiques concernées, notamment dans les zones périurbaines, où les déplacements sont plus difficiles à organiser et à effectuer, ainsi qu'un service efficace en dehors des heures de pointe;
- une politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui favorise la fluidité des liaisons (places de stationnement à proximité des principales gares ferroviaires et stations de métro/bus pour permettre aux voyageurs d'effectuer une partie du trajet en voiture et le reste en transports publics; un réseau de transports publics facilitant l'intermodalité sur des trajets courts; etc.);
- des mesures visant à assurer le confort, la qualité, la rapidité et la sécurité des transports publics.

De plus, comme le confirme le nouveau livre blanc de 2011 en matière de politique des transports, accroître la densité et la qualité des services de transport public influencerait sur la part des déplacements utilisant des transports collectifs. Un aménagement du territoire adapté peut également faire baisser les volumes de trafic. Il convient ensuite de faciliter les déplacements à pied et à vélo pour qu'ils deviennent une partie intégrante de la mobilité urbaine et de l'infrastructure. Enfin, la Commission a l'intention d'encourager l'utilisation de véhicules plus petits, plus légers et plus spécifiques pour le transport de passagers. Il serait de même possible d'introduire des alternatives en matière de systèmes de propulsion et de

⁵ SEC(2006)344 du 14 mars 2006.

⁶ COM(2001)370 du 12 septembre 2001 - La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix.

carburants, en particulier dans les grands parcs d'autobus urbains, de taxis et de fourgonnettes.

Certaines mesures similaires ont déjà été prises en considération dans les plans de développement de certains grands opérateurs comme la STIB et la SNCB, ainsi que dans le plan régional pour le développement des transports de la Région de Bruxelles-Capitale IRIS-2. En particulier, le plan d'investissement régional Bruxelles Mobilité 2010-2014 donne la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics. Il prévoit notamment: l'amélioration de la qualité des trottoirs et de la sécurité des piétons, la construction de nouvelles pistes cyclables et l'amélioration du réseau existant (projet Itinéraires Cyclables Régionaux), et la mise en œuvre de nouveaux outils de gestion du trafic. Le plan d'investissement de la STIB prévoit quant à lui le prolongement de certaines lignes de tram, la rénovation de certaines stations de métro et le développement du réseau du métro, la mise en service de nouveaux véhicules, la réduction des temps de trajet et des retards et l'augmentation des fréquences aux heures de pointe. Sont également prévues la poursuite de la mise en place du réseau RER (Réseau Express Régional – trains et bus express) et, pour 2013, l'introduction de la carte à puce Mobib permettant aux passagers de voyager avec une seule carte auprès de tous les opérateurs de transport à Bruxelles. Toutefois, des efforts supplémentaires devront être consentis pour répondre aux attentes.

2. MESURES DE MOBILITÉ EXISTANTES ET LEUR IMPACT (1997-2009)

2.1. Mesures adoptées et actions entreprises

2.1.1. Incitations à une utilisation accrue des transports publics

(a) Contribution aux frais d'abonnement aux transports publics

Le plan de mobilité 2006-2009 proposait que la Commission contribue pour moitié aux frais d'abonnement des membres du personnel ayant accepté de ne pas utiliser les parcs de stationnement de la Commission, à concurrence d'une distance de 60 km pour les trajets en train, en fonction des disponibilités budgétaires. Après avoir rejeté les demandes de la Commission dans plusieurs projets de budget annuel consécutifs, les autorités budgétaires ont accepté d'attribuer les fonds nécessaires à la mise en œuvre de cette initiative en 2010.

(b) Politique immobilière

La plupart des bâtiments de la Commission à Bruxelles sont situés le long d'axes de transports publics. Lorsqu'elle cherche à louer ou à acheter de nouveaux locaux, la Commission a fait de la proximité des transports publics l'un des critères majeurs de sélection, conformément à sa politique d'installation des services, adoptée en septembre 2007⁷. La disponibilité, la fréquence et la qualité des services de transport sont toutes prises en compte.

(c) La promotion des transports publics

⁷ COM(2007)501 du 5 septembre 2007.

La Commission a encouragé son personnel à utiliser les transports publics pour les trajets effectués dans le cadre de leurs activités professionnelles à Bruxelles:

- la Commission a négocié certaines modalités avec la STIB pour encourager son personnel à utiliser le réseau bruxellois de transports publics pour les trajets entre les bâtiments de la Commission, et pour se rendre à l'aéroport national de Zaventem. Ces modalités comprennent:
 - la gratuité des déplacements sur un nouvel itinéraire, la ligne de bus 22, qui connecte les principaux bâtiments de la Commission dans le quartier européen;
 - l'utilisation gratuite de la ligne de bus 21, qui relie le quartier européen et les sites rue de Genève et Da Vinci de la Commission;
 - la mise à disposition, par la Commission, de billets allers simples pour les trajets non couverts par les lignes de bus 21 et 22, ainsi que de billets de bus sur la ligne à destination de l'aéroport de Zaventem pour le personnel partant en mission à partir du quartier européen;
- il a aussi été demandé au personnel d'utiliser les transports publics à chaque fois que cela était possible pour tous leurs déplacements professionnels (par exemple en mission).

2.1.2. Bicyclettes

La Commission a encouragé le personnel à utiliser le vélo pour se rendre au travail et pour se déplacer entre les bâtiments de la Commission pendant la journée. 2 950 range-vélos ont été installés à cet effet dans les garages de la Commission. De plus, un parc d'environ 250 bicyclettes de service est disponible pour les trajets entre les bâtiments. Cette initiative a connu un énorme succès, avec 27 000 prêts de bicyclettes enregistrés en 2009.

En outre, tous les bâtiments neufs et rénovés ont été équipés de douches et de casiers, et des douches ont été installées dans les bâtiments plus anciens qui n'en étaient pas encore équipés.

2.1.3. Parc automobile

La Commission est consciente des problèmes d'émissions de CO₂ et de pollution causés par les voitures. C'est pourquoi elle veille tout particulièrement à respecter des normes environnementales élevées lorsqu'elle remplace des véhicules de son parc automobile. Chaque fois que cela lui est possible, elle choisit, parmi tous les modèles disponibles, les moteurs diesels les plus petits (équipés de filtres à particules). Cette politique est appliquée lors de la sélection tant des voitures officielles que des véhicules techniques.

En conséquent, les émissions de CO₂ du parc ont diminué, de 240 g/km en 2004 à 186 g/km en 2009. D'ici 2012, les émissions devraient descendre à 178 g/km, soit une réduction de 26 % depuis 2004, ce qui correspond aux efforts de réduction demandés aux constructeurs automobiles en vertu de la législation de l'Union.

Dans l'intervalle, les chauffeurs officiels de la Commission reçoivent tous une formation obligatoire sur les techniques de conduite qui contribuent à réduire les émissions de carbone.

2.1.4. Le covoiturage

Bien que la Commission ait encouragé le covoiturage en attirant l'attention de son personnel sur cette possibilité par la diffusion régulière d'informations, ce mode de transport s'est développé très lentement jusqu'à présent.

2.1.5. Emplacement des crèches et écoles

La Commission a systématiquement essayé de trouver, pour les crèches, des locaux proches de ses bâtiments afin de permettre à son personnel de s'y rendre facilement avant et après son travail.

Le choix du lieu d'implantation des Écoles européennes incombe en premier lieu aux autorités belges, la Commission ne jouant qu'un rôle indirect.

2.2. L'évolution des habitudes de transport (trajets domicile-lieu de travail) entre 1998 et 2008

Les enquêtes réalisées auprès du personnel permettent de dégager les tendances suivantes entre 1998 et 2004 pour les trajets domicile-lieu de travail:

- la part du véhicule privé est passée de 50 % à 44 %;
- la part des transports publics est passée de 32 % à 38 %;
- la part de la marche à pied et du vélo est restée constante à 17 %;
- le covoiturage est resté marginal à 1 %.

Les objectifs fixés dans le plan de mobilité 2006-2009 étaient ambitieux: réduire l'utilisation du véhicule privé à usage individuel de 44 % actuellement à 36 %, augmenter la part des transports publics de 38 % à 45 % et celle de la marche à pied et du vélo de 17 % à 19 %, et accroître le recours au covoiturage de 50 %.

L'enquête de juillet 2008 a montré que les objectifs avaient été dépassés pour ce qui est de l'utilisation du véhicule privé à usage individuel et des transports publics, alors que des améliorations étaient encore possibles en matière de déplacements à pied et à vélo et de covoiturage.

Les résultats suivants ont été atteints:

- utilisation du véhicule privé à usage individuel: 29 %;
- transports publics: 50 %;
- vélo/marche à pied: 18 %;
- covoiturage: 1 %.

Il convient de faire observer que même si 19 % seulement du personnel ont répondu à cette dernière enquête, contre 38 % en mars 2004, ces résultats ont été globalement confirmés par une brève enquête effectuée en mai 2010 et à laquelle 40 % du personnel ont participé.

3. LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA COMMISSION 2010-2014

3.1. *Stratégie*

Pour que le plan de mobilité 2010-2014 soit couronné de succès, il doit recueillir l'adhésion du personnel. Ce plan vise à:

- relever les défis de la densité croissante de la circulation dans la Région bruxelloise, assurer une participation active à la protection de l'environnement et la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- renforcer les contacts avec les autorités locales et la STIB, afin d'obtenir de nouvelles améliorations de la qualité, de la disponibilité et de la sécurité des services de transports publics;
- encourager fortement l'utilisation des transports publics pour l'ensemble des déplacements du personnel;
- promouvoir l'utilisation des deux-roues, en particulier des vélos, et d'autres modes de transport, tels que les déplacements à pied et le covoiturage.

3.2. *Objectifs*

La Commission s'est fixé des objectifs ambitieux et réalistes.

Les objectifs pour 2010-2014 sont les suivants:

- réduire l'utilisation du véhicule privé à usage individuel de 29 % actuellement à 25 %;
- augmenter la part des transports publics de 50 % à 54 %;
- augmenter la part de la marche à pied/du vélo de 18 % à 20 %;
- accroître le recours au covoiturage de 50 %.

Une nette amélioration de la qualité et de la sécurité des transports publics sera nécessaire pour que ces objectifs puissent être atteints. En ce qui concerne le système de contribution aux frais d'abonnement, les objectifs seront réexaminés à l'issue de la première année de mise en œuvre. La Commission est convaincue que ces mesures contribueront à modifier peu à peu les habitudes de son personnel en matière de déplacements domicile-lieu de travail.

3.3. Priorités

3.3.1. Promotion des transports publics pour les trajets domicile-lieu de travail

L'objectif principal consiste à promouvoir l'utilisation des transports publics. Les trajets en transports publics représentent actuellement 50 % des déplacements domicile-lieu de travail (31 % avec la STIB/De Lijn/TEC et 19 % avec la SNCB). Les progrès en la matière auront deux origines.

Premièrement, l'amélioration des transports publics. Une amélioration sensible des transports publics (rapidité, ponctualité, fréquence, sécurité, confort, etc.) sera nécessaire pour convaincre davantage de membres du personnel de changer de mode de transport. En effet, de nombreux utilisateurs de véhicules privés se disent prêts à changer de mode de transport à condition que des améliorations soient apportées aux transports publics (plus de liaisons, moins de retards, une sécurité et une qualité accrues, plus de flexibilité dans les horaires).

La Commission maintiendra ses bonnes relations de travail avec les autorités locales et les opérateurs de transport public, et leur fera part des avis, attentes et remarques de son personnel en vue de contribuer à une amélioration de la qualité des services de transport. Elle continuera à animer la task force interinstitutionnelle UE-Belgique, qui est présidée par le cabinet du vice-président Šefčovič et a été établie afin de faciliter le dialogue avec les représentants des autorités fédérales, régionales et locales, pour soulever certaines questions et pour traiter les problèmes liés à la politique immobilière, à la sécurité et à la mobilité.

Deuxièmement, des incitations à utiliser les transports publics, en particulier grâce à une contribution aux frais d'abonnement. En effet, selon de nombreux utilisateurs de véhicules privés, si la Commission contribuait à leurs frais d'abonnement aux transports publics, ils seraient largement enclins à utiliser ces derniers. Les études réalisées en 2008 et 2010 ont montré que de nombreux membres du personnel se rendant au travail dans leur véhicule particulier seraient prêts à utiliser les transports publics pour autant que les services soient considérablement améliorés et que le système de contribution aux frais d'abonnement soit appliqué. La Commission a pris acte de ces tendances et est en train d'adopter des mesures pour répondre à ces suggestions.

Dans un premier temps, la Commission a instauré un système qui incite son personnel à utiliser des abonnements en proposant d'en financer une partie. En décembre 2010, après trois mois de mise en œuvre, plus de 4 400 personnes avaient déjà demandé à bénéficier de ce système, et leur nombre ne cesse d'augmenter. Les collègues concernés bénéficient du remboursement de 50 % des frais d'abonnement à la STIB ainsi qu'aux chemins de fer et aux bus des TEC/De Lijn.

L'objectif de la Commission est de continuer à proposer une contribution aux frais d'abonnement après 2010, sous réserve des disponibilités budgétaires. Les membres du personnel souhaitant profiter de ce système seront invités à rendre leur vignette d'accès aux garages de la Commission. Il sera toujours possible d'accéder ponctuellement aux garages dans des situations exceptionnelles telles qu'une grève des transports. À ce jour, 1 300 vignettes de parking ont été restituées par les participants et un grand nombre d'emplacements de stationnement ont donc été libérés dans les garages de la Commission.

En outre, le lancement de la seconde phase, à savoir le système de paiement par un tiers, au début de l'année 2011, permettra de toucher une nouvelle population et d'augmenter encore le nombre de participants. Au cours de cette seconde étape, la Commission avancera le paiement à la société de transport, prendra en charge 50 % des frais d'abonnement annuel STIB et MTB et déduira directement la différence des salaires versés. .

Toutefois, comme le processus n'en est encore qu'à ses débuts et que la seconde étape ne démarrera qu'en 2011, il n'est pas encore possible d'évaluer complètement l'incidence du projet sur les habitudes du personnel en matière de déplacements.

3.3.2. Promotion des transports publics pour les trajets entre les bâtiments de la Commission

La Commission continuera à proposer à son personnel la gratuité des transports publics pour les trajets effectués entre ses différents bâtiments à Bruxelles, selon les modalités négociées avec la STIB.

Elle continuera également à promouvoir l'utilisation des transports publics pour les déplacements professionnels (y compris, lorsque cela est possible, lors des missions).

3.3.3. Utilisation des emplacements de stationnement

La politique de la Région bruxelloise (règlement régional de l'urbanisme du 21 novembre 2006) en matière de développement urbain et de mobilité vise à réduire le nombre d'aires de stationnement sur son territoire. Le moyen utilisé pour y parvenir est la fixation d'un ratio entre les surfaces de bureaux et le nombre maximal d'emplacements de stationnement disponibles par rapport à la disponibilité des transports publics. Cette législation s'applique à tous les immeubles neufs ou rénovés. Elle réduira dès lors la disponibilité des emplacements de stationnement dans les nouveaux bâtiments de la Commission.

Dans ce cadre, l'accès pour les personnes handicapées sera amélioré. La Commission cessera progressivement de louer des garages extérieurs en 2011, ce qui lui permettra de réaliser des économies substantielles.

3.3.4. Vélos et autres deux-roues

La Commission encourage son personnel à se rendre au travail à vélo, ainsi qu'à se déplacer en vélo entre ses différents bâtiments.

Actuellement, 8 % du personnel se rend au travail à vélo. Comme 39 % du personnel de la Commission réside dans un rayon de 5 km autour de son lieu de travail, et 66 % dans un rayon de 10 km, ce pourcentage pourrait s'accroître à l'avenir.

La Commission veillera à ce que des range-vélos soient présents en nombre suffisant dans ses garages et à ce que des douches et des casiers soient disponibles dans tous ses bâtiments. Des aires de stationnement distinctes seront également prévues pour les vélomoteurs.

La Commission continuera à mettre à la disposition de son personnel des vélos de service, qui ont remporté un grand succès jusqu'ici.

Un réseau de vélos de location baptisé «Villo!» a en outre été créé à Bruxelles. Certaines stations Villo! ont été placées près des bâtiments de la Commission. Ce concept pourrait faciliter le recours à ce moyen de transport pour se rendre au travail pour certains employés.

La Commission participera activement aux campagnes de la Région bruxelloise en faveur de l'usage du vélo et incitera les autorités régionales à développer le réseau de pistes cyclables en en améliorant la disponibilité, la sécurité et le confort.

De plus, la Commission veillera également à mieux informer son personnel à propos des bénéfices pour la santé et du gain de temps que représentent la marche à pied et le vélo pour les déplacements domicile-lieu de travail ainsi qu'entre les bâtiments de la Commission. Elle examinera aussi les autres moyens susceptibles d'être mis en place pour inciter son personnel à pratiquer la marche à pied et le cyclisme.

3.3.5. *Le covoiturage*

Jusqu'à présent, l'impact de cette option a été marginal. La Commission encourage le recours au covoiturage en fournissant des informations sur les possibilités existantes sur son site intranet. Elle prévoit de mener d'autres campagnes de sensibilisation aux avantages du covoiturage.

3.3.6. *Parc de véhicules écologiques*

Conformément au livre blanc sur la politique des transports et à sa proposition de directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres, la Commission continuera à s'efforcer d'utiliser des voitures peu polluantes, à faible consommation et respectueuses de l'environnement.

La grande majorité du personnel de la Commission, y compris le personnel d'encadrement supérieur, ne jouit pas du privilège que constitue un véhicule de société. Ce type de véhicule n'est proposé qu'aux personnes occupant une fonction exigeant effectivement l'utilisation d'une voiture (commissaires et directeurs généraux). Le parc de véhicules de service de la Commission est par conséquent extrêmement réduit.

Bien qu'en nombre limité, ces voitures doivent être utilisées de la façon la plus efficace possible, les trajets étant rationalisés et limités (en fréquence, distance et durée) dans la mesure du possible.

Pour choisir les véhicules de son parc, la Commission tiendra compte de plusieurs éléments importants, tels que la sécurité, la sûreté, le confort, l'état et les exigences techniques, la fiabilité, le coût et le rendement d'utilisation du carburant, les émissions de CO₂ ainsi que d'autres considérations environnementales. Elle continuera à suivre de près les améliorations technologiques disponibles sur le marché et sélectionnera les configurations optimales pour les véhicules de son parc.

L'objectif de la Commission est de parvenir à réduire les émissions de CO₂ de ses véhicules de 26 % d'ici 2012 (par rapport à 2004). Cet objectif correspond aux efforts de réduction demandés à l'industrie automobile. Pour 2013-2014, la Commission fixera de nouveaux objectifs, tenant compte de l'évolution technologique constatée sur le marché.

Une réduction à long terme de 53 % (par rapport à 2004) serait en outre nécessaire pour respecter les obligations des constructeurs automobiles de l'Union d'ici 2020, en vertu de la législation de l'UE relative aux émissions de CO₂ des voitures.

3.3.7. *Autres initiatives potentielles*

La Commission a pris deux autres mesures ayant un effet positif, bien que limité, sur la politique de mobilité.

Premièrement, le «télétravail» permet à un nombre déterminé de membres du personnel de travailler en partie depuis leur domicile, ce qui réduit les trajets domicile-lieu de travail.

Deuxièmement, l'introduction de l'horaire flexible peut influencer les heures d'arrivée et de départ, ce qui peut contribuer à réduire les embouteillages aux heures de pointe et à éviter au personnel de se déplacer dans des métros/bus/trains/trams bondés.

3.4. *Évaluation périodique du plan de mobilité*

La Commission évaluera périodiquement ce plan de mobilité, notamment en organisant des enquêtes auprès de son personnel à Bruxelles. L'incidence du nouveau système d'incitation aux abonnements sur la réduction de l'utilisation des véhicules particuliers sera particulièrement intéressante à cet égard. Étant donné que l'étape des remboursements a débuté tardivement et que la seconde étape (système de paiement par un tiers) ne sera lancée qu'au début de 2011, l'incidence réelle du projet sur les habitudes du personnel en matière de déplacements ne pourra être évaluée que lorsque le système sera pleinement opérationnel et que des informations concluantes seront disponibles. Les résultats de cette évaluation seront communiqués à la Commission et à son personnel. Si les objectifs ne sont pas atteints, des mesures additionnelles, qui pourraient être à la fois plus restrictives et plus attractives, seront soumises au Collège pour adoption, dans les limites des disponibilités budgétaires.

4. CONCLUSION

La Commission considère que les problèmes de transport font partie intégrante du développement durable, qui constitue l'un des objectifs politiques majeurs de l'Union européenne, reconnu dans la stratégie UE 2020. Étant l'un des principaux employeurs à Bruxelles, la Commission tient à apporter une contribution significative aux mesures prises par le pays qui l'accueille pour protéger l'environnement. Elle souhaite par conséquent démontrer l'engagement pris au niveau de l'Union en faveur de la protection de l'environnement et de l'action pour le climat en contribuant à modifier les habitudes de son personnel en matière de déplacements domicile-lieu de travail au niveau local.

Par le plan de mobilité faisant l'objet de la présente communication, la Commission entend poursuivre sa politique volontariste, notamment en faveur des transports publics, et consolider

les actions entreprises en lançant des initiatives diversifiées et novatrices. Les résultats de différents sondages effectués entre 1998 et 2008 confirment la pertinence et l'impact positif de ces actions.

Les objectifs fixés par le présent plan sont ambitieux et réalistes. Leur réalisation dépend toutefois dans une large mesure des mesures d'accompagnement que les autorités belges doivent prendre et de l'amélioration des transports publics. Il est donc essentiel de maintenir la coopération avec les autorités belges et les opérateurs de transports publics à un haut niveau.