



Schola Europaea / Bureau du Secrétaire général

Réf. : 2025-02-D-15-fr-3

Orig. : EN

Plan de mobilité des Écoles européennes

Conseil supérieur des Ecoles européennes

Réunion des 9, 10 et 11 avril 2025 à Nicosie (Chypre) – Hybride

Groupes de travail : Enseignants détachés et Chargés de cours (GT mixte) et Personnel administratif et de service (PAS) Dates des réunions : • GT mixte le 2 octobre, 22 janvier et le 19 février 2025 • GT PAS le 7 octobre et le 29 janvier 2025 <u>Proposition :</u> 1. Mettre en œuvre une politique de remboursement des transports publics et des indemnités de vélo. 2. Encourager les écoles à promouvoir des habitudes de transport durables. <u>Résultat :</u> Les membres du groupe de travail ont soutenu les propositions, à l'exception de la Commission européenne, qui a exprimé des inquiétudes quant au remboursement de montants supérieurs à la politique qu'elle applique actuellement à son propre personnel. Plus précisément, la CE ne rembourse que 50 % des frais de transport public et n'accorde aucune indemnité pour les déplacements à vélo vers le lieu de travail.	Réf. : 2025-02-D-15-fr-1
Comité budgétaire Réunions des 11 et 12 mars 2025 <u>Proposition :</u> le Comité budgétaire est invité à donner son avis sur la proposition de politique de remboursement, qui comprend le remboursement intégral des frais de transport public et une indemnité versée aux CdC et PAS en cas de déplacements domicile-travail effectués à vélo. <u>Entrée en vigueur :</u> 1er janvier 2026 <u>Résultat :</u> le comité budgétaire a exprimé un avis positif sur le rapport sur la mobilité des écoles européennes avec les réserves de la Commission européenne, de l'OEB, des Pays-Bas, de la France et de l'Allemagne.	Réf. : 2025-02-D-15-fr-2
Conseil supérieur	Réf. : 2025-02-D-15-fr-3



Date de la réunion : du 9 au 11 avril 2025 Proposition : Le Conseil supérieur est invité à donner son avis sur la politique de remboursement proposée, qui comprend le remboursement partagé des frais de transport public et une indemnité de vélo pour les déplacements domicile-travail du personnel du Système des écoles européennes (ESS). Résultat :	
Version finale approuvée par : lors de la réunion du :	Réf. :



Table des matières

Plan de mobilité des Écoles européennes.....	1
I. Contexte.....	5
II. Participation à l'enquête.....	6
III. Habitudes de transport actuelles.....	6
IV. Impact financier sur le remboursement des options de transport respectueuses de l'environnement.....	8
V. Émissions de CO2 dans différents scénarios.....	11
VI. Déductions des données collectées.....	14
VII. Perspectives.....	16
VIII. Proposition au système des Écoles européennes.....	17
IX. Proposition au Conseil supérieur.....	18

I. Contexte

Dans le contexte du rapport du Parlement européen et du Plan d'action « Réflexion sur l'avenir du système des Écoles européennes », le Conseil supérieur a chargé les Groupes de travail des Enseignants détachés et Chargés de cours (mixte) et le Groupe de travail Personnel administratif et de service (PAS) d'élaborer un plan de mobilité pour toutes les catégories de personnel en vue de la prochaine réunion du Conseil supérieur en avril 2025. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du « Pacte vert » de la Commission européenne, qui vise une réduction de 55 % des émissions de CO2 d'ici à 2030. Le plan a pour objectif d'améliorer l'efficacité, le caractère abordable, l'accessibilité et la durabilité environnementale des transports du système des Écoles européennes.

Dans le cadre des réunions du Groupe de travail mixte et du Groupe de travail PAS les 2 et 7 octobre 2024, les premières étapes de rédaction du plan de Mobilité des Écoles européennes ont été décidées :

- **Le sondage** : du 16 octobre au 8 novembre, une enquête a été menée auprès de l'ensemble du système afin de comprendre les habitudes de déplacement du personnel du Système des Écoles européennes (SEE) et d'identifier les axes d'amélioration.
- **Le rapport** : le 11 novembre, une séance d'information a été organisée pour aider les écoles à remplir leur propre Rapport de mobilité. Un « Modèle de rapport » a été créé pour harmoniser autant que possible les rapports dans l'ensemble du SEE.
- **Résumé** : document résumant les résultats des rapports reçus.

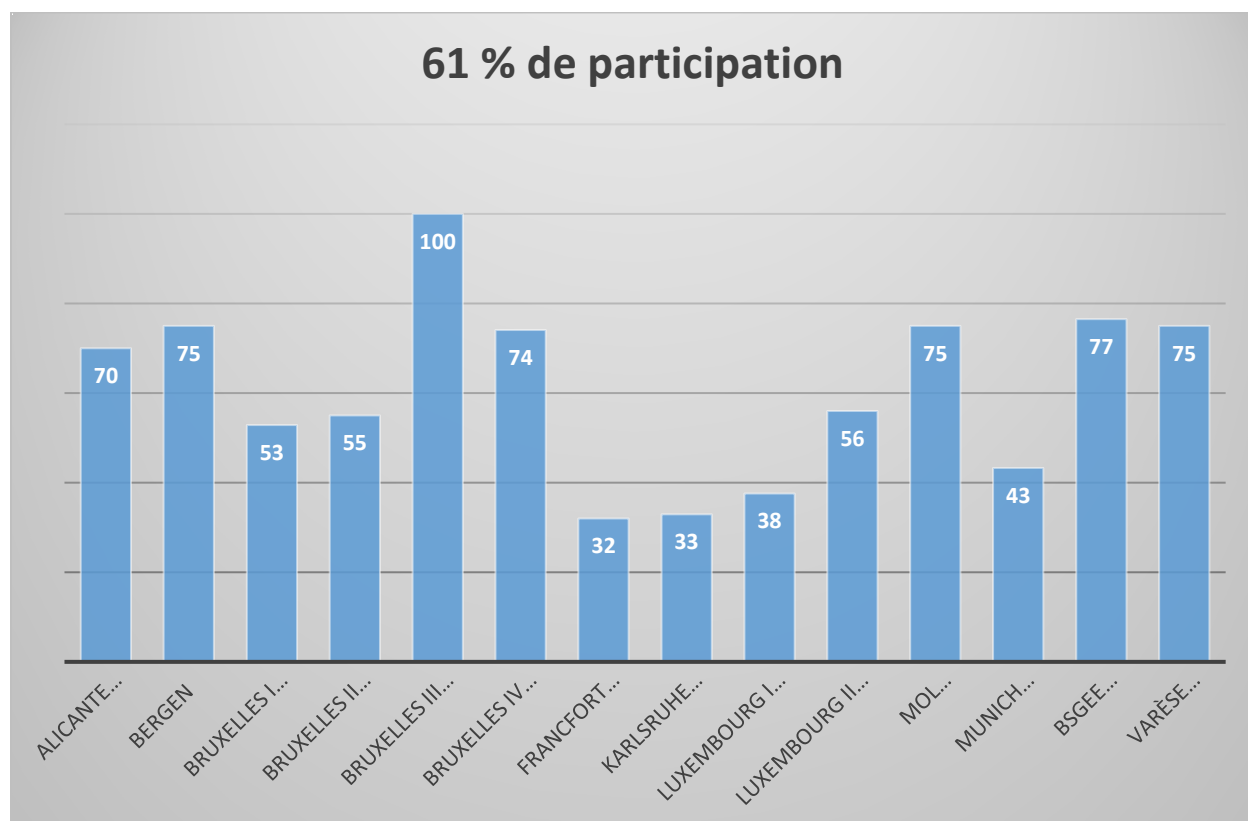
La proposition a été examinée par le Groupe de travail mixte le 22 janvier et le 19 février ainsi que par le Groupe de travail PAS le 29 janvier.

Le document final sera soumis à la décision du Conseil supérieur les 9 et 11 avril 2025.

Il est important de souligner que, suite à la décision prise par le Conseil supérieur, un mémorandum sera nécessaire pour traiter toutes les implications liées à la législation nationale spécifique des pays d'accueil. Il s'agira notamment d'examiner les problèmes potentiels liés à la paie, aux limitations des montants de remboursement des frais de déplacement domicile-travail et à toute autre question juridique pertinente. Le mémorandum fournira un cadre détaillé pour assurer la conformité avec la législation nationale.

II. Participation à l'enquête

Le taux de participation moyen à l'enquête est de 61 %.

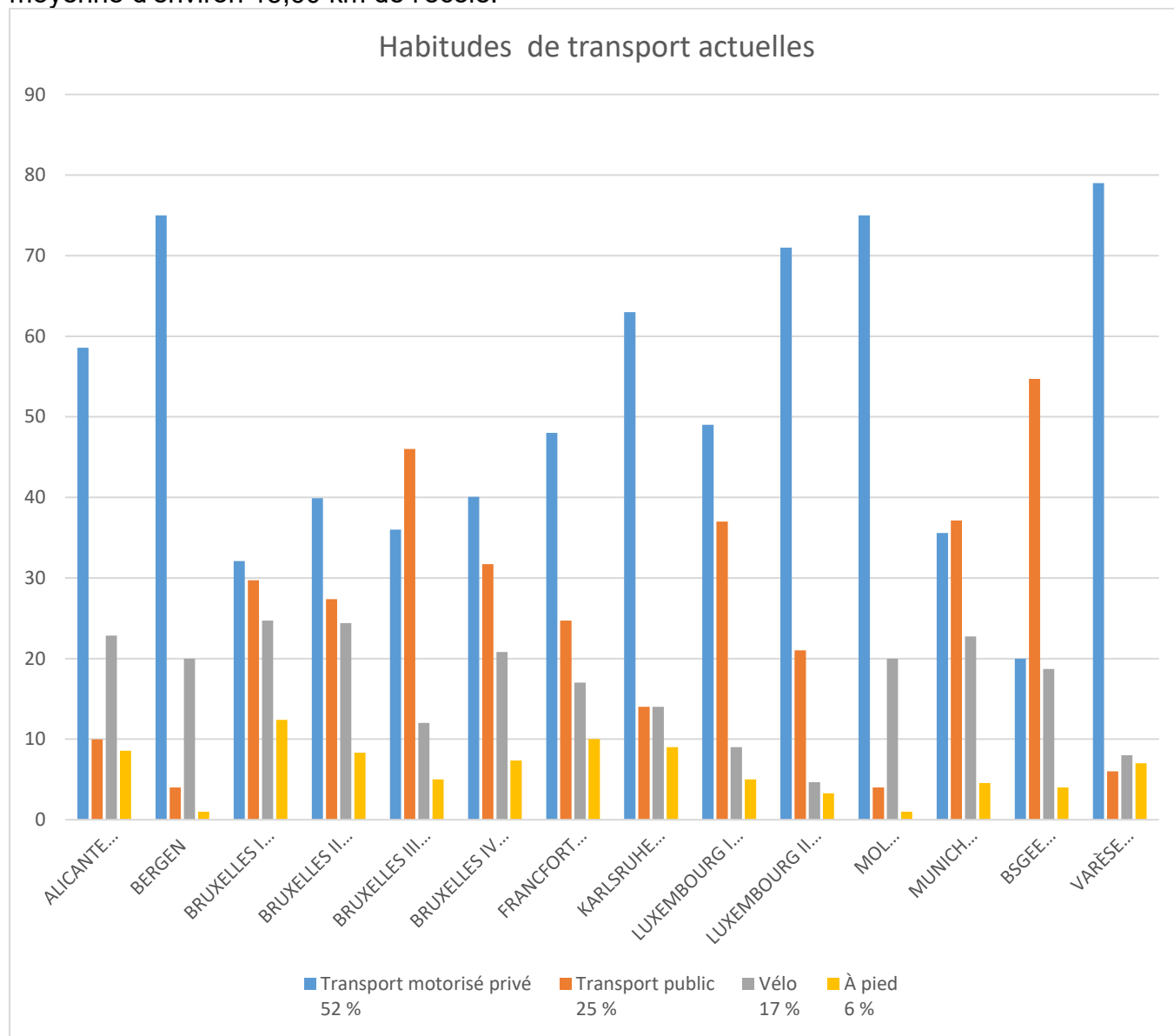


III. Habitudes de transport actuelles

Le mode de transport le plus courant pour les déplacements domicile-travail est la voiture, utilisée en moyenne par 52 % des collègues. En particulier, dans les écoles situées loin des centres urbains et des infrastructures de transport public, telles que Varèse, Mol ou Karlsruhe, le pourcentage d'utilisation de la voiture est nettement plus élevé, atteignant jusqu'à 79 % du personnel. En revanche, dans les écoles situées dans les centres-villes ou les zones bien desservies, comme le Bureau du Secrétaire général des Ecoles européennes (BSG) et Bruxelles III, les collègues ont davantage recours aux transports publics, respectivement 54,7 % et 46 %.

De plus, il est important de souligner que près de 25 % des employés de Bruxelles I et II viennent au travail à vélo. Suivent de près Munich, Alicante, Bruxelles IV et Mol, où plus de 20 % des employés se rendent au travail à vélo.

La plupart des employés, peu importe leur pays de résidence, habitent à une distance moyenne d'environ 15,60 km de l'école.



IV. Impact financier sur le remboursement des options de transport respectueuses de l'environnement

Le remboursement des frais de transport varie considérablement d'une école à l'autre. Certaines écoles ne remboursent pas les frais de déplacement, tandis que d'autres, en Belgique par exemple, ne remboursent que le personnel PAS.

En outre, certaines écoles, comme celles du Luxembourg, bénéficient de la gratuité des transports à l'intérieur du pays. Par conséquent, les frais de transport public au Luxembourg sont exclus des calculs effectués dans ce document.

Les montants estimés nécessaires au remboursement des frais de déplacement domicile-travail ont été calculés sur la base des données de l'enquête et ont ensuite été extrapolés afin de refléter l'ensemble de la population du personnel (100 %).

- **Situation actuelle** : ce scénario prend en compte les habitudes de déplacement actuelles et le coût associé au personnel qui se déplace en transport public ou à vélo. Tous les autres modes de transport sont exclus (voiture, à pied, moto, etc.). Coût théorique : 1 040 657,67 €.
- **Scénario dans le meilleur des cas** : dans ce cas, on considère que 100 % des automobilistes et des motocyclistes optent pour des modes de transport plus écologiques. Coût théorique : 1 853 691,38 €.
- **Scénario réaliste** : un scénario plus probable que le scénario idéal (scénario dans le meilleur des cas) serait de réduire de 25 % les distances parcourues en voiture et d'utiliser à la place des alternatives de transport moins polluantes. Coût théorique : 1 243 916,10 €.

Sur la base de la situation actuelle, une évaluation a été menée pour déterminer le nombre d'automobilistes potentiels susceptibles de passer à des modes de transport plus durables. Cette analyse facilite l'élaboration des scénarios mentionnés ci-dessus en tenant compte des données suivantes :

- Les membres du personnel qui habitent à moins de 10 km de l'école viendront à vélo
- Les membres du personnel qui habitent entre 10 et 20 km de l'école viendront en bus



- Les membres du personnel qui habitent à plus de 20 km de l'école viendront en train

Ces montants ont été calculés sur la base des taux de remboursement suivants :

- Transport public : remboursement de l'abonnement aux transports publics
- Vélo : 0,35 € par kilomètre (à aligner sur la législation en vigueur dans chaque pays siège). L'allocation vélo est limitée au coût d'un abonnement aux transports publics locaux à Bruxelles (Brupass), qui est fixé à 66 € par mois.

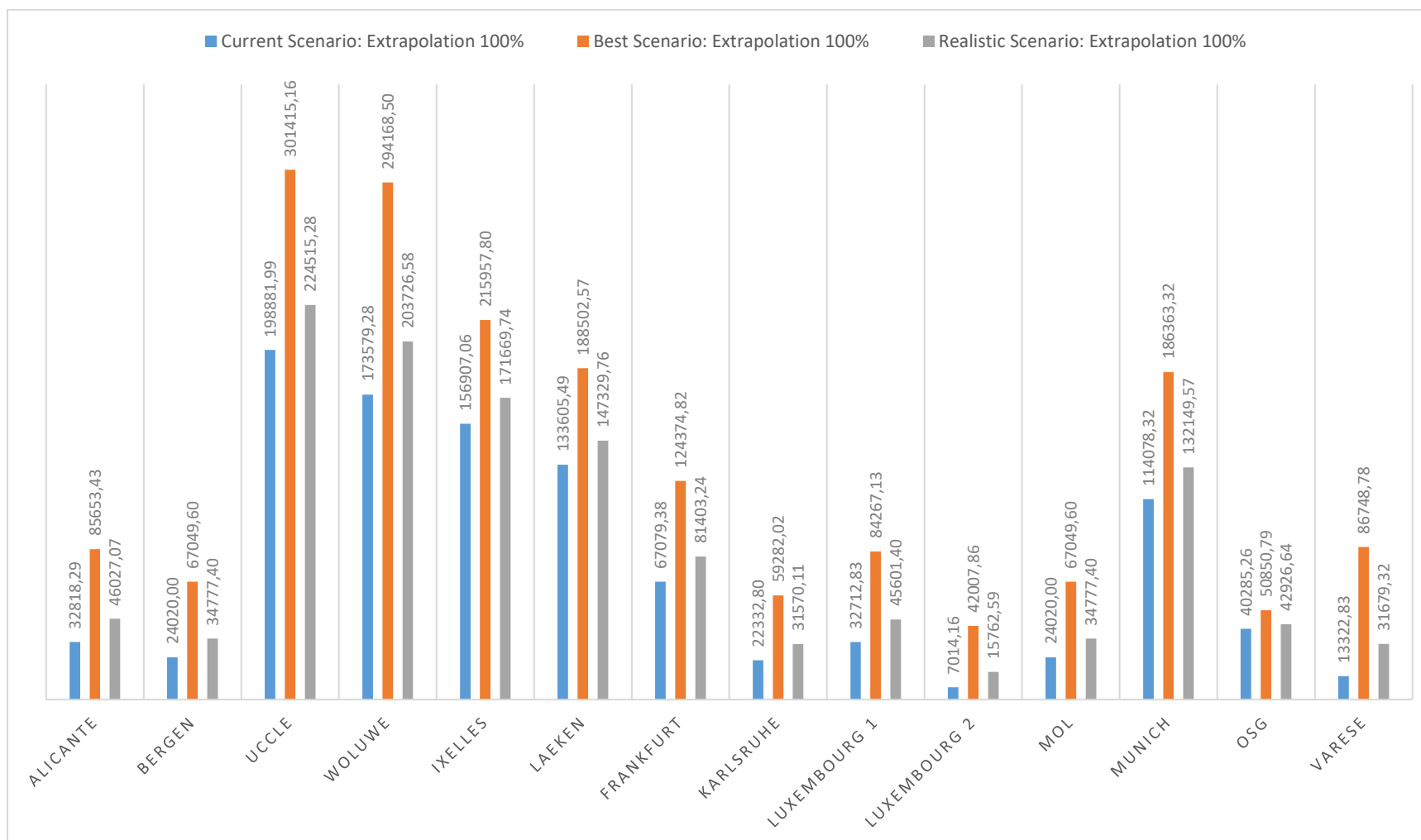
Les autres moyens de transport ne sont pas éligibles au remboursement.

Sur la base des données fournies pour chaque École européenne, le montant du remboursement pour chaque membre du personnel peut être calculé en fonction du pourcentage de représentation de cette catégorie de personnel par rapport au personnel total.¹

- PAS (Personnel administratif et de service) 21 %
- CdC (Chargés de cours) 43 %
- Personnel détaché 36 %

¹ Données concernant le personnel détaché collectées à partir du document réf. : 2024-10-D-1-fr-1, Faits et chiffres au début de l'année scolaire 2024-2025 dans les Écoles européennes (chiffres au 15 octobre 2024).

Les données relatives aux CdC et PAS collectées à partir des listes Microsoft 365-Outlook.

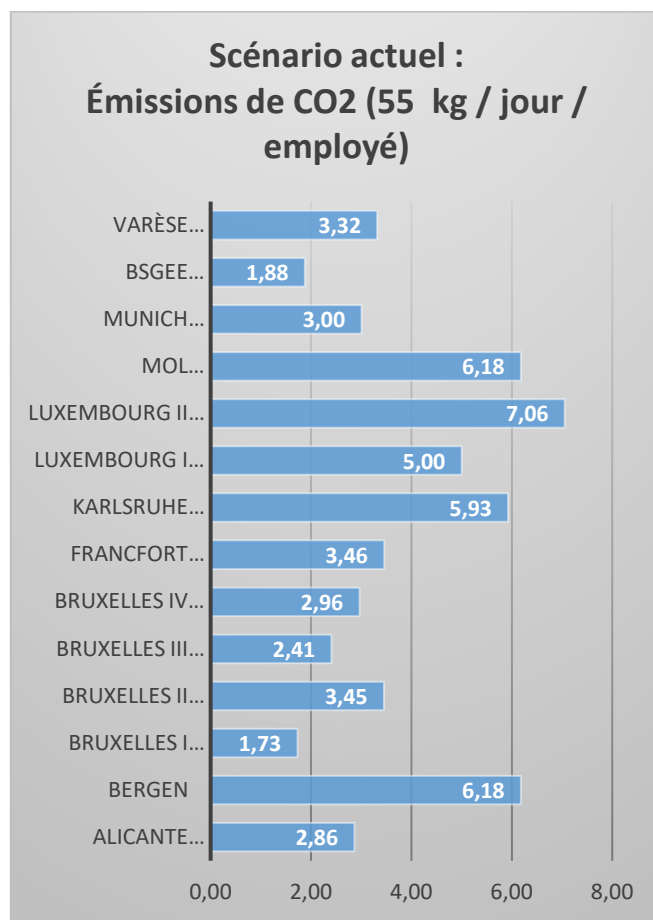
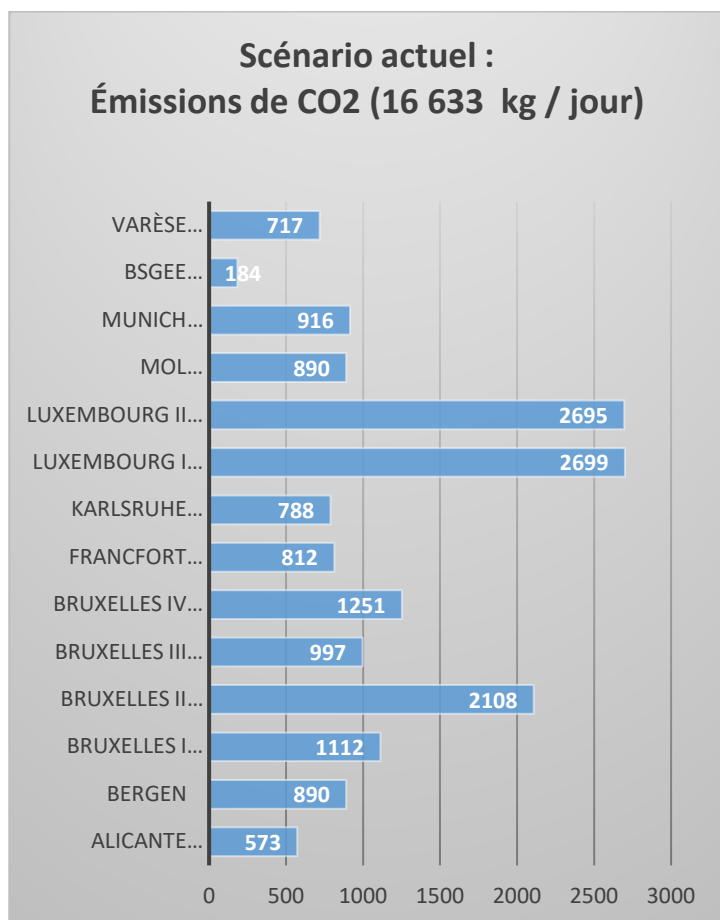


V. Émissions de CO2 dans différents scénarios

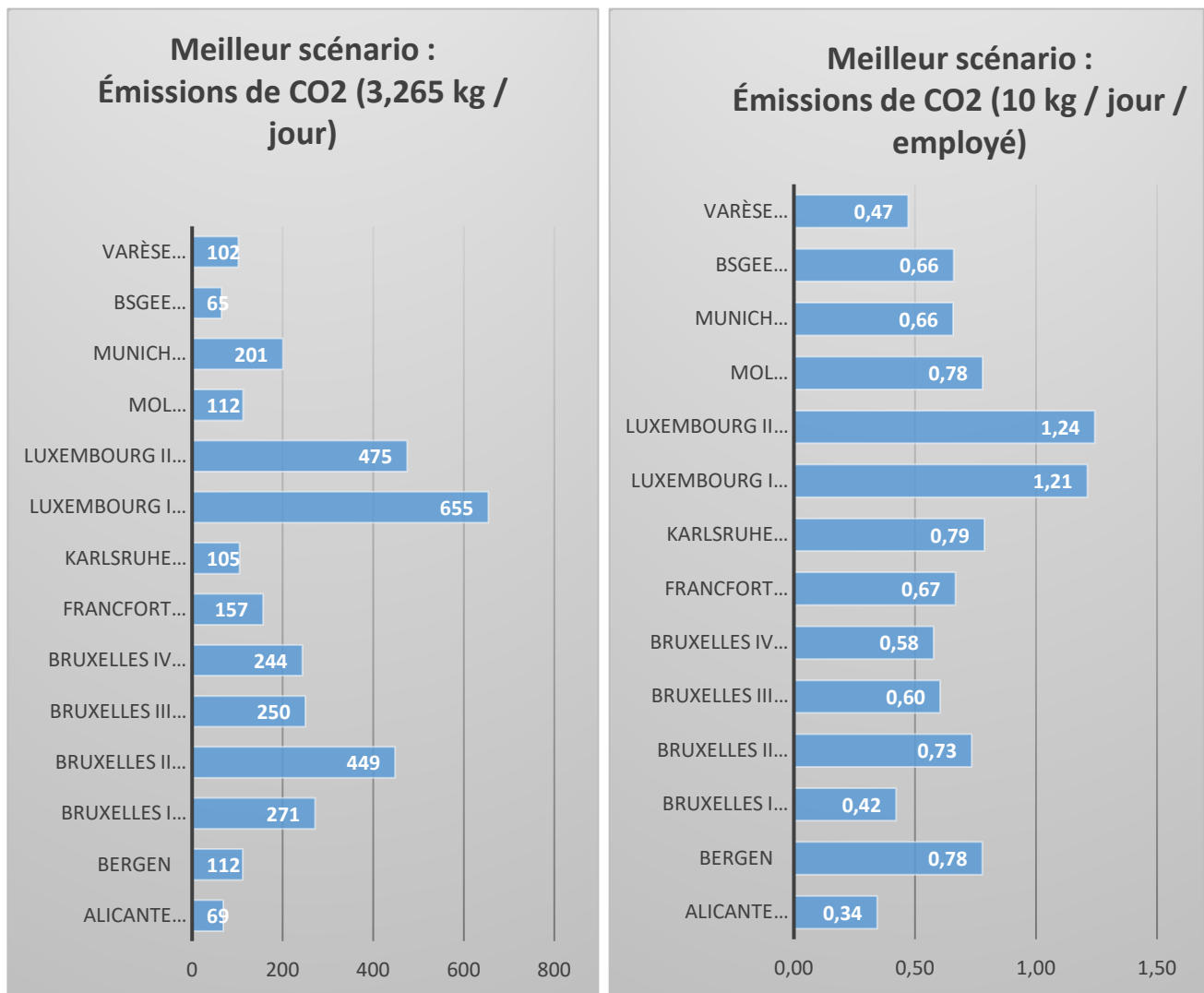
L'enquête indique clairement que 90 % des émissions de CO2 dues aux déplacements domicile-travail sont imputables à l'utilisation de moyens de transport motorisés privés, principalement les voitures, la part des motocycles étant nettement plus faible. Même des changements mineurs en matière d'utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail peuvent entraîner des réductions substantielles des émissions de CO2.

Les tableaux ci-dessous illustrent les émissions quotidiennes de CO2 en kilogrammes pour trois scénarios différents.

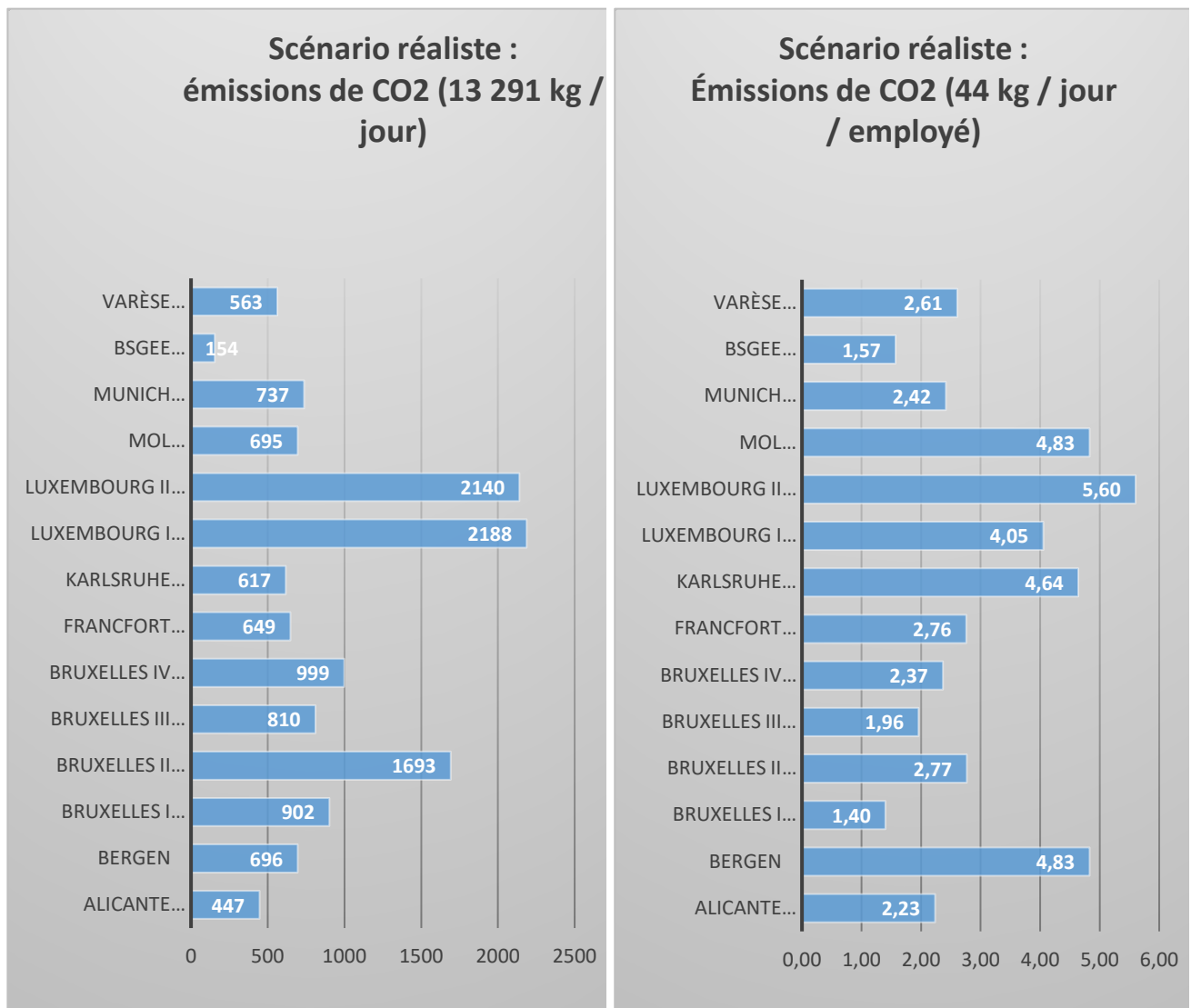
Dans la « **SITUATION ACTUELLE** », le personnel du Système des Ecoles européennes (SEE) émet **16 633 kg de CO2 par jour** uniquement pour les trajets domicile-travail, ce qui représente une moyenne de 55 kg par employé chaque jour.



Dans le « **MEILLEUR SCÉNARIO** », si tous les membres du personnel adoptent des options de transport plus respectueuses de l'environnement, le personnel du SEE pourrait considérablement réduire ses émissions de CO2 à **3 265 kg par jour**.



Dans un « **SCÉNARIO RÉALISTE** », on considère que 25 % des distances parcourues en voiture le sont à l'aide d'autres moyens de transport moins polluants. Le personnel du SEE réduirait donc significativement ses émissions de CO₂, qui atteindraient **13 291 kg par jour**.



VI. Déductions des données collectées

Les données recueillies montrent que certaines entités obtiennent de meilleurs résultats que d'autres en ce qui concerne les déplacements domicile-travail. Cette variation est souvent attribuée aux alternatives à la voiture disponibles ainsi qu'à la qualité des connexions avec les transports publics. Toutefois, d'autres facteurs contribuent également à ces différences.

Les exemples de Bruxelles IV et du BSG sont présentés ci-dessous, car ces deux entités ont collecté des données pour leur plan de mobilité à partir de la plateforme « Bruxelles Environnement ». Cette application fournit un point de comparaison précieux avec d'autres organisations à Bruxelles.

- **L'école de Bruxelles IV** est située dans la partie nord de la ville et offre un bon accès à l'autoroute. Bien que les possibilités de transport public dans la région soient adéquates, la plupart des employés doivent marcher environ 12 minutes pour se rendre à l'école. Le graphique ci-dessous montre que les organisations bénéficiant d'une accessibilité similaire à Bruxelles IV ont un taux de transport en voiture de 60,4 %. En revanche, seuls 37,5 % des employés de Bruxelles IV se déplacent en voiture.

Cette différence peut s'expliquer par plusieurs raisons. Tout d'abord, Bruxelles IV rembourse les frais de transport public au personnel PAS, ce qui l'incite à opter pour les transports publics. Ils encouragent également les options de transport durable, telles que la location de vélos électriques. De plus, Bruxelles IV déploie des efforts considérables pour faire connaître les avantages de l'utilisation des transports publics et du vélo, en participant activement aux initiatives de mobilité organisées par l'administration publique, telles que la semaine de la mobilité. Ces actions contribuent à promouvoir une culture organisationnelle qui valorise la durabilité et la responsabilité environnementale.

	ECOLE EUROPEENNE DE BRUXELLES IV	Zone d'accessibilité similaire *	Région de Bruxelles-Capitale *
 Voiture	37,5%	60,4%	35,4%
 Covoiturage	1,0%	2,3%	1,2%
 Moto	1,3%	1,3%	1,2%
 Train	9,0%	12,9%	36,0%
 STIB	18,9%	13,3%	17,3%
 De Lijn	3,8%	0,9%	1,2%
 TEC	0,0%	0,9%	0,3%
 Navette	0,0%	0,3%	0,3%
 Vélo	20,8%	3,5%	3,2%
 Micro-mobilité	0,3%	0,0%	0,0%
 Marche	7,4%	4,2%	3,9%
 Aucun	0,0%	0,0%	0,0%

- **Le BSG** a également obtenu de très bons résultats en matière d'habitudes de déplacement respectueuses de l'environnement.

Les résultats indiquent que les membres du personnel du BSG adoptent des habitudes de déplacement plus durables que ceux des organisations environnantes. Cette tendance est également illustrée dans le graphique ci-dessous :

	BUREAU DU SECRETAIRE GENERAL DU CONSEIL SUPERIEUR DES ECOLES EUROPEENNES	Zone d'accessibilité similaire *	Région de Bruxelles- Capitale *
 Voiture	18,7%	48,9%	35,4%
 Covoiturage	0,0%	2,1%	1,2%
 Moto	1,3%	1,5%	1,2%
 Train	22,7%	21,0%	36,0%
 STIB	30,7%	17,0%	17,3%
 De Lijn	1,3%	1,0%	1,2%
 TEC	0,0%	0,2%	0,3%
 Navette	0,0%	0,9%	0,3%
 Vélo	16,0%	3,3%	3,2%
 Micro-mobilité	2,7%	0,0%	0,0%
 Marche	4,0%	4,1%	3,9%

Ce succès peut être partiellement attribué au remboursement intégral des frais de transport public pour environ 85 % du personnel du BSG, qui sont les membres du PAS. Bien qu'il ait la possibilité d'utiliser gratuitement le garage du bâtiment (qui comprend un grand nombre de places de stationnement), le personnel du BSG a opté pour des habitudes de déplacement respectueuses de l'environnement.

VII. Perspectives

Dans le cadre de l'enquête, les employés ont exprimé leur volonté d'adopter des modes de transport plus durables s'ils bénéficient d'incitations financières, telles que le remboursement des frais de transport en commun et des indemnités pour les déplacements à vélo. Le fait que la plupart des membres du personnel n'obtiennent actuellement aucun remboursement est un obstacle à l'adoption de méthodes de transport respectueuses de l'environnement.

Il a également été très souvent souligné que le personnel serait prêt à passer au vélo pour se rendre au travail s'il pouvait bénéficier de conditions favorables pour l'achat ou la location de vélo par l'intermédiaire de l'école (coût neutre pour les écoles en Belgique - aucun impact budgétaire).

Ci-dessous un résumé des idées principales de tous les Plans de mobilité individuels reçus des écoles :

Volonté de changer les habitudes de transport : une grande partie des employés est disposée à modifier ses habitudes de déplacement et à réduire l'utilisation de la voiture si elle bénéficie d'incitations appropriées, telles que le remboursement des frais de transport en commun ou des incitations financières pour l'utilisation du vélo.

Mesures d'incitation et soutien financier : de nombreux salariés se montrent plus enclins à modifier leurs préférences en matière de transport s'ils sont indemnisés pour leurs frais de déplacement. Actuellement, divers secteurs gouvernementaux et privés versent des indemnités pour les déplacements à vélo. Ces pratiques ont prouvé leur efficacité.

Obstacles au transport durable : outre l'absence de remboursement des frais de transport, la difficulté d'accéder à certaines écoles qui ne sont pas directement desservies par les transports publics ou les infrastructures cyclables a également été mentionnée.

Défis en matière d'infrastructures : les inquiétudes autour de l'inadéquation des infrastructures pour les cyclistes, telles que les pistes cyclables et les installations sécurisées, prédominent. De nombreux employés estiment que la pratique du vélo en milieu urbain est dangereuse. De plus, les problèmes de fiabilité des transports publics, tels que les retards et les encombrements, compliquent davantage les choix de déplacement.

Initiatives de l'École : certaines écoles ont lancé des initiatives, telles que des programmes de location de vélos, afin de promouvoir des alternatives écologiques pour les déplacements domicile-travail, comme Bruxelles IV. Parmi d'autres exemples, on peut citer le « Défi Vélo » organisé à Alicante, qui implique des enfants et des officiers de police pour enseigner les règles de sécurité routière liées à l'utilisation du vélo. Ce programme comprend la pratique du code de la route avec le soutien de la police et des professeurs de sport. Toutefois, ces initiatives ne seront peut-être pas suffisantes pour changer les habitudes de déplacement sans s'attaquer également aux obstacles financiers.

Soutien du gouvernement : le gouvernement luxembourgeois offre une aide financière pour l'achat de véhicules électriques et de vélos, ce qui n'est pas le cas dans les autres pays. Les avantages existants pourraient faire l'objet d'une étude. Par exemple, à Bruxelles, l'administration publique couvre 20 % des coûts des transports publics, tandis que les employeurs sont responsables des 80 % restants.

Les retours des employés soulignent la nécessité d'améliorer les infrastructures, les incitations financières et les services de transport afin de soutenir et de promouvoir les modes de déplacement respectueux de l'environnement. En abordant ces axes, l'organisation peut cultiver une culture de la durabilité tout en encourageant des modes de vie plus sains parmi les employés.

VIII. Proposition au système des Écoles européennes

Afin de promouvoir une culture de déplacements domicile-travail plus durable, les initiatives suivantes sont proposées, l'objectif étant d'encourager les options de transport respectueuses de l'environnement parmi les employés du SEE :

Encourager les écoles à promouvoir des habitudes de transport durables : les écoles peuvent jouer un rôle primordial dans la promotion d'une culture de la durabilité :

- **Participer à la Semaine européenne de la mobilité :** cette initiative vise à sensibiliser aux options de transport durable et encourager la participation de la communauté.
- **Collaborer à la location ou à l'achat de vélos électriques ou classiques :** établir des partenariats avec des entreprises ou des organisations locales pour permettre au personnel de faire l'acquisition de vélo et faire de ce moyen de transport une option viable pour les déplacements domicile-travail.
- **Accentuer l'impact environnemental :** former la communauté scolaire aux effets positifs de la réduction de l'empreinte carbone grâce à des pratiques de transport durables, y compris des ateliers, des séminaires et des campagnes d'information.

- **Organiser des journées ou des événements sans voiture** : organiser des événements qui encouragent la marche, le vélo ou l'utilisation des transports publics afin de démontrer les avantages de réduire l'utilisation de la voiture.
- **Élaborer des mesures incitant à opter pour des déplacements durables** : offrir des récompenses ou une reconnaissance aux personnes ou aux équipes qui choisissent systématiquement des options de transport respectueuses de l'environnement, en encourageant un sens de la communauté et de la responsabilité partagée.
- **Donner l'exemple aux élèves** : le personnel de l'École européenne montrera l'exemple en recourant activement à des pratiques de transport durable. En démontrant son engagement en faveur des transports respectueux de l'environnement, le personnel incitera les étudiants à adopter des habitudes similaires, encourageant ainsi une génération d'individus soucieux de l'environnement et prêts à contribuer positivement à la société et à la planète.

En adoptant ces initiatives, les Écoles européennes soutiennent non seulement le développement durable, mais créent également un environnement de travail **plus attrayant, plus efficace et plus respectueux de l'environnement**. Ces efforts contribueront à rendre la planète plus saine, à améliorer la qualité de vie des employés et à positionner les écoles en tant que leaders dans la promotion des pratiques durables au sein de la communauté.

IX. Proposition au Conseil supérieur

Mise en œuvre d'une politique de remboursement minimum pour les transports publics et l'indemnité vélo.

À la lumière des contraintes budgétaires actuelles, il est proposé de mettre en œuvre progressivement le remboursement des options de transport écologique pour le CdC et le PAS. Le Conseil supérieur est invité à se prononcer sur la politique de remboursement, qui débuterait en janvier 2026.

Option 1 :

Le CdC et PAS, qui représentent 64 % de l'effectif total du SEE, bénéficieront d'un remboursement intégral des frais de transport public.

En outre, les cyclistes se verront rembourser 0,35 € par kilomètre parcouru. Toutefois, le remboursement total pour les cyclistes sera limité au coût d'un abonnement aux transports publics locaux (par exemple, 66 € par mois à Bruxelles - « Brupass »).

Estimation du surcoût annuel : 728 087,17 €.

Ce chiffre est calculé comme suit :

PAS (actuellement remboursé)	369.445,86 €
PAS (remboursement additionnel)	209.366,74 €
CdC	518.720,43 €
TOTAL remboursement additionnel	728.087,17 €
TOTAL	1.097.533,03 €

- Cette estimation suppose que 25 % des trajets en voiture seront remplacés par des moyens de transport plus respectueux de l'environnement.
- La première ligne du tableau ci-dessus indique le remboursement actuel des frais de transport pour le personnel du PAS en Belgique. Cet avantage devrait rester en vigueur pour ceux qui en bénéficient déjà.

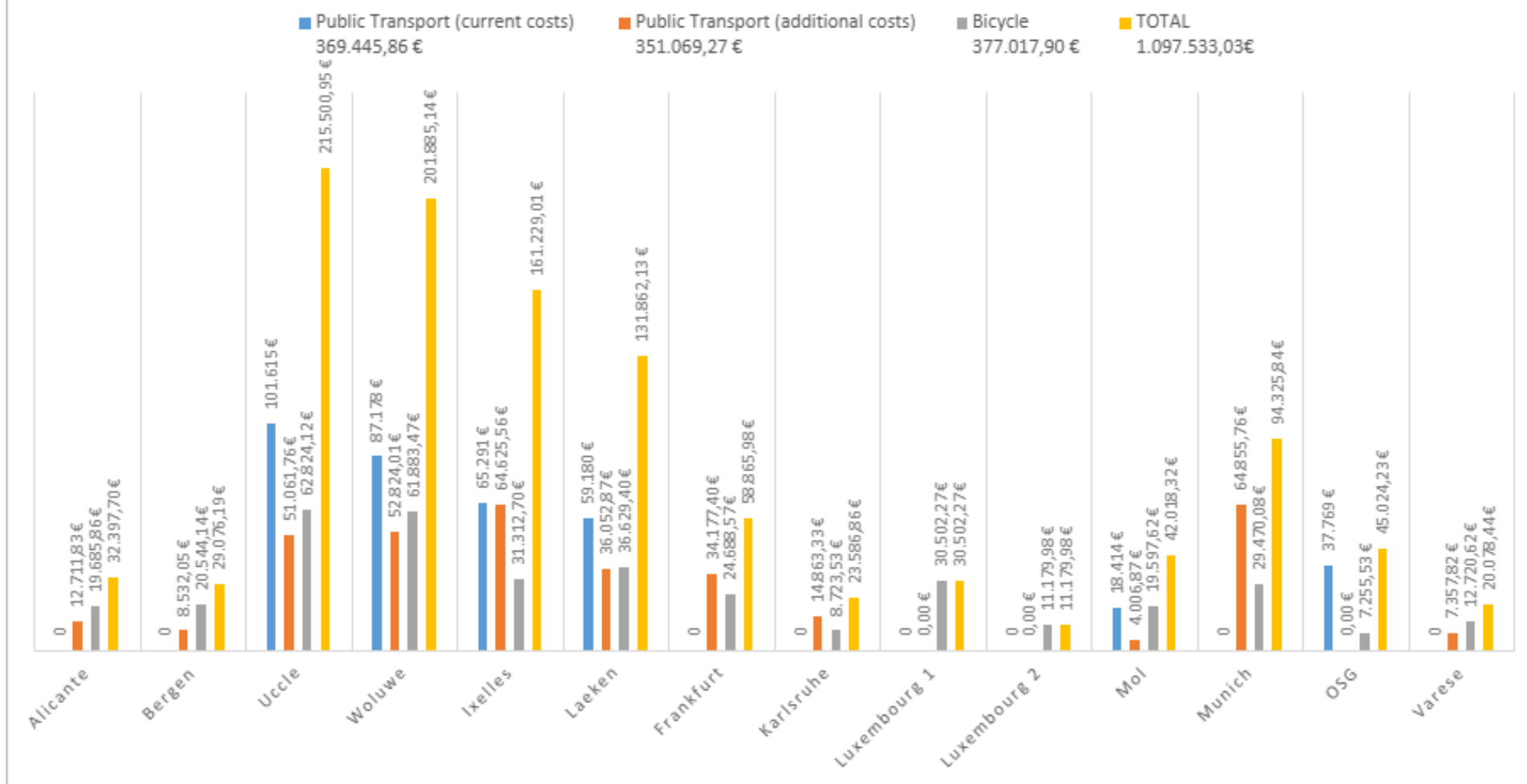
Cette option bénéficie du soutien du groupe de travail et est conforme aux normes en vigueur en Belgique (dans les secteurs public et privé). Il s'agit d'une option très intéressante qui vise à encourager l'utilisation de la bicyclette et des transports publics. En particulier, le vélo a un impact nul sur les émissions de CO₂ et présente de nombreux avantages pour l'utilisateur :

- **Impact environnemental** : Le vélo ne génère aucune émission, jouant ainsi un rôle crucial dans la réduction de la pollution de l'air et la lutte contre le changement climatique. Il contribue à une planète plus saine tout en soutenant les objectifs de durabilité du Green Deal européen.
- **Avantages pour la santé** : La pratique régulière du vélo favorise la condition physique, ce qui peut améliorer le bien-être et le niveau d'énergie du personnel.
- **Donner l'exemple** : Lorsque les enseignants se rendent à l'école, ils montrent l'exemple aux élèves, en les incitant à adopter des pratiques durables et en

favorisant une culture de la responsabilité environnementale. En encourageant les déplacements domicile-travail respectueux de l'environnement, les enseignants peuvent inciter les élèves à être plus conscients de leur empreinte écologique, formant ainsi une génération engagée en faveur de la durabilité.

Le graphique ci-dessous montre l'impact budgétaire par école de la mise en œuvre de l'option 1 :

Option 1 : LRT & AAS Public transport reimbursement and Bike allowance



Option 2 :

Le CdC et PAS, qui représentent 64 % de l'effectif total du SEE, bénéficieront d'un remboursement de 50 % des frais de transport public.

En outre, les cyclistes seront remboursés à hauteur de la moitié du ratio proposé dans l'« option 1 » (0,17 € au lieu de 0,35 € par kilomètre). Toutefois, le remboursement total pour les cyclistes sera limité à la moitié du coût d'un abonnement aux transports publics locaux (par exemple, 33 € par mois à Bruxelles).

Le coût supplémentaire annuel est estimé à 439.264,52 €

Ce chiffre est calculé comme suit :

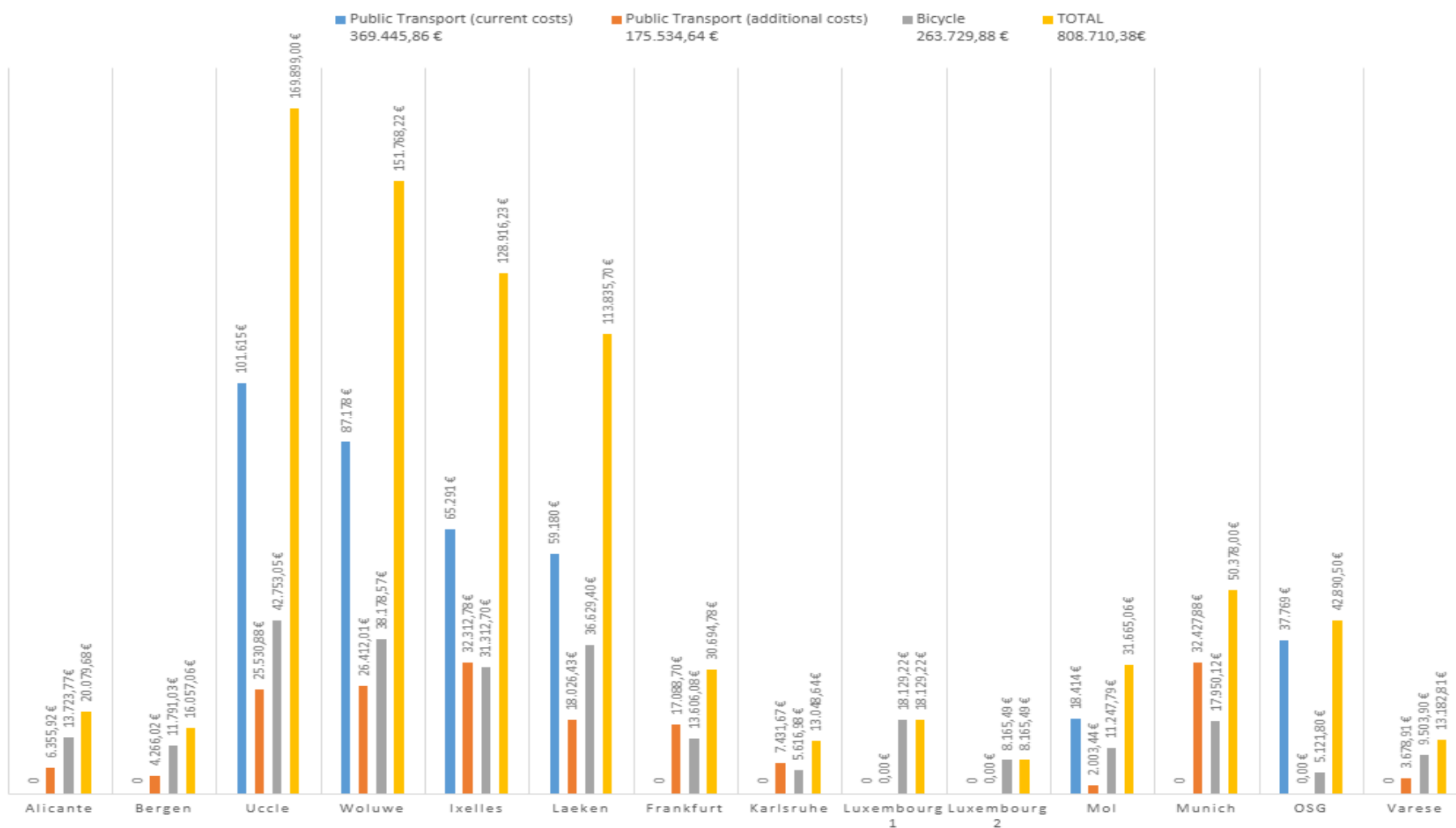
- Cette estimation suppose que le remboursement de l'indemnité vélo ne dépassera pas la moitié du coût d'un abonnement aux transports publics locaux à Bruxelles (33 € / mois).

PAS (actuellement remboursée)	369.445,86 €
PAS (remboursement supplémentaire)	135.837,96 €
CdC	303.426,56 €
TOTAL Remboursement supplémentaire	439.264,52 €
TOTAL	808.710,38 €

- La première ligne du tableau ci-dessus indique le remboursement actuel des frais de transport pour le personnel du PAS en Belgique. Cet avantage devrait rester en vigueur pour ceux qui en bénéficient déjà.

Le graphique ci-dessous montre l'impact budgétaire par école de la mise en œuvre de l'option 2 :

Option 2 : LRT & AAS 50% Public transport reimbursement and 50% Bike allowance



Option 3 :

Le personnel du SEE (CdC, PAS) recevra un remboursement de 50 % des frais de transport public. Cependant, il n'y aura pas de remboursement pour les déplacements à vélo.

Dans cette situation, on estime que 25 % des collègues utilisant actuellement des bicyclettes passeront aux transports publics en raison de l'attrait du remboursement partiel des transports publics.

Coût supplémentaire annuel estimé : 262.090,59 €.

Ce chiffre est obtenu à partir des calculs suivants :

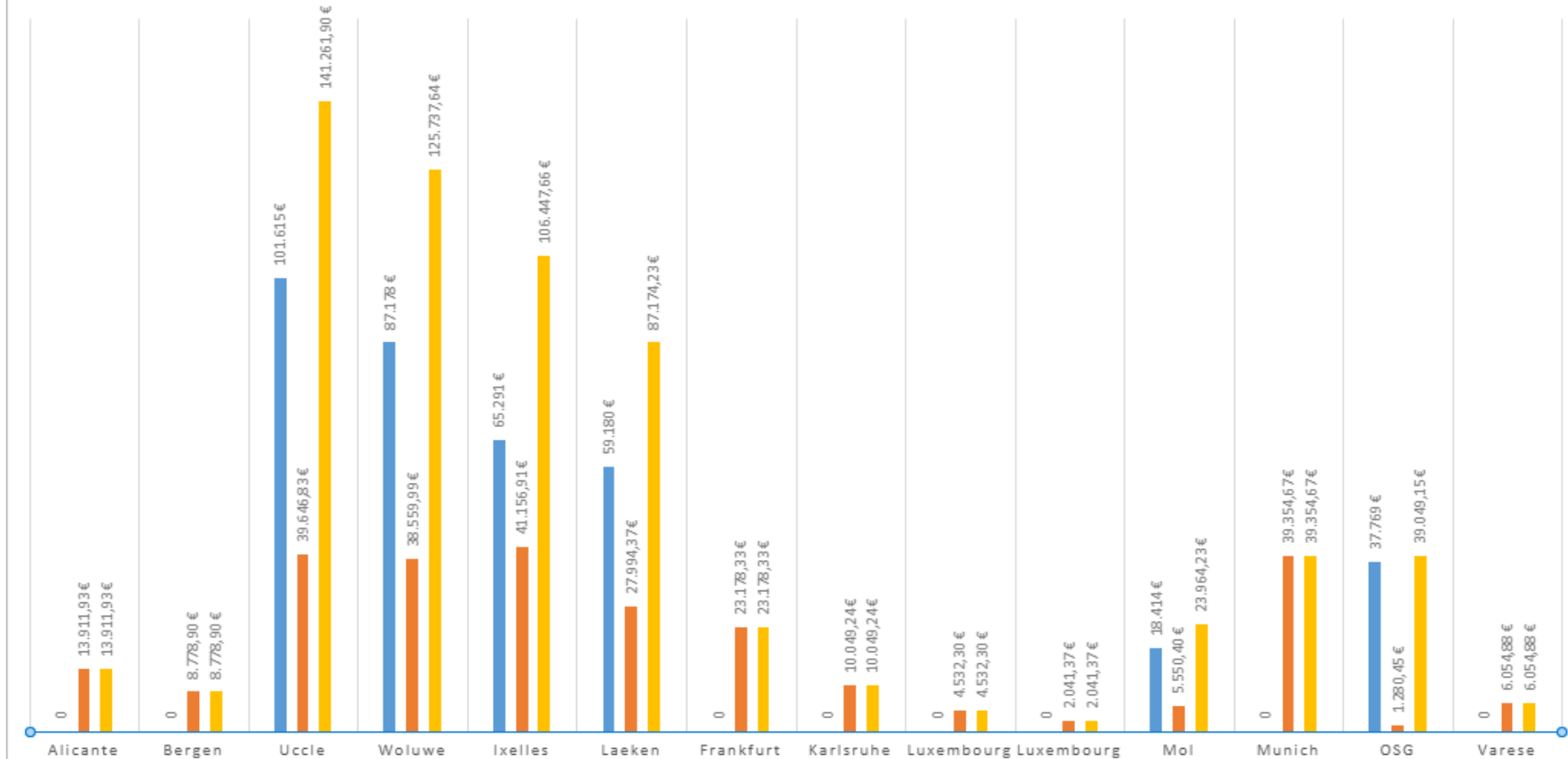
PAS (actuellement remboursé)	369.445,86 €
PAS (remboursement supplémentaire)	62.268,61 €
CdC	199.821,98 €
TOTAL Remboursement supplémentaire	262.090,59 €
TOTAL	631.536,45 €

- La première ligne du tableau ci-dessus indique le remboursement actuel des frais de transport pour le personnel du PAS en Belgique. Cet avantage devrait rester en vigueur pour ceux qui en bénéficient déjà.

Le graphique ci-dessous montre l'impact budgétaire par école de la mise en œuvre de l'option 3 :

Option 3 : LRT & AAS 50% Public transport reimbursement and no Bike allowance

Public Transport (current costs) 369.445,86 € Public Transport (additional costs) 262.090,59 € TOTAL 631.536,45€



Cette politique de remboursement offrirait une série d'avantages, notamment :

- **Faire progresser les objectifs du Plan de mobilité** : améliorer les pratiques de transport durable.
- **Réduire les émissions de CO2** : contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et soutenir les objectifs du Pacte vert européen, qui vise une réduction de 55 % des émissions de CO2 d'ici 2030.
- **Encourager les modes de transport respectueux de l'environnement** : motiver les employés à opter pour les transports publics, le vélo ou la marche plutôt que pour des véhicules motorisés privés, favorisant ainsi une culture de la durabilité.
- **Atténuer les soucis de stationnement et réduire la congestion du trafic** : en réduisant la dépendance aux voitures, nous pouvons atténuer les soucis de stationnement et décongestionner le trafic aux abords des écoles.
- **Accroître l'attractivité de l'emploi** : améliorer l'attractivité du lieu de travail pour les potentiels employés, renforçant ainsi les efforts de recrutement et le maintien en poste grâce à un engagement en faveur de la durabilité.

Ce plan sera réexaminé en 2027 et les résultats des différentes écoles seront analysés, ce qui pourrait conduire à de nouvelles propositions pour la poursuite de la mise en œuvre et l'extension du plan de mobilité des Ecoles européennes.