

Délibération du conseil d'administration n°2026/025

Vu le code de l'éducation et notamment ses articles L712-1, L712-2 et L712-3,

Vu le décret 2022-1537 du 8 décembre 2022 modifié, relatif à la Comue de Toulouse,

Vu l'invitation qui a été adressée au Conseil d'Administration 8 jours avant la séance, conformément à l'article R17 du règlement intérieur de la Comue de Toulouse,

Considérant que 27 membres étaient présents ou représentés sur les 40 qui composent le conseil, le quorum étant atteint,

Le Conseil d'administration du 26 juin 2026

Après en avoir délibéré et considérant les résultats du vote, à savoir :

- 21 voix favorables
- 4 voix défavorables
- 0 membre ne prenant pas part au vote
- 2 abstentions

DÉCIDE

Le Conseil d'administration approuve les recommandations pour une politique voyage responsable (cf. document joint à la présente délibération).

Toulouse, le 26 juin 2026

**Le Président de la Comue de
Toulouse**

Michael TOPLIS

RECOMMANDATIONS POUR UNE POLITIQUE VOYAGE RESPONSABLE :

**Décarboner les déplacements professionnels des
établissements membres de la Comue de Toulouse**

Vote du Conseil d'Administration :
Le 26/06/2026

SOMMAIRE

1	PREAMBULE.....	3
2	INTRODUCTION.....	3
3	LES PROPOSITIONS.....	4
4	LES ENGAGEMENTS.....	6
5	ANNEXES	7
5.1	BOITE A OUTILS.....	7
5.1.1.	<i>Boite à outil #1</i>	<i>7</i>
5.1.2.	<i>Boite à outil #2</i>	<i>9</i>
5.1.3.	<i>Boite à outil #3</i>	<i>10</i>
5.1.4.	<i>Boite à outil #4</i>	<i>9</i>
5.1.5.	<i>Boite à outil #5</i>	<i>9</i>
5.1.6.	<i>Boite à outil #6</i>	<i>9</i>
5.1.7.	<i>Boite à outil #7</i>	<i>10</i>
5.1.8.	<i>Boite à outil #8</i>	<i>11</i>
5.2.	BENCHMARK POLITIQUE VOYAGE DANS LES ESR : SEUIL AVION VERSUS TRAIN.....	12
5.3.	CADRE REGLEMENTAIRE APPLICABLE.....	12

1 Préambule

La réflexion présentée dans ce document a été initiée dans le cadre de la démarche de Plan de Mobilité Inter-Etablissements (PMIE), dans un groupe de travail dédié aux déplacements professionnels, avec les référents mobilité des établissements suivants : Comue de Toulouse, INSA, UT, UT2J, ISAE, IMT Mines Albi. Les recommandations ont été présentées aux DGS et aux VP TES, ainsi qu'aux chefs d'établissement en Directoire élargi de la Comue de Toulouse du 5 juin 2026.

Ce document, adressé aux établissements, a vocation à nourrir leurs réflexions sur les déplacements professionnels de leurs personnels pour faire évoluer leur politiques voyage interne et leur guide de missions au sein des établissements.

Les préconisations du présent document restent à l'appréciation de chaque établissement qui recherchera autant que possible les possibilités de convergence.

2 Introduction

Le secteur des transports constitue le **premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre en France**. La nécessité d'accélérer la décarbonation de ce secteur afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % d'ici 2030 a été rappelée par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, qui impose une transformation en profondeur des politiques de mobilités. Elle requiert une adaptation de la politique voyage des établissements d'enseignement supérieur afin de réduire l'empreinte carbone des déplacements des agents, des enseignants, des chercheurs, et enseignants-chercheurs, et d'améliorer leurs conditions de travail. Souvent d'ailleurs, les mobilités figurent parmi les premiers postes d'émissions de gaz à effet de serre des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, et constituent donc un levier majeur de la transition.

Cet engagement a été rappelé par la circulaire n° 6425 du 21 novembre 2023 relative à la transformation écologique de l'État, (cf Annexe 5.3), qui a notamment fixé une trajectoire de **réduction des déplacements aériens** des agents par rapport à 2019 de respectivement 20 % sur l'année 2024 et 30 % d'ici 2027. Cette circulaire impose également une **réduction des dépenses liées aux déplacements professionnels** de 20 % dès 2024 et 30% à partir de 2027.

Le développement des échanges nationaux et internationaux est indissociable de l'activité des établissements d'enseignement supérieur et de recherche dans leur ensemble. Ce document n'a pas vocation à remettre en cause la circulation des savoirs et des personnes, qui par ailleurs est utile pour favoriser la prise de conscience, le débat, la vision systémique rendue primordiale par la transition. Si l'expérience internationale n'est pas remise en question, ses modalités doivent évoluer pour répondre aux enjeux socio-écologiques actuels, en se diversifiant (mobilité virtuelle, fréquence et durée des séjours ...) et en favorisant les transports « bas carbone » quand c'est possible. C'est pourquoi une réflexion collective doit être engagée pour mettre en place des mesures permettant à la fois le développement de l'activité scientifique et la réduction effective de son impact sur le dérèglement climatique.

Ce document propose une réflexion partagée entre les établissements membres de la Comue, sur l'enjeu des déplacements professionnels, au national ou à l'international. Il s'inspire des travaux existants et de réflexions menées par des chercheurs et enseignants-chercheurs d'unités du site (notamment TBI, l'IRIT et l'OMP), ainsi que par les référents DD&RS. Il s'inspire également d'un benchmark réalisé sur les politiques voyage des autres établissements d'enseignement supérieur et de recherche en France, notamment sur le seuil avion versus train, présenté en Annexe 5.2.

Il est donc proposé aux établissements qui le souhaitent de mener un travail, sur la base des éléments du présent document sur les déplacements professionnels, en vue de converger vers des orientations communes, indispensables à la mise en œuvre d'une stratégie coordonnée sur le site.

3 Les propositions

Les propositions suivantes ont pour objet d'encadrer les déplacements professionnels en présentant les orientations et bonnes pratiques qui intègrent les **principes de développement durable**.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut aller vers davantage de sobriété et appliquer la stratégie suivante : **EVITER, REDUIRE et COMPENSER**. La **compensation** intervient en dernier recours, **uniquement pour les émissions résiduelles de l'aérien, qui n'ont pu être évitées**.

Les propositions sont les suivantes :

- **Contribuer activement à l'information et la formation** de l'ensemble des personnels, scientifiques, techniques et administratifs sur l'impact des mobilités, notamment en proposant des outils pour **évaluer l'empreinte carbone** des déplacements (cf. Annexe 5.1, Boîte à outil #1).
- **Amener les personnels à suivre, pour chaque mission, le processus de réflexion** en trois étapes détaillées ci-dessous :
 - **Se déplacer moins**, en interrogeant systématiquement le besoin de déplacement. Les questions à se poser sont synthétisées en Annexe 5.1.2, Boîte à Outil #2.
 - **Se déplacer autrement**, en interrogeant systématiquement le coût économique ET écologique du moyen de transport utilisé pour la mission, afin de privilégier un moyen de transport bas carbone (train, bus, covoiturage...) et en évitant chaque fois que possible l'utilisation de l'avion. En particulier, au-delà de la réglementation en vigueur¹, **les établissements sont invités à ne pas recourir à l'avion lorsque le trajet aller en train est réalisable en cinq heures ou moins de gare à gare sous réserve de cas exceptionnels dument justifiés**.
 - **Le seuil reste néanmoins recommandé jusqu'à huit heures de trajet** → Annexe 5.1.3, Boîte à Outil #3.
 - Dès lors que le **déplacement en train est supérieur à quatre heures pour un aller**, et afin d'encourager les missionnaires à choisir le train, les établissements sont invités à l'autoriser à voyager en **première classe, s'il en fait la demande** → Annexe 5.1.4, Boîte à Outil #4
 - **Lorsque le temps des trajets effectués dans une même journée est supérieur à six heures**, il est fortement recommandé d'organiser le déplacement sur deux jours, avec une nuitée sur place.
 - **L'aller-retour dans la journée en avion devrait rester exceptionnel** et sera autorisé par le valideur de la mission, avec avis motivé (évaluation ayant conclu à la nécessité impérieuse du déplacement, contraintes personnelles ou professionnelles importantes de l'agent empêchant toute alternative).
 - **Se déplacer mieux**, en recherchant par exemple à regrouper des réunions pour profiter du déplacement pour rencontrer plusieurs de ses partenaires, afin d'éviter la multiplication des trajets. Ces échanges peuvent aussi être mutualisés avec d'autres collègues. Dans ce cas, il est alors recommandé de rester plus longtemps sur place que pour le seul objet initial du déplacement.
- **Encourager l'utilisation des modes doux et collectifs** pour les trajets. L'utilisation de ces modes est à privilégier sur tout autre mode de transport, quand cela est possible.

¹ La réglementation interdit déjà les déplacements des agents de l'État en avion s'il existe une alternative ferroviaire de moins de 4 heures. Circulaire du 21 novembre 2023 relative à l'engagement pour la transformation écologique de l'État.

- **Encourager** l'intermodalité (éviter le « tout voiture »). Quand le trajet est possible en train, à l'arrivée, les transports en commun, le vélo en libre-service, l'autopartage, ou la location de voiture, sont à privilégier pour réaliser le « dernier km ».
- **Encourager une autre utilisation de la voiture** lorsque ce mode de transport est utilisé : covoiturage, autopartage et éco-conduite (ex : 110 km/h sur autoroute).
- **Mettre en place un compte carbone** recensant l'ensemble des déplacements professionnels des personnels et leurs empreinte carbone, Annexe 5.1.5, Boîte à Outil #5
- **Définir un quota carbone** annuel ou pluriannuel, individuel ou collectif. Une méthodologie macroscopique est proposée en Annexe 5.1.6, Boîte à Outil #6.
- **Porter une attention forte à l'enjeu des mobilités lorsqu'un événement est financé ou organisé.** Cf Annexe 5.1.7, Boîte à Outil #7.
- **Mettre en place un système de contribution/compensation carbone des voyages en avion** alimentant un fonds dédié au financement de projets de transition (par exemple finançant le surcoût occasionné par certains trajets en train, ou finançant des projets de végétalisation in-situ ou ex-situ). Cf Annexe 5.1.8, Boîte à Outil #8.

4 Les engagements

Il est proposé que les établissements, sur la base des propositions communes ci-dessus §3, se coordonnent pour aller vers les engagements suivants :

- Se donner les moyens, dans un contexte budgétaire contraint, de **favoriser le train, par rapport à l'avion** (*la réservation doit être faite le plus en amont possible afin de bénéficier des meilleurs tarifs*).
- Donner aux différents services, et notamment les services achats/missions amenés à réserver les billets et/ou à renouveler les marchés voyagistes, l'objectif de **favoriser les déplacements par les modes de transport les moins polluants**. Il s'agit en particulier de mettre en place des procédures qui intègrent, à côté du prix, le critère de l'impact carbone du déplacement. Cet objectif implique notamment :
 - D'engager un travail avec les services marchés pour faire évoluer les outils voyagistes², pour prendre en compte les engagements pris dans ce document, et permettre par exemple de faire des voyages en train complexes avec plusieurs changements, ou de pouvoir prendre le train de nuit ;
 - Sans attendre le renouvellement du marché voyagiste, de mettre à jour l'outil de réservation avec des paramètres par défaut, comme par exemple des seuils horaires de l'usage du train et de l'avion ;
 - D'exiger la prise en charge par ces outils de tous les modes de déplacements moins carbonés que l'avion (*autocars, covoiturage, trains low cost, autopartage...*)
 - De mettre en place les procédures internes pour gérer l'usage de tous les modes de déplacements moins carbonés que l'avion (*y compris autocars, covoiturage, autopartage...*) et permettre les imputations multiples des frais de déplacements lors de mutualisation des missions ;
 - De mettre en place les procédures adéquates pour favoriser le couplage des missions professionnelles et des déplacements personnels ;
 - De faciliter la prise en charge de billets de première classe, de nuitées, etc. lorsque ces modalités présentent un avantage environnemental significatif ;
- Mettre en place des **actions de formation** à destination des personnels et des fonctions support pour favoriser la prise en compte des objectifs de minimisation de l'impact carbone des déplacements ;
- Envisager et **traiter les impacts en termes de ressources humaines de l'allongement des temps de trajet** consécutifs au choix de moyens de déplacement plus vertueux. En particulier :
 - Faciliter la prise de jour de récupération en cas de voyage le week-end ou tard/tôt pour favoriser le train ;
- Mettre en place avec les laboratoires un **dialogue renforcé sur les enjeux de diminution de l'empreinte carbone** des mobilités liées à la recherche ;

² Il n'est pas nécessaire d'attendre le renouvellement des marchés pour faire évoluer les clauses. Le marché peut être modifié en cours d'exécution via un avenant, à condition que les modifications soient non substantielles.

5 ANNEXES

5.1 Boîte à outils

5.1.1. Boîte à outil #1

- L'Établissement encourage l'utilisation de l'information d'empreinte carbone disponible dans l'outil de réservation du voyage, au moment de la demande de mission.
- D'autres outils en ligne sont également disponibles comme le simulateur missions de GES 1.5, version campus : <https://campus.labos1point5.org/travels-simulator>, ou encore le calculateur de l'ADEME : <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/evaluer-son-impact/calculer-empreinte-carbone/calculer-emissions-carbone-trajets>
→ À titre indicatif, le train émet en moyenne 80 fois moins de CO₂ que la voiture (une seule personne) ou que l'avion pour un même kilométrage.
- Une évaluation carbone peut être réalisée à l'échelle individuelle ou dans le cadre de missions groupées, et peut être annexée à l'ordre de mission lorsque les trajets sont longs ou à forte empreinte.
- Une cartographie des destinations au départ de Toulouse permet de comparer l'impact de carbone des moyens de déplacements avion, voiture, train et bus, ainsi que le temps correspondant : <http://u.osmfr.org/m/1302367/>
- Vous voulez « compenser » votre vol en avion par des écogestes ? Voici combien de temps cela vous prendra. Infographie de sensibilisation « Le Monde ». https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2023/12/05/vous-voulez-compenser-votre-vol-en-avion-par-des-ecogestes-voici-combien-de-temps-cela-vous-prendra_6204046_4355770.html

"Je souhaite participer à un évènement pour mon travail"

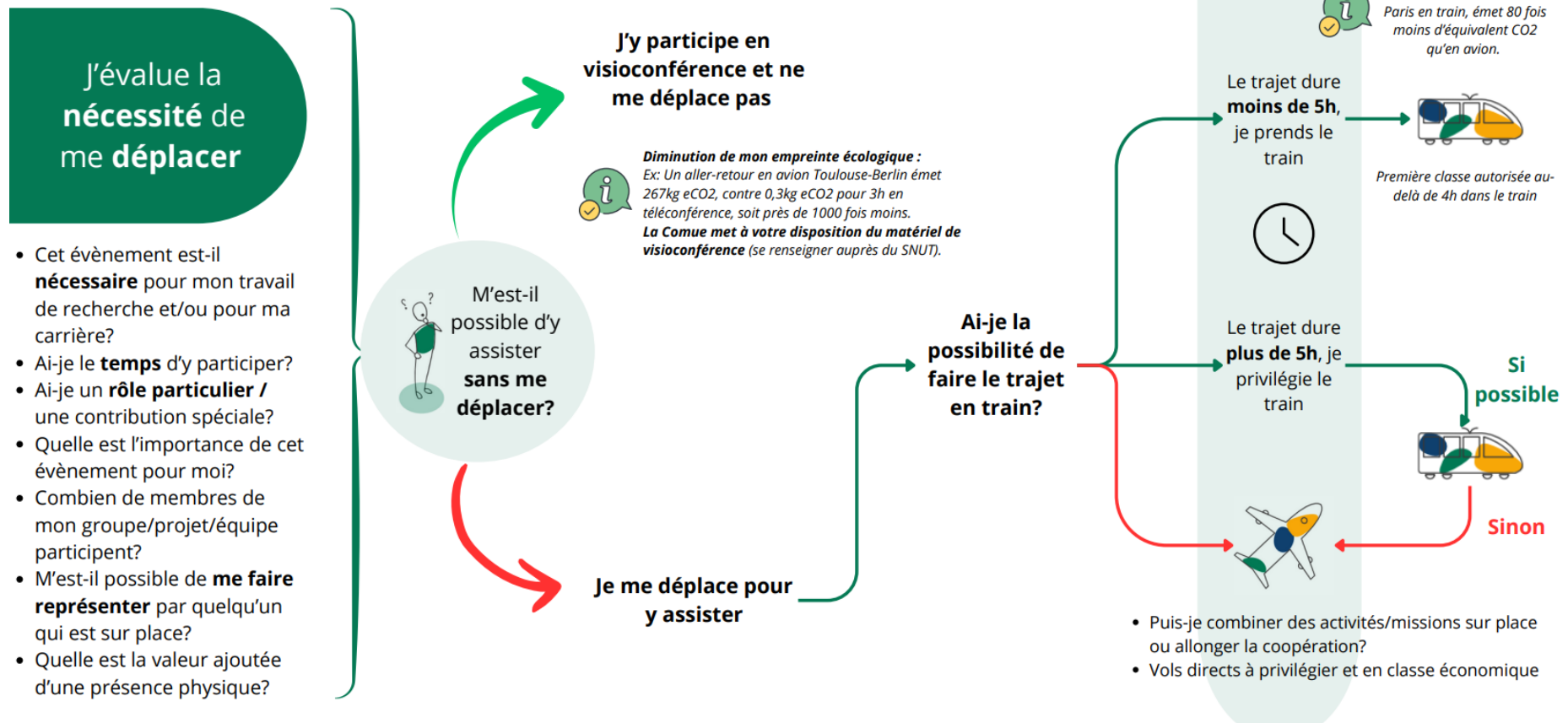


Figure 1 : Arbre de décision pour les déplacements professionnels

5.1.3. Boite à outil #3

- Pourquoi 8 heures comme objectif ? En France, les villes métropolitaines sont accessibles en moins de 8h de train depuis Toulouse ; les vols domestiques peuvent ainsi être évités. Une cartographie des destinations au départ de Toulouse permet de comparer l'impact de carbone des moyens de déplacements avion, voiture, train et bus, ainsi que le temps correspondant : <http://u.osmfr.org/m/1302367/>
- Le site Chronotrain permet de visualiser, depuis un point de départ, l'ensemble des destinations accessibles en train depuis ce point jusqu'à un plafond de temps à définir dans l'outil : <https://www.chronotrains.com/fr>
- Ci-dessous deux cartographies réalisées avec l'outil Chronotrain, permettant de visualiser les destinations accessibles en train en 5h et 8h au départ de Toulouse.

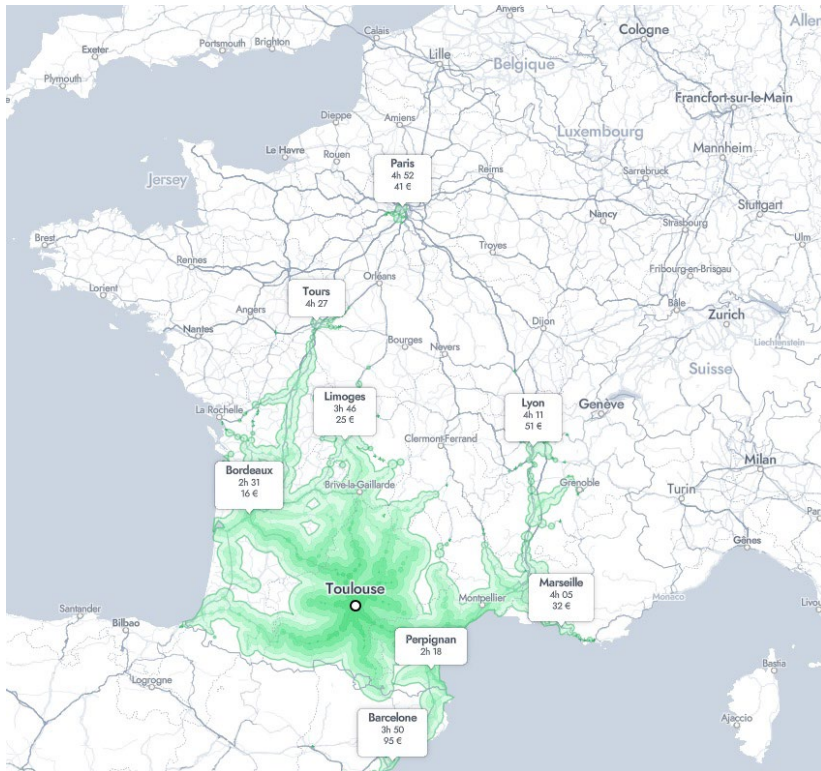


Figure 2 : Cartographie des villes accessibles en **train en 5h** au départ de Toulouse

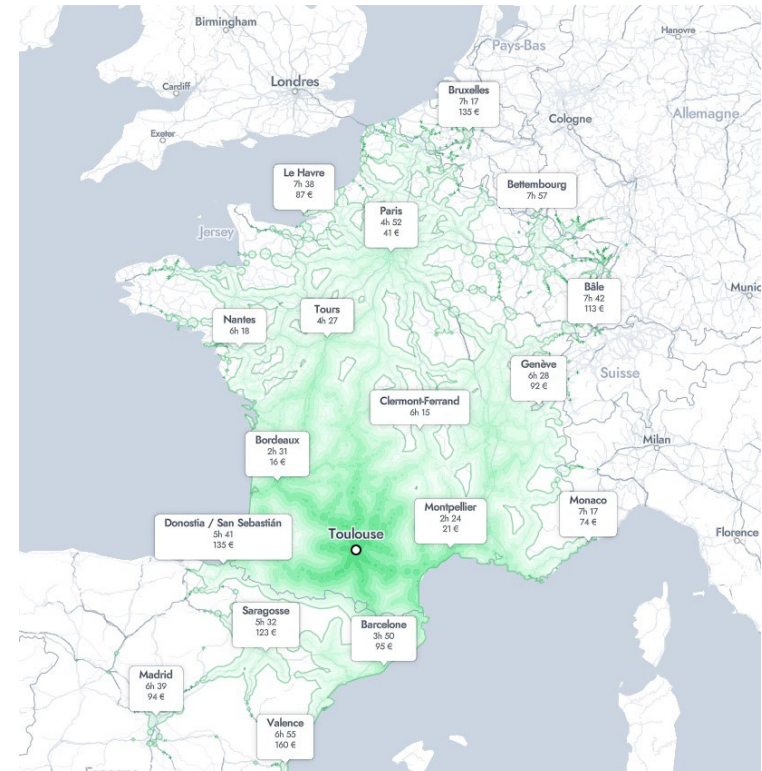


Figure 3 : Cartographie des villes accessibles en **train en 8h** au départ de Toulouse

5.1.4. Boîte à outil #4

Plusieurs établissements et organismes de recherche autorisent déjà le recours à la 1ère classe :

- L'INSA (non systématique, mais demande possible)
- L'ENAC l'autorise sur demande de l'agent dès que le voyage dépasse 3h, lorsque le voyage s'effectue de nuit en train couchette, lorsqu'il n'y a plus de places en seconde classe, ou lorsque que la première classe est moins onéreuse.
- L'ICAM (non systématique, mais demande possible)
- L'ENSFEA (systématiquement dès que le trajet fait plus de 4h)
- Le CNRS l'indique dans la dernière version de la note « instructions missions » du 24 juillet 2023, avec par exemple cette mention page 9 « hors offre commerciale, la personne habilitée à valider l'ordre de mission peut exceptionnellement autoriser l'utilisation de la première classe lorsque l'intérêt du service l'exige (conditions de déroulement : durée du voyage, déplacement urgent...) ».

5.1.5. Boîte à outil #5

L'outil CumulGESmissions qui vise à fournir un calcul du cumul d'empreinte des missions permettra de suivre au fil de l'eau l'évolution de son empreinte et de prendre des décisions éclairées.

5.1.6. Boîte à outil #6

- Proposer un nombre maximum de vols long courrier par an et par chercheur (+ possibilité de dérogation)
- Proposer, sur deux années universitaires glissantes, une distance maximale en avion (+ possibilité de dérogation)
- Mettre en place des budgets carbone au sein des équipes de recherche
- Inciter à ce que les déplacements coûteux en carbone (vols longs courriers par exemple) soient réservés aux missions supérieures à un certain nombre de nuitées

Quota carbone individuel :

L'établissement retient la méthode du quota **individuel**, appliqué à chaque agent. Le point de départ est constitué par les émissions de gaz à effet de serre générées par les **déplacements professionnels**, telles qu'identifiées dans le bilan carbone de référence de l'établissement (2023). Un **objectif de réduction globale** est fixé (par exemple -30 % sur trois ans), en cohérence avec les engagements nationaux et le plan de transition de l'établissement. Le volume d'émissions cible est ensuite **réparti équitablement entre l'ensemble des agents**, afin de définir un quota carbone individuel annuel.

*À titre d'exemple, le bilan carbone indique que les déplacements professionnels représentent 246 tCO₂e pour 343 agents. Avec un objectif de réduction de -30 % sur 3 ans, le plafond collectif est fixé à 172 tCO₂e au terme de cette période. Réparti équitablement, cela correspond à un **quota de 0,5 tCO₂e par agent et par an**, ou bien à un **quota pluriannuel de 1,5 tCO₂e sur 3 ans**, que chaque agent peut gérer avec souplesse (par exemple 1,0 tCO₂e la première année, 0,5 la seconde et 0 la troisième).*

Chaque agent est invité à suivre sa consommation carbone tout au long de l'année via un outil de suivi mis à disposition par l'établissement. En cas de dépassement du quota, un réexamen de la nécessité des

prochains déplacements est effectué par le responsable hiérarchique, avec le soutien du référent mobilité durable éventuellement.

Le système repose sur une logique de **responsabilité individuelle** et doit **éviter les transferts systématiques de quotas entre collègues**, qui risqueraient de concentrer les émissions sur un petit nombre d'agents et d'annuler l'effet de sobriété collective.

Seuls des transferts exceptionnels, dûment justifiés (missions scientifiques ou institutionnelles particulières), peuvent être envisagés et validés par la direction. Le suivi est assuré en fin de période (annuelle ou pluriannuelle), et accompagné par des mesures de soutien : promotion du train, mutualisation des missions, développement des outils de visioconférence et incitations aux alternatives bas carbone.

Quota carbone collectif :

L'établissement retient la méthode du quota **collectif**, appliqué à sa communauté. Dans ce cas, le point de départ repose sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux **déplacements professionnels** identifiées dans le bilan carbone de référence. Un **objectif global de réduction** est défini (par exemple -30 % sur 3 ans), et le volume cible d'émissions est attribué à l'établissement dans son ensemble, sans ventilation individuelle.

Ce quota collectif constitue un plafond que la communauté doit respecter en adoptant des pratiques plus sobres (mutualisation des déplacements, recours au train, usage accru des outils numériques). La répartition des efforts se fait alors de manière **coopérative**, selon les besoins réels des missions et les priorités stratégiques de l'établissement.

*À titre d'exemple, le bilan carbone indique que les déplacements professionnels représentent **246 tCO₂e** pour 343 agents. Avec un objectif de réduction de **-30 % sur 3 ans**, le plafond collectif est fixé à **172 tCO₂e** au terme de cette période. La responsabilité est donc partagée : chaque agent ou service contribue à ne pas dépasser le plafond global, en fonction des contraintes et opportunités de ses activités.*

La mise en œuvre de ce système repose sur :

- Un **suivi annuel consolidé** des émissions de déplacement,
- Des **règles de gouvernance claires** pour l'allocation des moyens (priorisation des missions, arbitrages en cas de tension sur le quota),
- et un dispositif d'**accompagnement collectif** (sensibilisation, plan de mobilité, soutien logistique pour les alternatives bas carbone).

5.1.7. Boîte à outil #7

Quand il s'agit pour une unité de recherche d'organiser et de financer des événements, il convient également de s'interroger sur la pertinence et le bénéfice des déplacements induits au regard de leur impact environnemental (par exemple, dans le cadre d'une conférence internationale, est-il nécessaire qu'une délégation de chercheurs vienne en avion visiter le lieu de la conférence au préalable ? Doit-on nécessairement faire appel à des keynote speakers nécessitant un vol en avion ? Si oui, peuvent-ils participer en visioconférence ?). Il s'agit aussi d'envisager des alternatives moins coûteuses écologiquement. Un travail peut être engagé avant l'échéance du marché en cours pour paramétrer l'outil de réservation afin de favoriser les mobilités durables.

5.1.8. Boite à outil #8

- Le laboratoire TBI de l'INSA s'est doté d'une ligne de financement spécifique à ce sujet, ouvert à toutes et tous. Ce fond d'aide aux trajets décarbonés vise à couvrir le différentiel entre un trajet "carboné" et "décarboné" pour une mission prise en charge par le laboratoire.
- L'ENAC a mis en place une compensation de ses vols de formation, via un partenariat avec l'ONF, et choisit le projet en France qu'elle souhaite soutenir financièrement. Elle investit également in-situ dans la dés-imperméabilisation et re-végétalisation de ses espaces.

5.2. Benchmark politique voyage dans les ESR : seuil avion versus train

Etablissement	Seuil avion versus train
	<i>Interdiction de l'avion lorsque le trajet aller en train est inférieur ou égal à X heures</i>
Université de Lorraine	→ Seuil = 9h (porte à porte)
Université de Nantes	→ Seuil = 7h (gare à gare) • sans dérogation si <=6h • entre 6h et 7h, motif impérieux → avion possible • >7h, train fortement recommandé, mais avion possible 1 ^{ère} classe si durée trajet simple > 4h, si durée AR dans la même journée >6h, mobilité réduite, offre commerciale en 1 ^{ère} classe plus avantageuse qu'en 2 nd e
Université de Lyon	→ Seuil = 6h (gare à gare) en 2025 → Seuil = 8h (gare à gare) en 2027
EM Lyon	Interdiction de l'avion pour les déplacements en France et dans les pays limitrophes → Seuil = 6h (transit inclus)
Université de Lille	→ Seuil = 6h (gare à gare)
Université de Rennes	→ Seuil = 6h (porte à porte) • Train à envisager pour tout voyage n'excédant pas 8h, porte à porte 1 ^{ère} classe en train autorisée au-delà de 4h
Université Bretagne Sud	Lorsque la durée des trajets ferroviaires effectués dans la même journée est inférieure ou égale à 6h : train obligatoire • Supérieure à 6h : avion possible 1 ^{ère} classe autorisée pour un trajet > à 6h
Centrale Lyon	→ Seuil = 5h (gare à gare)
CentraleSupélec - Université Paris-Saclay	→ Seuil = 4h30 (gare à gare)
Université Aix-Marseille	→ Seuil = 4h (gare à gare) • Incitation à l'utilisation du train pour les trajets supérieurs à 4 heures, avec la possibilité de recourir à la première classe sur accord de l'ordonnateur et sous réserve des contraintes budgétaires pour les trajets supérieurs à 2h30.
Université de Picardie	Déplacements en avion non autorisés en France Metro sauf pour les villes : Toulouse, Nice, Pau, Perpignan

5.3. Cadre réglementaire applicable

- **Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019** d'orientation des mobilités qui transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.
- **Circulaire du 10 novembre 2022** relative au Plan de sobriété énergétique de l'État, qui fixe les objectifs de réduction des consommations globales d'énergie à atteindre par rapport à 2019.
- **Circulaire n° 6425 du 21 novembre 2023** relative à la transformation écologique de l'État qui fixe 15 engagements pour la transformation écologique de l'Etat et intègre : le plan de sobriété énergétique, la stratégie de décarbonation de l'Etat (2023/2050), le plan national achats durables (PNAD), la feuille de route numérique et environnement, et l'ensemble des obligations législatives et réglementaires (loi Egalim, loi Agec, loi Climat et résilience, ...).